



Bebauungsplan Nr. 88B „Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ und 41. Änderung des Flächennutzungsplans

Auswertung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB.

Die frühzeitige Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung fand in der Zeit vom 19.03.2025 bis 30.04.2025 statt.

Aus der Öffentlichkeit sind 31 Stellungnahmen eingegangen.

Folgende öffentliche Aufgabenträger haben Stellungnahmen abgegeben, jedoch keine Einwendungen vorgetragen:

- Handelsverband Bayern e.V. (18.03.2025)
- Landratsamt Erding - Liegenschaftsmanagement (20.03.2025)
- Energienetze Bayern GmbH & Co. KG (26.03.2025)
- Gemeinde Neufahrn (26.03.2025)
- Bayernwerk Fernwärmeversorgung Freising GmbH (03.04.2025)
- Erzbischöfliches Ordinariat München (07.04.2025)
- Ericsson Services GmbH (08.04.2025)
- Landratsamt Erding – Verkehrswesen (16.04.2025)
- Verwaltungsgemeinschaft Oberding (22.04.2025)
- Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain (28.04.2025)
- Landratsamt Erding – Wasserrecht (30.04.2025)
- Landratsamt Erding – Untere Immissionsschutzbehörde (30.04.2025)
- Landratsamt Erding – Untere Naturschutzbehörde (30.04.2025)
- Landratsamt Erding – Abfallwirtschaft (30.04.2025)
- IHK für München und Oberbayern (30.04.2025)
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (16.06.2025)

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

Folgende Einwendungen, Anregungen und Hinweise zur Planung sind während der Beteiligungsfrist eingegangen:

1. Landratsamt Freising – Wasserrecht (08.04.2025 und 16.04.2025)
2. Regierung von Oberbayern – Landes- und Regionalplanung (08.04.2025)
3. Eisenbahn-Bundesamt (09.04.2025)
4. Autobahn GmbH (10.04.2025)
5. Abwasserzweckverband Erdinger Moos (10.04.2025)
6. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg-Erding (22.04.2025)
7. Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (22.04.2025)
8. Gemeinde Hallbergmoos (24.04.2025)
9. Landratsamt Freising – Bodenschutz und Altlasten (13.06.2025)
10. BUND Naturschutz in Bayern e.V. (28.04.2025)
11. MVV – Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (28.04.2025)
12. Regierung Oberbayern Brandschutz (29.04.2025)
13. Deutsche Post DHL Real Estate (29.04.2025)
14. Flughafen München GmbH (29.04.2025)
15. Deutsche Flugsicherung (29.04.2025)
16. DB AG – DB Immobilien (30.04.2025)
17. Landratsamt Freising – Gesundheitsamt (30.04.2025)
18. Landratsamt Freising – Immissionsschutz (30.04.2025)
19. Landratsamt Freising – Tiefbau (30.04.2025)
20. Bürgerverein Freising zur Vermeidung von Lärm und Schadstoffbelastungen e.V. (30.04.2025)
21. SWM Infrastruktur (30.04.2025)
22. Landratsamt Freising – Vorbeugender Brandschutz (30.04.2025)
23. Staatliches Bauamt Freising – Straßenbau (30.04.2025)
24. Landratsamt Erding – Bodenschutz (30.04.2025)
25. Landratsamt Erding – Bauen und Planungsrecht, Denkmalschutz (30.04.2025)
26. Werkfeuerwehr Flughafen München (30.04.2025)
27. Verkehrsclub Deutschland – VCD (30.04.2025)
28. Wasserwirtschaftsamt München (30.04.2025)
29. Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern (05.05.2025)
30. Deutsche Telekom Technik GmbH (07.05.2025)

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

- 31. Polizeiinspektion Freising (08.05.2025)
- 32. Vodafone GmbH (14.05.2025)
- 33. Regierung von Oberbayern - Höhere Naturschutzbehörde (19.05.2025)
- 34. Landratsamt Freising - Untere Naturschutzbehörde (20.05.2025)
- 35. DB Sicherheit GmbH (20.05.2025)
- 36. Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern- Deutsche Flugsicherung GmbH (22.05.2025)
- 37. Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (02.07.2025)
- 38. Immobilien Freistaat Bayern (28.08.2025)
- 39. Bayerisches Landesamt für Asyl und Rückführung (28.08.2025)

Folgende öffentliche Aufgabenträger hatten Antrag auf Fristverlängerung beantragt (bis 16.05.):

- LRA Freising – Untere Naturschutzbehörde (bereits eingetroffen)
- DB Sicherheit GmbH (bereits eingetroffen)
- LRA Erding Bauleitplanung (bereits eingetroffen)
- Telekom Technik (bereits eingetroffen)
- Regierung Oberbayern hNB (bereits eingetroffen)
- Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (bereits eingetroffen)
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (bereits eingetroffen)

Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit		Behandlungsvorschlag	BP	FNPÄ
1.	Stellungnahme vom 14.04.2025			
1.1	Sehr geehrte Damen und Herren, mit großer Besorgnis habe ich die Unterlagen zum geplanten Konzert- und Kongresszentrum „MUCcc“ zur Kenntnis genommen. Leider muss ich feststellen, dass die Einbeziehung der Öffentlichkeit bislang nicht in dem Maße stattgefunden hat, wie es bei einem Vorhaben dieser Größenordnung angemessen und demokratisch notwendig wäre.	<i>Der Stadt Freising war es ein Anliegen, die Bürger der Stadt Freising frühzeitig und möglichst transparent über die Planungen zu informieren.</i> <i>Bisherige Bürgerbeteiligung:</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Darüber hinaus handelt es sich beim „MUCcc“ aus meiner Sicht nicht um ein Freisinger Projekt, sondern um ein Vorhaben mit klarer Münchner Ausrichtung. Die Bevölkerung in Freising wird die verkehrlichen, ökologischen und finanziellen Belastungen tragen, während der Hauptnutzen bei Veranstalterinnen und Besucherinnen aus München und anderen Regionen liegt. Diese Schieflage wirft grundlegende Fragen zur kommunalen Verantwortung und zum Nutzen für die Stadtgesellschaft auf.</p>	<p><i>April 2022: Grundsatzbeschluss in öffentlicher Sitzung des Stadtrats am 06.04.2022</i></p> <p><i>Juli 2021: Aufstellungs- und Änderungsbeschluss in öffentlicher Sitzung am 27.07.2022</i></p> <p><i>Juni 2024: Vorstellung der weiterentwickelten Masterplanung im Planungs- und Gestaltungsbeirat am 03.06.2024</i></p> <p><i>März/April 2025: Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung, Auslegung und Veröffentlichung der Auslegungsunterlagen zur Einsichtnahme im Asam sowie auf der Homepage der Stadt Freising für ca. 6 Wochen.</i></p> <p><i>Der Gesetzgeber schreibt für die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung keine spezielle Form vor. Die Entscheidung über den Rahmen der Beteiligung gemäß § 3 Absatz 1 BauGB wird den Gemeinden überlassen.</i></p> <p><i>Um der Bedeutung des Projekts nachzukommen, fand die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung im Asam statt. Außerdem wurde die gesetzliche Auslegungsfrist von 4 Wochen auf 6 Wochen erhöht. Ein Ansprechpartner war zu den Öffnungszeiten anwesend.</i></p> <p><i>Im formellen Bebauungsplanverfahren konnten und können im Rahmen der öffentlichen Auslegungen mehrmals</i></p>		
--	---	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
 zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Stellungnahmen zum Bebauungsplanvorentwurf abgegeben werden, die in der Folge im Rahmen der Abwägung bei der Bauleitplanung berücksichtigt werden müssen. Auch im Nachgang an diese Sitzung findet eine förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB statt.</p> <p>Der Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich im Freisinger Stadtgebiet. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt. Im nachfolgenden werden diese näher ausgeführt.</p>		
1.2	<p><u>Unvollständige Verkehrsprognose & Infrastrukturprobleme</u></p> <p>Die geplante Verkehrsanalyse ist inhaltlich lückenhaft: Sie bezieht sich ausschließlich auf das erwartete Zuschauerinnenaufkommen. Dabei bleiben Mitarbeitende, Technikerinnen, Logistik, Sicherheitsdienste und sonstiges Veranstaltungspersonal vollständig außen vor – obwohl diese bei jeder Veranstaltung in erheblicher Zahl anreisen müssen, in der Regel mit PKWs oder Lieferfahrzeugen. Das tatsächliche Verkehrsaufkommen wird so massiv unterschätzt.</p> <p>Hinzu kommt, dass die S1, die zentrale ÖPNV-Verbindung zum Veranstaltungsort, bereits heute regelmäßig überlastet, verspätet und</p>	<p>Das Verkehrsgutachten analysiert, wie das Verkehrsaufkommen zum Zeitpunkt der An- und Abreise der Besucher abgewickelt werden kann, da hier die stärksten Belastungen auftreten ("Worst-Case Betrachtung"). Für die Leistungsfähigkeitsberechnungen spielen der Mitarbeiter- und Lieferverkehr nur eine untergeordnete Rolle, da diese außerhalb der An- und Abreise der Besucher liegen. In den relevanten Zeiträumen 17-20 Uhr und direkt nach einer Veranstaltung findet dieser Verkehr</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>störanfällig ist. Ein Ausbau oder eine infrastrukturelle Verbesserung wird im Zusammenhang mit dem Projekt weder erwähnt noch geplant. Dennoch wird die S1 als zentrale Zubringerachse angeführt – ein Widerspruch, der nicht aufzulösen ist.</p> <p>Zusätzlich sollen Straßen ausgebaut werden, um das zusätzliche Verkehrsaufkommen zu bewältigen – auf Kosten der Stadt Freising. Das bedeutet eine langfristige finanzielle Belastung der Kommune, die durch die Veranstalter*innen nicht mitgetragen wird.</p>	<p><i>nicht in relevanter Form statt (s. Verkehrsgutachten, Seite 74).</i></p> <p><i>Die größeren Fahrgastzahlen werden im Gutachten nicht für die S1, sondern für die S8 prognostiziert. Die S1 wird damit nicht als Haupteerschließung gewertet. Die prognostizierte Kapazitätsauslastung der S1 wird im Fall einer Abendveranstaltung 2027 zwischen Neufahrn und Besucherpark auf 45 %, zwischen Laim und Moosach auf 56% prognostiziert. Der empfohlene Richtwert von 65% wird damit deutlich unterschritten. Im Rahmen der laufenden Initiative „Starke S-Bahn München – Programm 14plus“ wird im Übrigen die Systemverfügbarkeit der München S-Bahn deutlich verbessert, so dass sich auch die Zuverlässigkeit der S1 erhöhen wird.</i></p> <p><i>Der Vorhabenträger hat sich vertraglich verpflichtet, sämtliche ursächlich durch das Vorhaben entstehenden Kosten zu tragen. Dies umfasst insbesondere die Kosten für die verkehrliche Erschließung des Plangebiets. Zudem ist er für die Herstellung bzw. Ertüchtigung der Erschließung im Planumgriff verantwortlich</i></p> <p><i>Für die Stadt entstehen daher keine Aufwendungen im Zusammenhang mit der verkehrlichen Erschließung im Plangebiet.</i></p>		
1.3	Kritik am Mobilitätskonzept & Greenwashing-Vorwürfe	Gemäß Annahme und Ausführungen im Verkehrsgutachten wird davon		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Die Darstellung des Fahrradverkehrs wirkt auf mich wie ein gezielter Versuch, das Projekt „grün“ erscheinen zu lassen – ohne echte Substanz. Es wird suggeriert, dass viele Menschen, insbesondere aus Freising, mit dem Fahrrad anreisen würden. Gleichzeitig sind aber lediglich 200 Fahrradstellplätze vorgesehen – eine Zahl, die weder zur behaupteten Nutzung noch zur erwartbaren Veranstaltungsgröße passt. Wenn ernsthaft mit Fahrradverkehr geplant wird, muss sich das auch in einem angemessenen Stellplatzangebot widerspiegeln.</p> <p>Noch absurder ist die Annahme, dass Besucher*innen spätabends oder nachts mit dem Fahrrad über unbeleuchtete, schlecht ausgebaute Wege entlang der Isar oder durch den Wald zurückfahren. Diese Vorstellung ist vollkommen realitätsfern und blendet Sicherheitsaspekte ebenso aus wie die tatsächliche Beschaffenheit der Infrastruktur. Hier wird eine klimafreundliche Mobilitätslösung propagiert, die in der Praxis nicht tragfähig ist.</p> <p>Darüber hinaus liegt der Veranstaltungsort in unmittelbarer Nähe zum Flughafen München. Die Positionierung als internationale Kongresslocation lädt Kongressgäste geradezu dazu ein, mit dem Flugzeug anzureisen – anstatt klimafreundlich per Bahn. Auch hier steht das Projekt in direktem Widerspruch zu jeglichen Klimaschutzzielen.</p>	<p><i>ausgegangen, dass Anreisen mit dem Fahrrad hauptsächlich aus den umliegenden Gebieten erfolgen. Insgesamt werden ca. 1.100 Besucher aus Stadt- und Umlandgebiet Freising (500 Besucher) sowie aus den Gemeinden Ismaning, Hallbergmoos und dem Kreis Erding (600 Besucher) zu Großveranstaltungen erwartet. 20% dieser Besucher werden in der Annahme des Gutachtens mit dem Fahrrad anreisen. 200 Stellplätze sind daher gut erreichbar im Nordwesten des Vorhabengebietes mit Anschluss an bereits bestehende Fahrradwege vorgesehen. Weitere Stellplätze können im Vorhabengebiet beispielsweise für Beschäftigte im Betriebshof und im Bereich des Hotels angeordnet werden.</i></p> <p><i>Durch die direkte Anbindung an das Netz des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVG) insbesondere mit der Haltestelle „Flughafen -Besucherpark“ der S1 und S8 S-Bahnlinie ist auch eine gute Erreichbarkeit des Konzert- und Kongresszentrums mit der Bahn für die Metropolregion München und Anbindung an den Hbf München gewährleistet. Des Weiteren verfügt der Standort am Flughafen München über eine Anbindung zum Überregionalen Flughafenexpress (ÜFEX), welcher eine öffentliche Anreise auch aus den Regierungsbezirken Niederbayern (Landshut) und Oberpfalz</i></p>		
--	---	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<i>(Regensburg) sowie aus der Stadt Freising (ÜFEX-Haltestelle) zur Konzertarena ermöglicht. Das Angebot für eine klimafreundliche Anreise ist damit gegeben.</i>		
1.4	<u>Flächenverbrauch und ökologische Belastung</u> Ein Projekt dieser Größe bedeutet auch einen erheblichen Flächenverbrauch und eine zusätzliche Bodenversiegelung. In einer Zeit, in der der Flächenfraß auf kommunaler und Landesebene dringend reduziert werden muss, ist dies ein alarmierendes Signal. Versiegelte Flächen beeinträchtigen das Mikroklima, erhöhen das Hochwasserrisiko und zerstören wertvolle natürliche Lebensräume. Auch in dieser Hinsicht fehlen Ausgleichsmaßnahmen oder Strategien zur Minimierung der ökologischen Auswirkungen.	<i>Bei Umsetzung des Bebauungsplans erfährt das Plangebiet mit dem Bau von Gebäuden und Nebenflächen sowie dem Ausbau der Freisinger Allee neue Versiegelungen, was mit einem Verlust von Bodenfunktionen verbunden ist. Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die geplanten Versiegelungen werden im Rahmen des Bebauungsplans entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Durch die Anlage von unversiegelten Grün- und Versickerungsflächen und die Versickerungspflicht innerhalb des Vorhabengebiets können beispielsweise Bodenfunktionen wiederhergestellt werden. Ergänzend übernehmen extensive und intensive Dachbegrünungen Bodenfunktionen (Wasseraufnahme und -retention, Verdunstungsfähigkeit). Weitere rechtlich verbindlich gesicherte Vermeidungsmaßnahmen stellen beispielsweise die Festsetzungen zur insektenfreundlichen Ausbildung von Beleuchtung und Werbeanlagen dar. Der Grundsatz der Ressourcenschonung spiegelt sich auch in der Nähe zur bestehenden Erschließung (Straßen und</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Sparten) und öffentlichen Einrichtungen wider. Es können insbesondere die bestehenden Straßen sowie vorhandene Infrastruktur benutzt werden. Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden, der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf wird über Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biotoptypen von ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt.</p>		
1.5	<p><u>Wirtschaftlicher Nutzen für Freising?</u></p> <p>Es stellen sich zudem zentrale Fragen zum wirtschaftlichen Nutzen für die Stadt Freising. Ab wann ist realistisch mit Gewerbesteuerereinnahmen zu rechnen? Es ist anzunehmen, dass in den ersten 10 bis 15 Jahren vor allem Investitionen abgeschrieben werden, was bedeutet, dass die Stadt zunächst keine relevanten Einnahmen erwarten kann – bei gleichzeitig hohen Infrastrukturkosten.</p> <p>Auch die versprochene Belebung der lokalen Wirtschaft bleibt vage. Wie genau sollen Freisings Gastronom*innen und Kulturschaffende profitieren? Wird ihnen überhaupt eine echte Beteiligung ermöglicht – oder bleibt das Kulturprogramm</p>	<p>Das Vorhaben (Konzert- und Kongresszentrum mit Hotel und Parkhaus) entfaltet unterschiedliche ökonomische Wirkungen. Hierzu zählen neben möglichen Gewerbesteuerereinnahmen insbesondere Beschäftigungseffekte, zusätzliche Einkommensteueranteile sowie eine erhöhte Nachfrage nach Dienstleistungen. Diese Effekte wirken sowohl unmittelbar durch den Betrieb der Anlage als auch mittelbar durch nachgelagerte wirtschaftliche Aktivitäten. Die Entwicklung von Gewerbesteuerereinnahmen hängt von</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>in der Hand externer Veranstalter und Großgastronomie, sodass lokale Anbieter verdrängt statt eingebunden werden?</p>	<p><i>einer Vielzahl betriebswirtschaftlicher Faktoren ab, die nicht Gegenstand der Bauleitplanung sind und sich einer verlässlichen Prognose im Verfahren entziehen. Die Gewerbesteuer ist eine dauerhaft an den laufenden Betrieb anknüpfende Gemeindesteuer; ihr Potenzial entfaltet sich mittel- und langfristig mit stabilisiertem Geschäftsbetrieb.</i></p> <p><i>Der Vorhabenträger hat sich vertraglich verpflichtet, sämtliche ursächlich durch das Vorhaben entstehenden Kosten zu tragen. Dies umfasst insbesondere die Kosten für die verkehrliche Erschließung des Plangebiets. Zudem ist er für die Herstellung bzw. Ertüchtigung der Erschließung im Planumgriff verantwortlich.</i></p> <p><i>Für die Stadt entstehen daher keine Aufwendungen im Zusammenhang mit der verkehrlichen Erschließung im Plangebiet.</i></p> <p><i>Durch die Nutzung des Vorhabens ist von einem zusätzlichen Besucheraufkommen auszugehen. Dies führt zu einer erhöhten Inanspruchnahme der örtlichen Gastronomie, Hotellerie und weiterer Dienstleistungen. Auch im laufenden Betrieb bestehen Beteiligungsmöglichkeiten für regionale Anbieter, etwa im Bereich Gastronomie, Logistik oder technischer Dienstleistungen. Im Rahmen der</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Bauleitplanung besteht jedoch keine rechtliche Möglichkeit den Betreibern konkrete Anbieter vorzuschreiben. Es ist davon auszugehen, dass das Vorhaben insgesamt zu einer wirtschaftlichen Stärkung des Standorts Freising führt.</i></p>		
1.6	<p><u>Abschließende Fragen und Forderung nach Transparenz</u></p> <p>Abschließend stellt sich die Frage, ob Freising über die notwendigen Kapazitäten bei Feuerwehr, Polizei und Rettungsdiensten verfügt, um regelmäßige Großveranstaltungen dieser Dimension zuverlässig zu betreuen – ohne die alltägliche Versorgungssicherheit zu gefährden.</p> <p>Ich fordere Sie daher nachdrücklich auf, die Planungen grundsätzlich zu überdenken und einen transparenten, öffentlich geführten Beteiligungsprozess zu starten. Ein Projekt dieser Größenordnung braucht gesellschaftliche Rückendeckung, ökologische Verantwortung und finanzielle Tragfähigkeit. In der derzeitigen Form erfüllt es keine dieser Bedingungen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p><i>Die Betreuung von Großveranstaltungen ist rechtlich klar geregelt. Nach der Bayerischen Versammlungsstättenverordnung (VStättV) sind Veranstaltungen ab bestimmten Besucherzahlen rechtzeitig anzuzeigen und ggf. mit einem Sicherheitskonzept auszustatten (§§ 41, 43 VStättV). Dadurch können Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienst frühzeitig eingebunden und zusätzliche Kräfte geplant werden, ohne die alltägliche Versorgungssicherheit zu beeinträchtigen.</i></p> <p><i>Die Polizei ist nach dem Polizeiaufgabengesetz (PAG) für Gefahrenabwehr und Ordnung zuständig, der Rettungsdienst wird über den Zweckverband für Rettungsdienst und Feuerwehralarmierung (ZRF) organisiert und dimensioniert. Nach dem Bayerischen Feuerwehrgesetz (BayFwG) kann die Stadt den Brandschutz auch auf eine Werkfeuerwehr übertragen und bei Bedarf Brandsicherheitswachen anordnen.</i></p> <p><i>Die Zuständigkeiten beim abwehrenden Brandschutz befinden sich momentan</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>noch in Abstimmung und werden vor Satzungsbeschluss vertraglich geregelt. Die Stadt überträgt mind. in Teilen den abwehrenden Brandschutz auf die Werkfeuerwehr des Flughafens. Die zukünftige Zuständigkeitsregelung wird selbstverständlich im Hinblick auf die städtischen Kapazitäten abgewogen. Zusätzlich wird für Großveranstaltungen eine besetzte Brandsicherheitswache welche durch den Betreiber gestellt wird eingeplant.</i></p> <p><i>Im weiteren Verfahren wird die förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Weiterhin werden Vorstellungen im Planungs- und Gestaltungsbeirat in öffentlicher Sitzung angestrebt. Die Öffentlichkeit wird weiterhin rechtmäßig am Verfahren beteiligt</i></p>		
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
2.	Stellungnahme vom 22.04.2025			
2.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>sehen Sie doch endlich ein, daß die unsägliche 3. Startbahn in Zeiten des gottseidank deutlich gestiegenen Umweltbewußtseins der Bayern völlig deplatziert wär. Auch eine angedachte, überflüssige Eventhalle kann nicht als Ausrede für eine 3. Startbahn herhalten. Will diese ominöse Halle auf Freisinger</p>	<p><i>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Boden etwa der neuen Konzerthalle in München, die ihre Berechtigung hat, Konkurrenz machen?!</p> <p>Freundliche Grüße</p>	<p><i>ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht.</i></p> <p><i>Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen. Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</i></p>		
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

3.	Stellungnahme vom 22.04.2025		
3.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>als Flughafenanwohner erhebe ich Einwendung gegen das geplante "Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum".</p> <p>Da zu den Veranstaltungen viele Besucher mit dem Flugzeug anreisen werden, erhöht dies den Flugverkehr samt seinen Lärmauswirkungen und vermehrten Schadstoffausstoß (ins. Stickoxide und giftige Fein- und Ultrafeinstäube). Die Belastungen verursachen Krankheiten. Dies ist dem Umland nicht weiter zumutbar.</p> <p>Der Klimawandel belastete die ganze Welt. Der Flugverkehr trägt erheblich dazu bei. Eine Umkehr von immer mehr Verkehr ist längst fällig! (s. Pariser Klimaabkommen)</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p><i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i></p>	
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			

4.	Stellungnahme vom 23.04.2025		
4.1	<p>Antrag:</p> <p>Der vorliegende Bebauungsplan ist abzulehnen</p> <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Unzumutbare Belastung für die Flughafenregion 	<ul style="list-style-type: none"> <i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt. Dafür wurden entsprechende Fachgutachten</i> 	

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<ul style="list-style-type: none"> • Alternativstandorte im Süden Münchens oder in den Ballungsräumen Nürnberg und Hof nicht berücksichtigt • Liefert nur Rechtfertigungsgrund der FMG für den Bau einer 3. SLB • Größe und Nutzung weder klimafreundlich, noch nachhaltig • Gesundheitsschädliche Belastung der Besucher durch Ultrafeinstaub nicht zumutbar: WHO-Grenzwerte deutlich überschritten <p>- 9 ha Flächenversiegelung passen nicht mehr in unsere Zeit</p> <p>- langfristig keine Gewerbesteuereinnahmen</p> <p>- kein Raumordnungsverfahren durchgeführt</p> <p>- B301/Schlüterkreuzung schon jetzt überlastet</p> <p>- erstmal Radweg bauen!</p> <p>- Spassprojekt für betuchte. 100,- Euro/Ticket ist unsozial und familienfeindlich.</p> <p>Die sollen ihren Reibach woanders machen!</p> <p>Für weitere Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.</p>	<p>erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt. In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</p> <p>Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, oder welches Angebot es dort bereits gibt, ist 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). Aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Gutachten wurde der Stadt nachvollziehbar dargelegt, dass einerseits der Standort aufgrund von zahlreichen Synergien mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Stellplätze) geeignet ist. Andererseits wurde damit auch nachgewiesen, dass das Vorhaben an diesem Standort funktioniert. Die geplante Arena ist speziell für Konzerte optimiert und bietet bessere Akustik, Sicht und Ausstattung als die vorhandenen Sport- oder Multifunktionshallen in der Region und kann somit auf neue 		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Veranstaltungskonzepte eingehen. Eine ausführliche Erläuterung zur städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativen Prüfung ist dem Aufstellungsbeschluss (Protokoll Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022) zu entnehmen.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht. Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen. Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich</i>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</p> <ul style="list-style-type: none">• Dem Klimawandel und Klimaschutz wurden im Rahmen des Projekts im besonderen Maße Rechnung getragen. Schon die Wahl des Vorhabengrundstücks, dass an das bereits verkehrlich und baulich erschlossene Areal des Flughafen Münchens angrenzt, ermöglicht die Mitnutzung und punktuelle Anpassung bereits vorhandener Infrastruktur und verhindert sowohl unnötigen Flächenverbrauch als auch Leerstand in den Parkhäusern. <p>Das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger. Die angestrebte Nachhaltigkeit wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch eine DGNB-Zertifizierung konkret dokumentiert. Der Projektträger strebt die Erreichung des Gold-Standards an. Eine</p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>DGNB-Gold-Vorzertifizierung liegt bereits vor.</i></p> <p><i>Ein Vergleich der Arena mit anderen Veranstaltungsstätten ähnlicher Kapazität (bis zu 20.000 Personen) zeigt zudem, dass durch eine besonders effiziente Planung ein deutlich geringeres Bauvolumen realisiert werden konnte. Dies führt unmittelbar zu einem ressourcenschonenden Materialeinsatz im Vergleich zu vergleichbaren Projekten.</i></p> <p><i>Zudem ist die Planung auf eine Reduzierung von Emissionen über den gesamten Lebenszyklus der Gebäude, einschließlich Herstellung, Errichtung, Nutzung, Rückbau und Recycling ausgelegt. Für die Arena wird eine eigene Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet, um anspruchsvolle Umweltstandards zu erfüllen. Der Vorhabensträger wird nach Fertigstellung des Gebäudes die CO₂-Bilanz über den gesamten Lebenszyklus offenlegen. Darüber hinaus verpflichtet er sich, einen Fahrplan für einen klimaneutralen Betrieb vorzulegen und diesen umzusetzen – mit dem Ziel, den Betrieb spätestens bis zum national festgelegten Zieljahr klimaneutral zu gestalten.</i></p> <p><i>Auf Grundlage einer Whole-Building-Simulation (WBS) wird außerdem beispielsweise ein Energiekonzept für die Arena entwickelt. Ziel dieses Konzepts ist es, zum einen durch Ausnutzung</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>natürlicher Ressourcen und einer günstigen Bauweise den Energiebedarf für ein gutes Gebäudeklima bereits so gering wie möglich zu halten (Suffizienz). Die benötigte Energie soll zu einem möglichst hohen Anteil direkt innerhalb der Arena oder auf dem Areal erzeugt (u.a. konsequente Nutzung der Abwärme im Gebäude) und durch umweltverträgliche Ansätze und den Einsatz regenerativer Energie gedeckt werden.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Die lufthygienische Untersuchung hat die Belastung durch den bestehenden Flugverkehr in der Hintergrundbelastung entsprechend berücksichtigt. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubs ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist.</i>- <i>Bei Umsetzung des Bebauungsplans erfährt das Plangebiet mit dem Bau von Gebäuden und Nebenflächen sowie dem Ausbau der Freisinger Allee neue Versiegelungen (insgesamt max. ca. 7,8 ha), was mit einem Verlust von Bodenfunktionen verbunden ist. Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die geplanten Versiegelungen</i>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>werden im Rahmen des Bebauungsplans entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Durch die Anlage von unversiegelten Grün- und Versickerungsflächen und die Versickerungspflicht innerhalb des Vorhabengebiets können beispielsweise Bodenfunktionen wiederhergestellt werden.</p> <p>Ergänzend übernehmen extensive und intensive Dachbegrünungen Bodenfunktionen (Wasseraufnahme und -retention, Verdunstungsfähigkeit). Weitere rechtlich verbindlich gesicherte Vermeidungsmaßnahmen stellen beispielsweise die Festsetzungen zur insektenfreundlichen Ausbildung von Beleuchtung und Werbeanlagen dar. Der Grundsatz der Ressourcenschonung spiegelt sich auch in der Nähe zur bestehenden Erschließung (Straßen und Sparten) und öffentlichen Einrichtungen wider. Es können insbesondere die bestehenden Straßen sowie vorhandene Infrastruktur benutzt werden.</p> <p>Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden, der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der</p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>erforderliche Ausgleichsbedarf wird über Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biotoptypen von ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt.</i></p> <p>- <i>Die Entwicklung von Gewerbesteuereinnahmen hängt von einer Vielzahl betriebswirtschaftlicher Faktoren ab, die nicht Gegenstand der Bauleitplanung sind und sich einer verlässlichen Prognose im Verfahren entziehen. Die Gewerbesteuer ist eine dauerhaft an den laufenden Betrieb anknüpfende Gemeindesteuer; ihr Potenzial entfaltet sich mittel- und langfristig mit stabilisiertem Geschäftsbetrieb.</i></p> <p><i>Des Weiteren sind über die Gewerbesteuer hinaus vielfältige ökonomische Wirkungen zu erwarten. Hierzu gehören insbesondere Beschäftigungseffekte, zusätzliche Einkommensteueranteile, erhöhte Nachfrage in Gastronomie, Hotellerie und Einzelhandel sowie Impulse für den Tourismus. Diese Wirkungen treten mit Aufnahme des Betriebs ein und wirken ergänzend zur Gewerbesteuer.</i></p> <p><i>Die mit dem Vorhaben verbundenen hohen Baukosten stellen zugleich eine erhebliche Investition am Standort Freising dar.</i></p> <p><i>Bereits während der Bauphase entstehen Aufträge für Bauunternehmen, Handwerksbetriebe, Zulieferer und</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Dienstleister. Diese Effekte wirken unabhängig von der späteren steuerlichen Behandlung und führen unmittelbar zu Wertschöpfung und Beschäftigung.</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Da es sich nicht um ein überörtlich raumbedeutsames Vorhaben gem. Art. 24 Abs. 1 BayLplG handelt, sei die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens entbehrlich. Dies wurde von der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.2 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung am 15.12.2022 innerhalb eines Termins sowie am 14.10.2022 per E-Mail unterstrichen. Weiterhin wurde die Regierung von Oberbayern erneut innerhalb der frühzeitigen Beteiligung um Stellung geben. Es liegt keine Änderung der Aussage vor. Eine genaue Erläuterung ist in der Begründung im Kapitel 4 zu finden.</i>- <i>Das Verkehrsgutachten hat im Rahmen der Kapazitätsberechnungen 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. Neben bereits im Prognose Nullfall (ohne Vorhabenplanung), notwendigen</i>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Infrastrukturmaßnahmen an mehreren untersuchten Knotenpunkten, sind zusätzliche baulichen, verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen notwendig und im Verkehrsgutachten festgehalten. Bei den verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen handelt es sich z.B. um die Errichtung von Lichtsignalanlagen, aber auch um den Ausbau von einzelnen Knotenpunkten oder auch den 4-spurigen Ausbau der Freisinger Allee. Viele dieser Maßnahmen wären bereits im „Prognosenullfall“ (ohne Arena) notwendig, sodass sich die Verkehrssituation durch ihre Umsetzung im Vergleich zum heutigen Bestand sogar verbessern wird.</i></p> <p>- <i>Ein vierstreifiger Ausbau der Schlüterbrücke ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Das Verkehrsgutachten für die Eventarena zeigt, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt. Weitergehende Ausbauten liegen in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers. Ein möglicher Ausbau der Schlüterbrücke hängt zusammen mit der Verkehrsuntersuchung für den Knotenpunkt FS 44/45, für welchen es bereits Beschlussfassungen seitens Straßenbaulastträger gibt. Die Einmündung FS44/45 erreicht bereits in</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>der Analyse 2024 (gem. Verkehrsuntersuchung Knoten FS 44/45) und im Prognose Nullfall 2035 keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Für den Knotenpunkt gibt es daher bereits Verkehrsuntersuchungen seitens des Straßenbaulastträgers. Die Untersuchung ergibt die Notwendigkeit eines 4 – spurigen Ausbaus der Pförreraubücke (östlich vorgelagerte Brücke, nicht die Isarbrücke). Auf Grundlage der Untersuchung wurden bereits Beschlussfassungen zu den notwendigen Umbaumaßnahmen sowie für zukünftige VgV Verfahren gefasst.</p> <p>- Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde die Anbindung mit dem Radverkehr ausgiebig betrachtet. Dies betrifft nicht nur die Erschließung innerhalb des Quartiers (z.B. mit Radverkehrsinfrastruktur auf beiden Seiten der Freisinger Allee), sondern insbesondere auch aus den Richtungen Hallbergmoos und Freising. Von Freising aus kommend ist die Radverkehrsinfrastruktur in großen Teilen sehr gut nutzbar. Dies betrifft insbesondere die Ismaninger Straße. Die Radwegeführung entlang des Zauns des Flughafens und der Goldach ist durch einen geschotterten Weg grundsätzlich vorhanden, soll jedoch in Zukunft durch eine Asphaltierung des Wegs weiter verbessert werden. Aktuell gibt es hierzu bereits Planungen, die im Ausschuss für</p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Planen, Bauen und Umwelt bereits vorgestellt wurden. Dadurch soll die Wegeführung noch attraktiver werden als im Bestand. Dennoch ist eine Anbindung für das Vorhaben auch im Bestand bereits jetzt gegeben.</i></p> <p>- <i>Die Festsetzung von Ticketpreisen obliegt nicht dem Betreiber der Anlage und kann nicht bauplanungsrechtlich geregelt werden. Die Festsetzung der Ticketpreise obliegt den jeweiligen Veranstaltern bzw. Künstlern. Die Arena wird als Versammlungsstätte zur Verfügung gestellt; Veranstalter mieten die Anlage für ihre Veranstaltungen an und bestimmen eigenständig die Preisgestaltung.</i></p> <p><i>Es ist davon auszugehen, dass durch die größere Kapazität im Vergleich zu bestehenden Veranstaltungsstätten ein breiteres Ticketangebot möglich ist. Hierdurch können unterschiedliche Preiskategorien angeboten werden, sodass auch ein Zugang für verschiedene Einkommensgruppen gewährleistet werden kann.</i></p> <p><i>Auf die konkrete Preisgestaltung hat der Betreiber der Anlage keinen Einfluss.</i></p>		
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>				

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

5.	Stellungnahme vom 24.04.2025		
5.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>gegen den Bau des geplanten „MUCcc“ (Kongresszentrum, Parkhaus und Hotel) erhebe ich folgende Einwendungen:</p> <p>Der Flughafen einschließlich seiner gesamten Gewerbeeinrichtungen belasten heute bereits die Region in enormen Umfang.</p>	<p><i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt.</i></p>	
5.2	<p>Der Flugverkehr und der Flughafen sind Quelle für Lärm- und Schadstoffemissionen (ins. Stickoxide und giftige Fein- und Ultrafeinstäube), die Mensch und Umwelt schädigen. Eine Steigerung dieser Belastungen, die mit der Realisierung des „MUCcc“ verbunden wäre, ist nicht zu verantworten.</p>	<p><i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i></p>	
5.3	<p>Neue Gewerbebauten und die damit einhergehenden Verkehrsmengen sind über den bereits bestehenden Flughafen und seine Gewerbeeinrichtungen hinaus eine weitere zusätzliche Belastung für das Umland und seine Bewohnerinnen und Bewohner.</p>	<p><i>Verkehrssteigerung siehe 5.5</i></p>	
5.4	<p>Die Realisierung des geplanten „MUCcc“ bringt unweigerlich eine Steigerung des Flugverkehrs mit sich. Dies wird von der FMG auch selbst benannt: „Gerade bei Großveranstaltungen wie z.B. Konzerten weltbekannter Künstler oder großer Konferenzen setzt sich das Publikum zu einem nicht unerheblichen Teil aus internationalen Gästen bzw. Teilnehmern zusammen.“ (S. 5 der Stellungnahme der FMG).</p> <p>Diese werden wohl kaum mit der Bahn oder der S-Bahn anreisen. Zumal die dann vorhandene Hotellerie geradezu zu einem Verbleib in dem Areal einlädt.</p>	<p>s. 5.2</p>	

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Die Aussage der Stadt Freising: „Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass diese Anreisen zu zusätzlichen An- und Abflügen auf dem Flughafen München führen werden. Vielmehr werden diese An- und Abreisen im Rahmen des bestehenden regulären Flugplans des Flughafens München abgewickelt.“ (Begründung der Stadt Freising, S. 17) ist nicht begründet, sondern eine Aussage jenseits der Realität. Vielmehr muss mit einer erheblichen Steigerung im Luftverkehr, auch der Nachtflüge, anlässlich der geplanten Großveranstaltungen gerechnet werden</p> <p>Kann es wirklich im Interesse der Stadt Freising sein, den Flugverkehr zu steigern und so Argumente für die geplante 3. Start-und Landebahn zu liefern, gegen die sie doch selber klagt?</p>			
5.5	<p>Zusätzlich ist aber auch mit einer Steigerung des Autoverkehrs zu rechnen. Dies wiederum wird konkrete Auswirkungen bis in den Freisinger Stadtverkehr hinein haben wie etwa den Ausbau der Zubringerstraßen nach Freising oder die Verbreiterung der Schlüterbrücke auf vier Spuren.</p> <p>Die Kosten für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gehen zu Lasten des Landkreises und der Stadt. Ist das in Zeiten leerer Kassen zu verantworten?</p>	<p><i>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde das Gesamtverkehrsaufkommen für den Planfall 2035 prognostiziert und der Entwicklung ohne Vorhaben (Prognose Nullfall 2035) gegenübergestellt.</i></p> <p><i>Für die Abschätzung und Verteilung des künftigen Besucheraufkommens MUCcc und zum Nachweis der Funktionsfähigkeit des Straßennetzes wurden Knoten- und Straßenquerschnitte in einem erweiterten Umgriff betrachtet.</i></p> <p><i>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.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Neben bereits im Prognose Nullfall (ohne Vorhabenplanung), notwendigen Infrastrukturmaßnahmen an mehreren untersuchten Knotenpunkten, sind zusätzliche baulichen, verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen notwendig und im Verkehrsgutachten festgehalten.</i></p> <p><i>Ein vierstreifiger Ausbau der Schlüterbrücke ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Das Verkehrsgutachten für die Eventarena zeigt, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt. Weitergehende Ausbauten liegen in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers. Ein möglicher Ausbau der Schlüterbrücke hängt zusammen mit der Verkehrsuntersuchung für den Knotenpunkt FS 44/45.</i></p> <p><i>Die Einmündung FS44/45 erreicht bereits in der Analyse 2024 (gem. Verkehrsuntersuchung Knoten FS 44/45) und im Prognose Nullfall 2035 keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Für den Knotenpunkt gibt es daher bereits Verkehrsuntersuchungen seitens des Straßenbaulastträgers. Die Untersuchung ergibt die Notwendigkeit eines 4 – spurigen Ausbaus der Pförreraubücke (östlich vorgelagerte Brücke, nicht die Isarbrücke). Auf Grundlage der Untersuchung wurden bereits Beschlussfassungen zu den notwendigen Umbaumaßnahmen sowie für zukünftige VgV Verfahren gefasst.</i></p> <p><i>Das Verkehrsmodell für das Vorhaben zeigt zudem, dass es von/nach Freising zu keiner</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt.</p> <p>Der Vorhabenträger hat sich vertraglich verpflichtet, sämtliche ursächlich durch das Vorhaben entstehenden Kosten zu tragen. Dies umfasst insbesondere die Kosten für die verkehrliche Erschließung des Plangebiets. Zudem ist er für die Herstellung bzw. Ertüchtigung der Erschließung im Planumgriff verantwortlich</p> <p>Für die Stadt entstehen daher keine Aufwendungen im Zusammenhang mit der verkehrlichen Erschließung im Plangebiet.</p>		
5.6	<p>Der für die Realisierung des geplanten Großprojekts „MUCcc“ einschließlich der Erschließungs- und Folgemaßnahmen im Bereich der Infrastruktur bedeutet einen immensen Flächenverbrauch und damit einen weiteren erheblichen Eingriff in die Natur insbesondere im Süden Freising und in den Isarauen.</p> <p>Ich bin als Freisinger Einwohner direkt von den Auswirkungen des geplanten Großprojekts „MUCcc“ betroffen und lehne daher das Projekt ab.</p> <p>Ich bitte, meine Einwendungen zu würdigen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Bei Umsetzung des Bebauungsplans erfährt das Plangebiet mit dem Bau von Gebäuden und Nebenflächen sowie dem Ausbau der Freisinger Allee neue Versiegelungen (insgesamt max. ca. 7,8 ha), was mit einem Verlust von Bodenfunktionen verbunden ist. Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die geplanten Versiegelungen werden im Rahmen des Bebauungsplans entsprechende Maßnahmen vorgesehen.</p> <p>Durch die Anlage von unversiegelten Grün- und Versickerungsflächen und die Versickerungspflicht innerhalb des Vorhabengebiets können beispielsweise Bodenfunktionen wiederhergestellt werden. Ergänzend übernehmen extensive und intensive Dachbegrünungen Bodenfunktionen (Wasseraufnahme und -retention, Verdunstungsfähigkeit). Weitere rechtlich</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>verbindlich gesicherte Vermeidungsmaßnahmen stellen beispielsweise die Festsetzungen zur insektenfreundlichen Ausbildung von Beleuchtung und Werbeanlagen dar. Der Grundsatz der Ressourcenschonung spiegelt sich auch in der Nähe zur bestehenden Erschließung (Straßen und Sparten) und öffentlichen Einrichtungen wider. Es können insbesondere die bestehenden Straßen sowie vorhandene Infrastruktur benutzt werden. Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden, der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf wird über Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biotoptypen von ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt.</p>		
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
6.	Stellungnahme vom 26.04.2025			
6.1	Sehr geehrte Damen und Herrn,			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>zum Bebauungsplan Nr. 88 B „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ habe ich folgende Einwände:</p> <p>Ich befürchte, dass unsere Heimat ohne dringenden Grund durch dieses Projekt massive Nachteile bekommen wird und wundere mich mit wie viel Einseitigkeit und Greenwashing dieses Projekt begleitet wird.</p>			
6.2	<p>Der Verkehr auf der Straße und der Luftverkehr wird zunehmen, wird letztendlich ein Pro-Argument für die dritte Startbahn liefern und die Lebensqualität von tausenden Bürgern verschlechtern</p>	<p><i>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde das Gesamtverkehrsaufkommen für den Planfall 2035 prognostiziert und der Entwicklung ohne Vorhaben (Prognose Nullfall 2035) gegenübergestellt.</i></p> <p><i>Für die Abschätzung und Verteilung des künftigen Besucheraufkommens MUCcc und zum Nachweis der Funktionsfähigkeit des Straßennetzes wurden Knoten- und Straßenquerschnitte in einem erweiterten Umgriff betrachtet.</i></p> <p><i>Das Verkehrsgutachten hat im Rahmen der Kapazitätsberechnungen 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.</i></p> <p><i>Neben bereits im Prognose Nullfall (ohne Vorhabenplanung), notwendigen Infrastrukturmaßnahmen an mehreren untersuchten Knotenpunkten, sind zusätzliche baulichen, verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen notwendig und im Verkehrsgutachten festgehalten. Bei den verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen handelt es sich z.B. um die</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Errichtung von Lichtsignalanlagen, aber auch um den Ausbau von einzelnen Knotenpunkten oder auch den 4-spurigen Ausbau der Freisinger Allee. Viele dieser Maßnahmen wären bereits im „Prognosenullfall“ (ohne Arena) notwendig, sodass sich die Verkehrssituation durch ihre Umsetzung im Vergleich zum heutigen Bestand sogar verbessern wird.</i></p> <p><i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i></p> <p><i>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht.</i></p> <p><i>Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen.</i></p> <p><i>Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</i></p>		
6.3	Der Flughafen ist schon jetzt der größte Ultrafeinstaubemittent von ganz Bayern. Weniger wird es dann mit Sicherheit nicht.	<p><i>Die lufthygienische Untersuchung hat die Belastung durch den bestehenden Flugverkehr in der Hintergrundbelastung entsprechend berücksichtigt. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, das Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubs ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist.</i></p>		
6.4	Die Gewinner aus dem Projekt werden die Betreiber und die Gäste aus aller Welt sein, die billige Tickets und bequeme Flüge bekommen. Für Bürger und Pendler im Landkreis werden die Nachteile überwiegen, denn die gehen nicht jeden Tag ins Konzert, aber müssen jeden die Straßen benutzen.	<p><i>Die geplante Arena wird vollständig privat finanziert, somit entstehen keine zusätzlichen Belastungen für den städtischen Haushalt. Durch die Ansiedlung einer solchen Eventarena werden mittelfristig wirtschaftliche Vorteile für die Stadt und den Landkreis erwartet, insbesondere durch zusätzliche Gewerbesteuerereinnahmen, neue</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Arbeitsplätze und eine Stärkung des lokalen Dienstleistungs- und Gastronomiesektors.</i></p> <p><i>Diese Einnahmen kommen der Allgemeinheit zugute. Sie können langfristig wieder in wichtige Bereiche wie Kultur, Bildung, und soziale Projekte reinvestiert werden.</i></p> <p><i>Selbstverständlich wird die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf achten, dass die Interessen der Bürgerinnen und Bürger, insbesondere in Hinblick auf Siedlungsdruck, Verkehr und soziale Teilhabe, in die weitere Planung einbezogen werden. Dabei ist jedoch klarzustellen, dass insbesondere Fragen des Siedlungsdrucks und der sozialen Teilhabe gesamtstädtische Thematiken und nicht Teil des aktuellen Verfahrens sind.</i></p> <p><i>Die Festsetzung der Ticketpreise obliegt den jeweiligen Veranstaltern bzw. Künstlern, nicht dem Betreiber der Veranstaltungsstätte.</i></p> <p><i>Aufgrund der hohen Kapazität der geplanten Veranstaltungsstätte ist davon auszugehen, dass ein breiteres Angebot unterschiedlicher Preiskategorien ermöglicht wird, sodass auch niedrigere Preissegmente zur Verfügung stehen können.</i></p> <p><i>Die Bauleitplanung hat auf die konkrete Preisgestaltung keinen Einfluss.</i></p> <p><i>Auf die Ausführungen unter 6.2 zum Verkehr wird verwiesen.</i></p> <p><i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt. Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt.</p> <p>In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</p> <p>Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</p> <p>Der zusätzliche Verkehr wurde im Rahmen einer Untersuchung der Obermeyer Group umfassend betrachtet. Dabei wurden Maßnahmen identifiziert, die vor Inbetriebnahme umgesetzt werden – etwa der Ausbau des Knotenpunkts B 301/Zentralallee. Viele dieser Maßnahmen wären bereits im sogenannten „Nullfall“ (ohne Arena) notwendig, sodass sich die Verkehrssituation durch ihre Umsetzung im Vergleich zum heutigen Bestand sogar verbessern wird.</p>		
6.5	<p>Wenn man sich alle bisherigen Events in der Region ansieht, sind bzgl. Verkehr sämtliche Argumente fragwürdig bis unwahr:</p> <p>1. Sämtliche Prognosen sind so hingebogen und geschönt, damit sie in Ihre Vorstellung passen. Das betrifft insbesondere das Verkehrsaufkommen, DENN:</p> <p>Sie können mit Sicherheit nicht garantieren, dass ALLE Veranstaltungen erst um 20 Uhr beginnen, so dass es keine Kollisionen mit dem Berufsverkehr gibt.</p>	<p>Die beauftragten Fachgutachter arbeiten unabhängig vom Auftraggeber und ausschließlich fachlich begründet. Im Verkehrsgutachten wurden unterschiedliche Szenarien untersucht. Gemäß Verkehrsgutachten überlagern sich die Verkehre der anreisenden Veranstaltungsbesucher insbesondere auf dem Weg zur abendlichen Veranstaltung mit dem werktäglichen Verkehr. Daher wurde es als zwingend erforderlich erachtet,</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Natürlich wird es dort Kongresse und ähnliche Veranstaltungen geben, die vormittags beginnen, abends enden und somit voll die Rushhour rein kommen. Endlose Staus sind also vorprogrammiert.</p>	<p>die Verkehrsbelastungen nicht nur für den Veranstaltungsverkehr, sondern auch für den übrigen Verkehr zu ermitteln und auf den Prognosehorizont 2035 hochzurechnen. (vgl. Kap. 2.6 Verkehrsgutachten).</p> <p>Neben dem worst-case-Szenario einer Großveranstaltung mit 20.000 Besuchern und Spitzenstunden zwischen 18 und 20 Uhr, wurde in einer ergänzenden Betrachtung eine Kongressveranstaltung (12.000 Besucher) und Hauptanreisezeiten zwischen 7 und 9 Uhr sowie Hauptabreisezeiten zwischen 16 und 19 Uhr betrachtet.</p> <p>Die Ergebnisse zeigen, dass im Anreisezeitraum alle Knotenpunkte eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen. Einzig die Einmündung FS44/45 erreicht mit der Qualitätsstufe QSV E die Kapazitätsgrenze. Auch während der Abreise sind alle flughafeninternen Knoten ausreichend leistungsfähig.</p>		
6.6	<p>Ihre idealisierte Vorstellung, dass viele Besucher mit dem Fahrrad anreisen dürfte Greenwashing At Its Best sein, DENN: Wo auf der Welt gibt es bereits so eine Einrichtung wo eine nennenswerte Zahl der Besucher mit dem Rad anreist? Was ist bei schlechtem Wetter? Was ist im Winter? Die Gäste kommen dann in Regenkleidung? Die meisten Gäste kommen doch von auswärts und werden mit Sicherheit überwiegend mit dem Auto oder Flugzeug anreisen. Die Erfahrungen in Riem 2024 haben gezeigt, dass sehr viele Gäste aus dem Ausland mit dem Flugzeug anreisen (fast alle), weil die Karten und Gesamtpakete sehr billig sind, Es ist billiger ins Ausland nach Deutschland auf ein Konzert zu fliegen, als das Konzert im eigenen Land zu besuchen. Wenn nur 15% mit dem Flugzeug anreisen, sind das im Jahr 1 Mio. Fluggäste</p>	<p>Gemäß Annahme und Ausführungen im Verkehrsgutachten wird davon ausgegangen, dass Anreisen mit dem Fahrrad hauptsächlich aus den umliegenden Gebieten erfolgen. Insgesamt werden ca. 1.100 Besucher aus Stadt- und Umlandgebiet Freising (500 Besucher) sowie aus den Gemeinden Ismaning, Hallbergmoos und dem Kreis Erding (600 Besucher) zu Großveranstaltungen erwartet. 20% dieser Besucher werden in der Annahme des Gutachtens mit dem Fahrrad anreisen. 200 Stellplätze (entspricht 1 % der Gäste) sind daher gut erreichbar im Nordwesten des</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>und eine Zunahme der Flüge von 2% und damit mehr Fluglärm für hunderttausende Anwohner in den Umliegenden Landkreisen. Beim Adele Konzert in Riem sind 2024 92% der Gäste mit dem Flugzeug angereist.</p>	<p><i>Vorhabengebietes mit Anschluss an bereits bestehende Fahrradwege vorgesehen. Weitere Stellplätze können im Vorhabengebiet beispielsweise für Beschäftigte im Betriebshof und im Bereich des Hotels angeordnet werden.</i></p> <p><i>Durch die direkte Anbindung an das Netz des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) insbesondere mit der S-Bahn-Haltestelle „Flughafen -Besucherpark“ ist auch eine gute Erreichbarkeit des Konzert- und Kongresszentrums mit der Bahn gewährleistet. Des Weiteren verfügt der Standort über eine Anbindung zum Überregionalen Flughafenexpress (ÜFEX), welcher eine öffentliche Anreise auch aus den Regierungsbezirken Niederbayern (Landshut) und Oberpfalz (Regensburg) sowie aus der Stadt Freising (ÜFEX-Haltestelle) zur Konzertarena ermöglicht. Die Kapazitätsberechnungen (S-Bahn-Querschnitte) zeigen ausreichende Reserven; Event-Betriebskonzept mit Wegeleitung und Reservetakten ist abgestimmt. Das Angebot für eine klimafreundliche Anreise ist damit gegeben.</i></p> <p><i>Zu Flugverkehr siehe 6.2</i></p> <p><i>Der Verweis auf die Open-Air-Konzerte von 'Adele' ist nicht übertragbar (abweichendes Format, deutlich höhere Besucherzahl, Open-Air/temporäre Veranstaltungsfläche)</i></p>		
6.7	<p>2. Wo ist ein übergeordnetes Interesse? Wo ist eine Planrechtfertigung? Beides fehlt.</p>	<p><i>Die Bauleitplanung dient im Gegensatz zum Fachplanungsrecht nicht einer „Bedarfsdeckung“</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>und unterliegt daher nicht einer Planrechtfertigung. Bauleitpläne müssen nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB erforderlich sein, mithin eine positive Planungskonzeption aufweisen und grundsätzlich umsetzbar sein. Der vorliegende Planentwurf beruht auf einem umfassend ausgearbeiteten städtebaulichen Konzept. Durch die Ausgestaltung als vorhabenbezogener Bebauungsplan wird eine Umsetzung des geplanten Vorhabens nach Maßgabe des § 12 BauGB sichergestellt.</p> <p>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). Eine ausführliche Erläuterung zur städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativenprüfung ist dem Aufstellungsbeschluss (Protokoll Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022 einzusehen unter: www.freising.de/rathaus/politik/tagesordnungen-und-beschluesse) zu entnehmen.</p>		
6.8	3. Es gibt bereits in München mehrere passende Locations, z.B. die gerade fertig gestellte SAP Garden Arena	<p>Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, oder welches Angebot es dort bereits gibt, ist nicht Teil der bauleitplanerischen Abwägung. So wie der Stadt Freising steht auch anderen Kommunen planerisches Ermessen zu. Eine Alternativenprüfung auf gemeindefremde</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Standorte käme nur in Ausnahmefällen in Betracht (z.B. Existenz einer anderen - ausbaufähigen - Veranstaltungshalle desselben Vorhabenträgers).</p> <p>Aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Gutachten wurde der Stadt nachvollziehbar dargelegt, dass einerseits der Standort aufgrund von zahlreichen Synergien mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Stellplätze) geeignet ist. Andererseits wurde damit auch nachgewiesen, dass das Vorhaben an diesem Standort funktioniert.</p> <p>Die Arena ist speziell für Konzerte optimiert und bietet bessere Akustik, Sicht und Ausstattung als die vorhandenen Sport- oder Multifunktionshallen in der Region und kann somit auf neue Veranstaltungskonzepte eingehen. Siehe ergänzend 6.7</p>		
6.9	<p>4. Was wenn Ihre Prognosen nicht eintreffen? Wird die Location dann zurückgebaut? Gibt es Schadensersatz? Mit Sicher nicht. Dann ist es halt anders gekommen oder.</p> <p>mit freundlichen Grüßen,</p>	<p>Es werden im Rahmen des Durchführungsvertrags umfangreiche Absicherungen mit dem Vorhabenträger geschlossen.</p> <p>Durch die worst-case-Betrachtungen (Verkehrsgutachten) in denen jeweils das ungünstigste Szenario den Prognosen zugrunde gelegt wird, wird gewährleistet, dass sich die getroffenen Annahmen auf der sicheren Seite befinden und entsprechende Maßnahmen vorgesehen (bspw. Signalisierung der Knoten (vgl. Verkehrsgutachten)).</p>		
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

7.	Stellungnahme vom 27.04.2025		
7.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wegen der Konzertarena darf es keine Zunahme von Nachtflügen geben. Im Jahr 2024 starteten und landeten am Flughafen München durchschnittlich 65 Flugzeuge pro Nacht (zwischen 22 Uhr und 6 Uhr). Die FMG geht von einer weiteren Zunahme der Nachtflüge in den nächsten Jahren aus. Am Flughafen München ist in einzelnen Nächten eine unbegrenzte Zahl von Flügen bis Mitternacht erlaubt. Nach Mitternacht sind Starts mit Ausnahmegenehmigung möglich. Bitte sorgen Sie bei der Genehmigung der Konzertarena dafür, dass Konzertbesucher, die mit dem Flugzeug anreisen, nicht spätabends heimfliegen, sondern in Freising bzw. am Flughafen übernachten.</p> <p>Viele Grüße</p>	<p><i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i></p>	
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>		
8.	Stellungnahme vom 27.04.2025		
8.1	<p><u>Die geplante Eventarena ist gesetzwidrig.</u></p> <p>Begründung: Das in Deutschland gültige Klimaschutzgesetz schreibt verbindlich vor:</p> <p>Bis 2030 sollen die Treibhausgas-Emissionen in Deutschland um 65 Prozent verringert (im Vergleich zu 1990) bis 2045 soll Deutschland sogar Treibhausgas-neutral werden. Das aktuelle Klimaschutzprogramm listet die wichtigsten Maßnahmen auf, die zum Abbau der Emissionen beitragen sollen. Dazu gehört ausdrücklich der Bereich Verkehr. Hintergrund ist das Pariser Klimaschutzabkommen von 2015, in dem sich Deutschland verpflichtet hat, die Erwärmung auf deutlich unter zwei</p>	<p><i>Der Belang des Klimaschutzes ist in der Bauleitplanung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Etwaige negative Auswirkungen des Vorhabens sind dabei in Verhältnis zu den mit der Planung erstrebten Vorteilen zu setzen. § 1a Abs. 5 BauGB stellt kein Optimierungsgebot dar, das dem Klimaschutz eine Sonderstellung gegenüber anderen Belangen einräumt. Dabei ist zu beachten, dass die Abwägung stets einen bodenrechtlichen Bezug aufweist. Mithin ist die Stadt Freising weder berechtigt noch verpflichtet, allgemeine klimaschutzpolitische Maßnahmen zu ergreifen. Die Auswirkungen des</i></p>	

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Grad zu begrenzen und Anstrengungen zu unternehmen, sie auf 1,5 Grad zu beschränken. Dieses Zielmarke war das Ergebnis wissenschaftlicher Forschung und intensiver diplomatischer Verhandlungen auf der COP21 in Paris.</p> <p>Zu Beginn der vergangenen Legislaturperiode wurde eine Klimaschutzlücke von 1,1 Milliarden Tonnen CO₂-Äquivalente bis 2030 festgestellt. Mit den Maßnahmen im Klimaschutzprogramm, so die damals zuständige Bundesregierung, könne diese Lücke um bis zu 80 Prozent geschlossen werden. Es verbleibe aber eine Lücke von ca. 200 Millionen Tonnen bis 2030.</p> <p>Um das Gesetz einzuhalten muss also noch mehr eingespart werden. Das bedeutet die Notwendigkeit einer weiteren Dekarbonisierung auch des Bereichs Verkehr. Die geplante Eventarena wird aber nicht zu weniger Verkehr führen, sondern zu zusätzlichen. Selbst gleichbleibender Ausstoß von CO₂-Emissionen wäre bereits ein Rückschritt auf den Bemühungen, das 2,0 oder gar 1,5-Grad-Ziel zu erreichen.</p>	<p><i>Vorhabens wurden im Rahmen des Umweltberichts dargestellt und bewertet. Eine zahlenmäßige Bilanzierung der Auswirkungen des Vorhabens ist nicht erforderlich.</i></p> <p><i>Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) sind die Emissionen in Sektoren gegliedert, darunter u. a. der Gebäudesektor und der Verkehrssektor. Für den Gebäudesektor ist der Vorhabenträger unmittelbar verantwortlich – hier werden durch Energieeffizienzmaßnahmen, die Nutzung regenerativer Energien sowie eine nachhaltige Bauweise sämtliche Vorgaben eingehalten. Eine direkte Zurechnung des Verkehrssektors zum Gebäudesektor ist gesetzlich nicht vorgesehen. Dem Klimawandel und Klimaschutz wurden im Rahmen des Projekts im besonderen Maße Rechnung getragen. Schon die Wahl des Vorhabengrundstücks, dass an das bereits verkehrlich und baulich erschlossene Areal des Flughafen Münchens angrenzt, ermöglicht die Mitnutzung und punktuelle Anpassung bereits vorhandener Infrastruktur und verhindert sowohl unnötigen Flächenverbrauch als auch Leerstand in den Parkhäusern.</i></p> <p><i>Das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger. Die angestrebte Nachhaltigkeit wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch eine DGNB-Zertifizierung konkret dokumentiert. Der</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Projekträger strebt die Erreichung des Gold-Standards an. Eine DGNB-Gold-Vorzertifizierung liegt bereits vor.</i></p> <p><i>Ein Vergleich der Arena mit anderen Veranstaltungsstätten ähnlicher Kapazität (bis zu 20.000 Personen) zeigt zudem, dass durch eine besonders effiziente Planung ein deutlich geringeres Bauvolumen realisiert werden konnte. Dies führt unmittelbar zu einem ressourcenschonenden Materialeinsatz im Vergleich zu vergleichbaren Projekten.</i></p> <p><i>Zudem ist die Planung auf eine Reduzierung von Emissionen über den gesamten Lebenszyklus der Gebäude, einschließlich Herstellung, Errichtung, Nutzung, Rückbau und Recycling ausgelegt. Für die Arena wird eine eigene Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet, um anspruchsvolle Umweltstandards zu erfüllen. Der Vorhabensträger wird nach Fertigstellung des Gebäudes die CO₂-Bilanz über den gesamten Lebenszyklus offenlegen. Darüber hinaus verpflichtet er sich, einen Fahrplan für einen klimaneutralen Betrieb vorzulegen und diesen umzusetzen – mit dem Ziel, den Betrieb spätestens bis zum national festgelegten Zieljahr klimaneutral zu gestalten.</i></p> <p><i>Auf Grundlage einer Whole-Building-Simulation (WBS) wird außerdem beispielsweise ein Energiekonzept für die Arena entwickelt. Ziel dieses Konzepts ist es, zum einen durch Ausnutzung natürlicher Ressourcen und einer günstigen Bauweise den Energiebedarf für ein gutes Gebäudeklima bereits so gering wie möglich zu halten (Suffizienz). Die benötigte Energie soll zu einem möglichst hohen Anteil</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<i>direkt innerhalb der Arena oder auf dem Areal erzeugt (u.a. konsequente Nutzung der Abwärme im Gebäude) und durch umweltverträgliche Ansätze und den Einsatz regenerativer Energie gedeckt werden.</i>		
<u>8.2</u>	<p>Kurzer Exkurs zur Notwendigkeit, die der Klimaveränderung entgegenzutreten:</p> <p>Zunehmende Extreme und direkte Umweltfolgen: Die global steigenden Temperaturen führen zu häufigeren und intensiveren Extremen. Hitzewellen setzen ganze Regionen unter Druck und erhöhen das Risiko von Hitzeschlägen und anderen gesundheitlichen Problemen, vor allem bei bereits vulnerablen Bevölkerungsgruppen. Gleichzeitig schmelzen Gletscher und Eiskappen in alarmierendem Tempo, was den Meeresspiegel weiter ansteigen lässt und viele Küstenregionen sowie Inselstaaten der Gefahr von Überschwemmungen und Landverlust aussetzt. Es ist eine Situation, in der die Natur selbst den Regenschirm nicht mehr ertragen kann.</p> <p>Einfluss auf Natur und Biodiversität: Die Veränderungen im Klima führen zu einem rasanten Wandel der natürlichen Lebensräume. Immer mehr Arten finden sich in ihrer Lebensgrundlage bedroht, da sich das Klima schneller verändert, als sie sich anpassen können. Ganze Ökosysteme – von den Regenwäldern bis zu den arktischen Tundraformen – geraten aus dem Gleichgewicht. Ein Rückgang der Biodiversität schwächt zudem wichtige natürliche Prozesse wie den Kohlenstoffkreislauf, da Wälder und Meere als bedeutende Kohlenstoffspeicher fungieren. Diese Rückkopplung verschärft das globale Problem noch weiter.</p> <p>Auswirkungen auf Landwirtschaft, Wirtschaft und Gesellschaft: Bereits heute spüren wir, wie extreme Wetterbedingungen – seien es langanhaltende Dürren oder heftige Regenfälle – die Landwirtschaft nachhaltig beeinträchtigen. Ernteverluste und unvorhersehbare Ernteerträge treiben Nahrungsmittelpreise</p>	Kein Einwand und siehe 8.1		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>in die Höhe und schaffen die Grundlage für wirtschaftliche und soziale Krisen. Dieses Ungleichgewicht trifft vor allem ärmere Regionen hart, in denen Klimafolgen nicht nur Fragen der Ernährungssicherheit, sondern auch Fragen der sozialen Stabilität betreffen. Der Klimawandel fördert zudem die Intensivierung von Migration; Menschen, die durch verheerende Wetterereignisse, schwindende Wasserreserven oder unbrauchbar gewordene Böden ihre Heimat verlieren, werden zu Klimaflüchtlingen.</p> <p>Politische und globale Herausforderungen: Die Auswirkungen des Klimawandels erstrecken sich auch in den politischen Bereich. Globale Ungleichgewichte und Ressourcenkonflikte nehmen zu, während nationale und internationale politische Systeme vor der Aufgabe stehen, adäquate Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen. Investitionen in Anpassungsstrategien – wie den Bau von Deichen, verbesserte Infrastrukturen oder die Förderung nachhaltiger Landwirtschaft – werden zu einem Muss, um den tiefgreifenden Umwälzungen entgegenzuwirken. Doch diese Maßnahmen erfordern weitreichende internationale Kooperation und langfristige Visionen, die oft im Konflikt mit kurzfristigen wirtschaftlichen Interessen stehen.</p> <p>Ein interdependentes System: Letztlich zeigt sich, dass die Folgen des Klimawandels ein komplexes, miteinander verwobenes Netz bilden, das uns alle betrifft – von der Natur bis hin zu den sozialen Strukturen einer globalisierten Welt. Jede Katastrophe, die heute irgendwo passiert, hat das Potenzial, weitreichende, unerwartete Folgen auch in anderen Teilen des Systems zu provozieren. Dieses Zusammenspiel betont die Dringlichkeit eines radikalen Umdenkens und einer Neuausrichtung auf nachhaltige Lebens- und Wirtschaftsweisen.</p>			
8.3	<p>Angesichts dessen und angesichts des o.g. Gesetzes zum Klimaschutz muss der auf fossilen Energien basierende Verkehr reduziert werden. Das geplante Projekt wird aber genau das Gegenteil erreichen. Denn 20000 zu erwartenden Gäste werden hauptsächlich mit dem Flugzeug oder mit Privat-PkW anreisen. Ob der ÖPNV viel genutzt werden wird, angesichts dessen Vernachlässigung (schlechte Taktzeiten in der</p>	<p><i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Nacht, Unzuverlässigkeit) angezweifelt werden. Synergieeffekte im Flugverkehr werden behauptet (Auslastung von Linienflügen), aber nicht zu belegen und sind, wenn überhaupt, nur im homöopathischen Mengen anzunehmen.</p> <p>Ein weiterer Ausbau von Straßen wird weiteren Verkehr anziehen. Dieser Zusammenhang ist wissenschaftliche belebt. Es wird im Verkehr ein Schneeballeffekt einsetzen mit der Folge steigender CO²-Emissionen.</p> <p>Eine Einhaltung des Klimaschutzgesetzes ist nur mit weniger CO² basiertem Verkehr zu erreichen. Das Projektvorhaben wird aber zwangsläufig mehr CO²-Emissionen zur Folge haben.</p> <p>----- Ende -----</p>	<p><i>geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i></p> <p><i>Darüber hinaus siehe 8.1</i></p>		
8.4	<p>Noch ein paar weitere Anmerkungen, vor allem zu den Pro-Argumenten:</p> <p>Was bedeutet das Vorhaben für die Menschen in der Region: Da sind die gesundheitlichen Auswirkungen durch mehr Flug- und Autoverkehr und somit durch mehr Feinstaub und mehr CO² in der Luft. Der Ausbau von Straßen wird von den Befürwortern euphemistisch als „Infrastrukturentwicklung“ bezeichnet. Bedeutet aber nichts anderes als weiteren Flächenfrass in der Region. Ebenso verhält es sich mit dem Argument, die Region könnte attraktiver werden – was an mehr Straßen, mehr Flugverkehr, mehr Luftverschmutzung attraktiv sein soll, entzieht sich meiner Kenntnis. Sollten tatsächlich Arbeitsplätze in nennenswerter Zahl geschaffen werden, so ist die ungelöste und seit Jahren nicht zu lösende Frage, wo diese Menschen bezahlbare Wohnungen finden sollen, in welche Kitas/Kindergärten die Kinder. Und was die kulturelle Bereicherung betrifft. Die Freisinger sind mit dem Münchner Angebot bestens versorgt. Im Grunde geht es den Projektverantwortlichen nicht um die Menschen in der Region, sondern um die eigene Profitmaximierung; die wachsende Bedrohung durch den Klimawandel</p>	<p><i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt.</i></p> <p><i>Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt.</i></p> <p><i>In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</i></p> <p><u>Verkehr:</u></p> <p><i>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde das Gesamtverkehrsaufkommen für den Planfall 2035 prognostiziert und der Entwicklung ohne Vorhaben (Prognose Nullfall 2035) gegenübergestellt.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>wird negiert nach dem Motto: Was schert uns das Leben nachfolgender Generationen, Hauptsache die Kasse stimmt jetzt.</p>	<p><i>Für die Abschätzung und Verteilung des künftigen Besucheraufkommens MUCcc und zum Nachweis der Funktionsfähigkeit des Straßennetzes wurden Knoten- und Straßenquerschnitte in einem erweiterten Umgriff betrachtet.</i></p> <p><i>Die Kapazitätsberechnungen haben gezeigt, dass die Funktionsfähigkeit des gesamten Straßennetzes</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Neben bereits im Prognose Nullfall (ohne Vorhabenplanung), notwendigen Infrastrukturmaßnahmen an mehreren untersuchten Knotenpunkten, sind zusätzliche baulichen, verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen notwendig und im Verkehrsgutachten festgehalten. Bei den verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen handelt es sich z.B. um die Errichtung von Lichtsignalanlagen, aber auch um den Ausbau von einzelnen Knotenpunkten oder auch den 4-spurigen Ausbau der Freisinger Allee. Viele dieser Maßnahmen wären bereits im „Nullfall“ (ohne Arena) notwendig, sodass sich die Verkehrssituation durch ihre Umsetzung im Vergleich zum heutigen Bestand sogar verbessern wird.</i></p> <p><i>Das Gutachten zur Lufthygiene sowie das Schallgutachten berücksichtigen die Verkehrsprognose aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten.</i></p>		
--	---	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><u>Lärm</u> Für die prognostizierte Verkehrslärmzunahme kann ein ausreichender Schutz durch Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden gewährleistet werden. Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</p> <p><u>Lufthygiene und Feinstaub:</u> Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt. Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neue EU-Grenzwert der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM2,5 bei 10 µg/m³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m³. Für PM 10 gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m³</p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>im Jahresmittel und 45 µg/m³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, das Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubs ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist.</i></p> <p><u>Flächenverbrauch:</u> <i>Bei Umsetzung des Bebauungsplans erfährt das Plangebiet mit dem Bau von Gebäuden und Nebenflächen sowie dem Ausbau der Freisinger Allee neue Versiegelungen, was mit einem Verlust von Bodenfunktionen verbunden ist. Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die geplanten Versiegelungen werden im Rahmen des Bebauungsplans entsprechende Maßnahmen vorgesehen.</i></p> <p><i>Durch die Anlage von unversiegelten Grün- und Versickerungsflächen und die Versickerungspflicht innerhalb des Vorhabengebiets können beispielsweise Bodenfunktionen wiederhergestellt werden. Ergänzend übernehmen extensive und intensive Dachbegrünungen Bodenfunktionen (Wasseraufnahme und -retention, Verdunstungsfähigkeit). Weitere rechtlich verbindlich gesicherte Vermeidungsmaßnahmen stellen beispielsweise die Festsetzungen zur</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>insektenfreundlichen Ausbildung von Beleuchtung und Werbeanlagen dar. Der Grundsatz der Ressourcenschonung spiegelt sich auch in der Nähe zur bestehenden Erschließung (Straßen und Sparten) und öffentlichen Einrichtungen wider. Es können insbesondere die bestehenden Straßen sowie vorhandene Infrastruktur benutzt werden. Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden, der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf wird über Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biotoptypen von ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt.</i></p> <p><u>Bezahlbare Wohnungen:</u> <i>Aufgrund der Lage im verdichteten Metropolraum ist regelmäßig von einer Rekrutierung aus dem bestehenden regionalen Arbeitsmarkt auszugehen. Ein unmittelbarer Zuzugserfordernis für große Arbeitnehmergruppen lässt sich planungsrechtlich nicht ableiten. Ein allgemeiner Verlagerungs- oder Folgekosten-Tatbestand zu Lasten der Kommune wird dadurch nicht begründet. Selbstverständlich wird die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf achten, dass</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>die Interessen der Bürgerinnen und Bürger, insbesondere in Hinblick auf Siedlungsdruck, Verkehr und soziale Teilhabe, in die weitere Planung einbezogen werden. Dabei ist jedoch klarzustellen, dass insbesondere Fragen des Siedlungsdrucks und der sozialen Teilhabe Gesamtstädtische Thematiken und nicht Teil des aktuellen Verfahrens sind.</i></p> <p><i>Beschäftigungseffekte wirken sich regelmäßig positiv auf Wertschöpfung und kommunale Einnahmen (u. a. über Einkommensteueranteile, lokale Nachfrage) aus. Das Vorhaben schafft Arbeitsplätze in vielfältigen Qualifikationsprofilen, bietet Ausbildungs- und Entwicklungsperspektiven und integriert flexible Arbeitszeitmodelle.</i></p> <p><u><i>Vorhandene Angebote</i></u></p> <p><i>Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, oder welches Angebot es dort bereits gibt, ist nicht Teil der bauleitplanerischen Abwägung. So wie der Stadt Freising steht auch anderen Kommunen planerisches Ermessen zu.</i></p> <p><i>Aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Gutachten wurde der Stadt nachvollziehbar dargelegt, dass einerseits der Standort aufgrund von zahlreichen Synergien mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Stellplätze) geeignet ist. Andererseits wurde damit auch nachgewiesen, dass das Vorhaben an diesem Standort funktioniert.</i></p> <p><i>Die Arena ist speziell für Konzerte optimiert und bietet bessere Akustik, Sicht und Ausstattung als die vorhandenen Sport- oder</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Multifunktionshallen in der Region und kann somit auf neue Veranstaltungskonzepte eingehen.</p> <p>Eine ausführliche Erläuterung zur städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativenprüfung ist dem Aufstellungsbeschluss (Protokoll Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022 einzusehen unter: www.freising.de/rathaus/politik/tagesordnung-und-beschluesse) zu entnehmen.</p>		
	<p>Noch ein letztes: „Das Verkehrsgutachten Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum MUCcc SWMUNICH Real Estate GmbH“ das einzusehen ist, hat an vielen Stellen außer Behauptungen und nicht zu beweisenden Annahmen nichts vorzuweisen. Nur ein Beispiel für das, was sich nicht nur für mich wie – sorry – Geschwurbel anhört:</p> <p>„Da viele Besucher aus entfernteren Gebieten anreisen, wo eine Hin- und Rückfahrt am gleichen Tag nicht oder nur mit Strapazen möglich ist und gleichzeitig viele Veranstaltungsbesucher von entfernteren Gebieten die Veranstaltung mit weiteren Aktivitäten verbinden, z. B. Städtereise, Einkaufen, Dienstreise nach München, Besuch weiterer Veranstaltungen, Besuch von Bekannten/Verwandten, wurde das Verteilungsmodell dahingehend erweitert, dass ein Teil der Besucher aus entfernteren Regionen auf die Hotels im Umfeld des MUCcc, (Flughafengelände, umliegende Gemeinden, entlang S8 und S1 sowie München) „rückverteilt“ wurde.</p> <p>Anhand der räumlichen Verteilung der Eintrittskartenkäufer wurde realistisch geschätzt (Anmerkung der Einwenderin: LOL, ist alles andere unrealistisch geschätzt, weil das hier so hervorgehoben wird?), dass dies 15 % - 20 % der Besucher betrifft. Diese wurden zu gut 5 % auf die Flughafenhotels (Flughafenareal und unmittelbare Nachbarschaft) und 12,5 % auf sonstige Unterkünfte (zumeist in München) verteilt.“</p>	<p>Für die Berechnung des Modal Split kommt, zusammen mit der dargestellten räumlichen Verteilung, das abgesicherte und anerkannte Verkehrsmodell der Firma Intraplan, Teilmodul Veranstaltungsverkehr, zum Einsatz. Das Verteilungsmodell, mit dem die Berechnung des Intraplan-Verkehrsmodells auf Basis der Software „Regioplan“ durchgeführt wurde, wurde mit Auswertungen zur regionalen Herkunft der Bezieher von Eintrittskarten für Großkonzerte kalibriert.</p>		
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan.</p>			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	An der vorgelegten Planung wird festgehalten.		
--	---	--	--

9.	Stellungnahme vom 27.04.2025		
9.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich finde es aus Umweltgründen grundsätzlich verkehrt, in der heutigen Zeit ein solches Gebäude zu planen und zu betreiben. Alle Zeichen müssen auf Klimaschutz stehen und da gibt es keinerlei Argument für ein solches Riesenprojekt, das Natur zerstört und weiteren Verkehr anzieht.</p>	<p><i>Dem Klimawandel und Klimaschutz wurden im Rahmen des Projekts im besonderen Maße Rechnung getragen. Schon die Wahl des Vorhabengrundstücks, dass an das bereits verkehrlich und baulich erschlossene Areal des Flughafen Münchens angrenzt, ermöglicht die Mitnutzung und punktuelle Anpassung bereits vorhandener Infrastruktur und verhindert sowohl unnötigen Flächenverbrauch als auch Leerstand in den Parkhäusern.</i></p> <p><i>Das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger. Die angestrebte Nachhaltigkeit wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch eine DGNB-Zertifizierung konkret dokumentiert. Der Projektträger strebt die Erreichung des Gold-Standards an. Eine DGNB-Gold-Vorzertifizierung liegt bereits vor. Ein Vergleich der Arena mit anderen Veranstaltungsstätten ähnlicher Kapazität (bis zu 20.000 Personen) zeigt zudem, dass durch eine besonders effiziente Planung ein deutlich geringeres Bauvolumen realisiert werden konnte. Dies führt unmittelbar zu einem</i></p>	

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>ressourcenschonenden Materialeinsatz im Vergleich zu vergleichbaren Projekten.</i></p> <p><i>Zudem ist die Planung auf eine Reduzierung von Emissionen über den gesamten Lebenszyklus der Gebäude, einschließlich Herstellung, Errichtung, Nutzung, Rückbau und Recycling ausgelegt. Für die Arena wird eine eigene Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet, um anspruchsvolle Umweltstandards zu erfüllen. Der Vorhabensträger wird nach Fertigstellung des Gebäudes die CO₂-Bilanz über den gesamten Lebenszyklus offenlegen. Darüber hinaus verpflichtet er sich, einen Fahrplan für einen klimaneutralen Betrieb vorzulegen und diesen umzusetzen – mit dem Ziel, den Betrieb spätestens bis zum national festgelegten Zieljahr klimaneutral zu gestalten. Auf Grundlage einer Whole-Building-Simulation (WBS) wird außerdem beispielsweise ein Energiekonzept für die Arena entwickelt. Ziel dieses Konzepts ist es, zum einen durch Ausnutzung natürlicher Ressourcen und einer günstigen Bauweise den Energiebedarf für ein gutes Gebäudeklima bereits so gering wie möglich zu halten (Suffizienz). Die benötigte Energie soll zu einem möglichst hohen Anteil direkt innerhalb der Arena oder auf dem Areal erzeugt (u.a. konsequente Nutzung der Abwärme im Gebäude) und durch umweltverträgliche Ansätze und den Einsatz regenerativer Energie gedeckt werden.</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Bei Umsetzung des Bebauungsplans erfährt das Plangebiet mit dem Bau von Gebäuden und Nebenflächen sowie dem Ausbau der Freisinger Allee neue Versiegelungen, was mit einem Verlust von Bodenfunktionen verbunden ist. Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die geplanten Versiegelungen werden im Rahmen des Bebauungsplans entsprechende Maßnahmen vorgesehen.</i></p> <p><i>Durch die Anlage von unversiegelten Grün- und Versickerungsflächen und die Versickerungspflicht innerhalb des Vorhabengebiets können beispielsweise Bodenfunktionen wiederhergestellt werden. Ergänzend übernehmen extensive und intensive Dachbegrünungen Bodenfunktionen (Wasseraufnahme und -retention, Verdunstungsfähigkeit). Weitere rechtlich verbindlich gesicherte Vermeidungsmaßnahmen stellen beispielsweise die Festsetzungen zur insektenfreundlichen Ausbildung von Beleuchtung und Werbeanlagen dar. Der Grundsatz der Ressourcenschonung spiegelt sich auch in der Nähe zur bestehenden Erschließung (Straßen und Sparten) und öffentlichen Einrichtungen wider. Es können insbesondere die bestehenden Straßen sowie vorhandene Infrastruktur benutzt werden.</i></p> <p><i>Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden,</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf wird über Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biototypen von ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt.</p>		
9.2	<p>Wir in Freising leiden bereits jetzt unter dem Flugverkehr, da wir starken Lärm- und vor allem Umweltbelastungen wie die Schadstoffe, Stickoxide, Feinstaub und Ultrafeinstaub, ausgesetzt sind. Die Eventarena würde weiteren Flugverkehr anziehen und damit die Belastungen weiter erhöhen. Auch glaube ich den Vorhersagen der Planer nicht, dass es nur wenig zusätzliche Flüge geben wird. Das Adele-Konzert im Jahr 2024 hat ja gezeigt, dass ein erheblicher Anteil der Zuschauenden mit dem Flugzeug aus der ganzen Welt angereist ist. Woher nehmen die Planer eine solche Aussage?</p>	<p>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</p> <p>Der Verweis auf die Open-Air-Konzerte von 'Adele' ist nicht übertragbar (abweichendes Format, deutlich höhere Besucherzahl, Open-Air/temporäre Veranstaltungsfläche)</p>		
9.3	<p>Des Weiteren erstickt Freising bereits jetzt zeitweise im Verkehr und eine solche Eventarena würde diese Problematik weiter befeuern. Ein weiterer Straßenausbau ist die Folge und damit eine weitere Zerstörung des knappen Erholungsraumes, den wir in Freising haben. Abgesehen davon, dass wir jeden cm² unserer wertvollen Natur benötigen, denn die Erde ist in einem katastrophalen Zustand.</p>	<p>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde das Gesamtverkehrsaufkommen für den Planfall 2035 prognostiziert und der Entwicklung ohne Vorhaben (Prognose Nullfall 2035) gegenübergestellt. Für die Abschätzung und Verteilung des künftigen Besucheraufkommens MUCcc und zum Nachweis der Funktionsfähigkeit des</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Straßennetzes wurden Knoten- und Straßenquerschnitte in einem erweiterten Umgriff betrachtet.</i></p> <p><i>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. Viele dieser Maßnahmen wären bereits im sogenannten „Nullfall“ (ohne Arena) notwendig, sodass sich die Verkehrssituation durch ihre Umsetzung im Vergleich zum heutigen Bestand sogar verbessern wird. Neben den im Prognose Nullfall (ohne Vorhabenplanung), notwendigen Infrastrukturmaßnahmen an mehreren untersuchten Knotenpunkten, sind zusätzliche baulichen, verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen notwendig und im Verkehrsgutachten festgehalten.</i></p> <p><i>Bei den verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen handelt es sich z.B. um die Errichtung von Lichtsignalanlagen, aber auch um den Ausbau von einzelnen Knotenpunkten oder auch den 4-spurigen Ausbau der Freisinger Allee- Erholungsflächen der Stadt Freising sind durch die Maßnahmen nicht betroffen. Der Ausbau der Freisinger Allee unterliegt im Rahmen der</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		Bauleitplanung der Eingriffsregelung (siehe 9.1)		
9.4	<p>Eine weitere Konzert- und Kongresshalle zu bauen, wo doch in München die Olympiahalle bereits vorhanden ist, ist für mich absolut unverständlich. Nur um Konzerte für 5000 Menschen mehr zu ermöglichen? Dafür dieser riesige Eingriff in die Natur und die Erhöhung der Belastungen der Menschen vor Ort? Ich finde das unverantwortlich!</p> <p>Ich hoffe, Sie überdenken das Ganze noch einmal und lehnen dieses Mammutprojekt ab.</p> <p>Mit freundlichem Gruß</p>	<p><i>Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, oder welches Angebot es dort bereits gibt, ist 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).</i></p> <p><i>Aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Gutachten wurde der Stadt nachvollziehbar dargelegt, dass einerseits der Standort aufgrund von zahlreichen Synergien mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Stellplätze) geeignet ist. Andererseits wurde damit auch nachgewiesen, dass das Vorhaben an diesem Standort funktioniert.</i></p> <p><i>Die Arena ist speziell für Konzerte optimiert und bietet bessere Akustik, Sicht und Ausstattung als die vorhandenen Sport- oder Multifunktionshallen in der Region und kann somit auf neue Veranstaltungskonzepte eingehen. Eine ausführliche Erläuterung zur städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativenprüfung ist dem Aufstellungsbeschluss (Protokoll Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022 einzusehen unter: www.freising.de/rathaus/politik/tagesordnung-und-beschluesse) zu entnehmen.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
10.	Stellungnahme vom 27.04.2025			
10.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich bin XXXXX, Bürger der Stadt Freising und will hier meinen Einwand gegen den Bebauungsplan Nr. 88 B - „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ (Eventarena) einbringen.</p> <p>In der Planung wird zwar auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz eingegangen, dabei aber nur beim Thema Nachhaltigkeit der geplante Gebäudekomplex bzw. nur die Auswirkung auf das Regionale Klima betrachtet. Die Auswirkung des geplanten Konzert- und Kongresszentrums auf das globale Klima, der notwendigen Rückkehr zu den planetaren Grenzen, wird restlos ausgeblendet. Dabei muss bedacht werden, dass jede Ausweitung der Infrastruktur Einfluss auf den Weltverbrauch nimmt. Der kann positiv (im Sinn weniger Zerstörung bzw. mehr Erhalt unserer Lebensgrundlagen) bzw. negativ sein. Die geplanten Konzert- und Kongresszentrums wird, wenn sie erstellt ist dazu beitragen, dass regional als auch global gesehen, eine größere Kapazität an diesen Einrichtungen vorhanden ist, die letztlich auch genutzt wird und so zu mehr, dieser extrem weltverbrauchenden Veranstaltungen, führen wird.</p>	<p><i>Dem Klimawandel und Klimaschutz wurden im Rahmen des Projekts im besonderen Maße Rechnung getragen. Schon die Wahl des Vorhabengrundstücks, dass an das bereits verkehrlich und baulich erschlossene Areal des Flughafen Münchens angrenzt, ermöglicht die Mitnutzung und punktuelle Anpassung bereits vorhandener Infrastruktur und verhindert sowohl unnötigen Flächenverbrauch als auch Leerstand in den Parkhäusern.</i></p> <p><i>Das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger. Die angestrebte Nachhaltigkeit wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch eine DGNB-Zertifizierung konkret dokumentiert. Der Projektträger strebt die Erreichung des Gold-Standards an. Eine DGNB-Gold-Vorzertifizierung liegt bereits vor. Ein Vergleich der Arena mit anderen Veranstaltungsstätten ähnlicher Kapazität (bis zu 20.000 Personen) zeigt zudem, dass durch eine besonders effiziente Planung ein deutlich geringeres Bauvolumen realisiert werden</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>konnte. Dies führt unmittelbar zu einem ressourcenschonenden Materialeinsatz im Vergleich zu vergleichbaren Projekten.</p> <p>Zudem ist die Planung auf eine Reduzierung von Emissionen über den gesamten Lebenszyklus der Gebäude, einschließlich Herstellung, Errichtung, Nutzung, Rückbau und Recycling ausgelegt. Für die Arena wird eine eigene Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet, um anspruchsvolle Umweltstandards zu erfüllen. Der Vorhabensträger wird nach Fertigstellung des Gebäudes die CO₂-Bilanz über den gesamten Lebenszyklus offenlegen. Darüber hinaus verpflichtet er sich, einen Fahrplan für einen klimaneutralen Betrieb vorzulegen und diesen umzusetzen – mit dem Ziel, den Betrieb spätestens bis zum national festgelegten Zieljahr klimaneutral zu gestalten. Auf Grundlage einer Whole-Building-Simulation (WBS) wird außerdem beispielsweise ein Energiekonzept für die Arena entwickelt. Ziel dieses Konzepts ist es, zum einen durch Ausnutzung natürlicher Ressourcen und einer günstigen Bauweise den Energiebedarf für ein gutes Gebäudeklima bereits so gering wie möglich zu halten (Suffizienz). Die benötigte Energie soll zu einem möglichst hohen Anteil direkt innerhalb der Arena oder auf dem Areal erzeugt (u.a. konsequente Nutzung der Abwärme im Gebäude) und durch umweltverträgliche Ansätze und den Einsatz regenerativer Energie gedeckt werden.</p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

10.2	<p>Da das Konzert- und Kongresszentrum in unmittelbarer Nähe eines Großflughafens gebaut werden soll, wird es verstärkt ein Treiber von mehr internationale Veranstaltungen sein und damit auch mithelfen, den für den Erhalt unserer Lebensgrundlage enorm schädlichen Flugverkehr, zu steigern. In der Planung ist angegeben, dass 15 bzw. 21 % der Besucher mit dem Flugzeug anreisen werden. Dies ist ein sehr hoher Anteil. Wegen der für Flugreisenden extrem guten Anbindung bleibt zu befürchten, dass für diese geplante Anlage der Anteil der mit dem Flugzeug anreisenden Gäste noch höher sein wird. Ich bitte Sie deshalb, auch um detaillierte Erläuterung, die auch die konkreten Quellen angibt, wie diese 15 bzw. 21 % ermittelt wurden. Desgleichen bitte ich Sie auch nachvollziehbar darzulegen, weshalb diese zusätzlichen Fluggäste nicht zu zusätzlichen An- und Abflügen führen werden. Das würde ja bedeuten, dass durch das geplante Konzert- und Kongresszentrum sich einfach die Auslastung verbessert. Da die Fluggesellschaften auch ohne der geplanten Konzert- und Kongresszentrum eine optimale Auslastung anstreben, die sich auch mit dem geplanten Konzert- und Kongresszentrum nicht einfach steigern lässt, ist diese insbesondere für Freisinger Bürger wichtige Aussage falsch. Da drängt sich der Verdacht auf, dass diese falsche Aussage gewählt wurde, um Bedenken der Freisinger – die bekannter maßen gegen eine dritte Start- und Landebahn sich einsetzen – nicht aufkommen zu lassen.</p>	<p><i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Großveranstaltungen führen erfahrungsgemäß zu einer höheren Auslastung bestehender Verbindungen, nicht aber zu zusätzlichen Linienflügen. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung. Für die Anlage selbst werden Maßnahmen zur Energieeffizienz, Nachhaltigkeit und Nutzung bestehender Infrastrukturen berücksichtigt.</i></p> <p><i>Die genannten 15 -21% beziehen sich nur auf die Kongressbesucher (max. Auslastung 12.000 Gäste). In den Kapiteln 5.3 & 5.4 des Verkehrsgutachtens werden die Berechnungsansätze hierzu ausführlich erläutert. Für 15 bzw. 21% der Besucher wird erwartet, dass sie mit dem Flugzeug anreisen. Dieser Wert entspricht weitgehend den Ergebnissen der aktuellen bundesweiten Mobilitätsbefragung „Mobilität in Deutschland 2017“.</i></p> <p><i>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner</i></p>		
------	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht.</i></p> <p><i>Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen.</i></p> <p><i>Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</i></p>		
10.3	Die Wissenschaft sagt uns, dass wir auf einen Klimakollaps zusteuern und Deutschland selbst seine nicht ausreichenden Klimaziele verfehlt. Deshalb sind Projekte, die die Klimaerhitzung weiter antreiben, nicht vertretbar und auch nach den Vorgaben unseres Grundgesetzes nicht	Siehe hierzu 10.1		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>zulässig. Ich beantrage deshalb, das geplante Konzert- und Kongresszentrum nicht zu bauen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>			
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
11.	Stellungnahme vom 27.04.2025			
11.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>hiermit lege ich Einwendungen/Einspruch gegen den Bebauungsplan Nr. 88b "MUCcc - Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum" und 41. Änderung des Flächennutzungsplans mit seinen gesamten Unterpunkten ein (wie auf der Web-Seite der Stadt Freising ps://www.freising.de/rathaus/amtliche-bekanntmachungen/aktuelle-auslegungen dargestellt).</p>			
11.2	<p>Begründung:</p> <p>Der Flughafen mit seinen gesamten Gewerbeeinrichtungen (Hotels, Air-Site-West etc.) belasten heute bereits die Region in einem enormen Umfang. Die Grenzen der Belastbarkeit sind bereits in vielen Fällen überschritten. Der Flugverkehr und der Flughafen sind Quelle für Lärm- und Schadstoffemissionen (ins. Stickoxide und giftige Fein- und Ultrafeinstäube), die die Menschen und die Umwelt schädigen. Riesige Gewerbebauten und die damit einhergehenden Verkehrsmengen würden eine gewaltige Zusatzbelastung bedeuten,- an Schadstoffen, Lärm</p>	<p><i>Die Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens sind luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt. Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>und Flächenverbrauch die auf das Umland und seine Bewohner negativ wirken. Dazu würde ein gewaltiger Flächenverbrauch zu Lasten von Natur und Naherholung kommen. Das geplante Event-Center würde diese Entwicklung weiter massiv anheizen!</p>	<p><i>In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</i></p> <p><u>Verkehr:</u> <i>Das Verkehrsgutachten hat 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) unter Berücksichtigung von umzusetzenden verkehrstechnischen Maßnahmen, wie z.B. der Ausbau des Knotens Zentralallee / B 301, sichergestellt werden kann.</i></p> <p><i>Das Gutachten zur Lufthygiene sowie das Schallgutachten berücksichtigen die Verkehrsprognose aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten.</i></p> <p><u>Lärm</u> <i>Für die prognostizierte Verkehrslärmzunahme kann ein ausreichender Schutz durch Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden gewährleistet werden.</i></p> <p><i>Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</i></p> <p><u>Lufthygiene und Feinstaub:</u> <i>Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt.</p> <p>Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neue EU-Grenzwert der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM2,5 bei 10 µg/m³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m³. Für PM 10 gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel und 45 µg/m³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubs ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist.</p> <p><u>Flächenverbrauch siehe 11.6</u></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat.</i>		
11.3	<p>Der Bau der Event-Arena würde zwangsläufig nochmals mehr Flug- und Autoverkehr, mehr Flächenverbrauch, mehr Belastungen für die Region nach sich ziehen. Der geforderte Ausbau der Zubringerstraßen nach Freising und die Schlüterbrücke auf vier Spuren zu verbreitern würde einen nicht mehr hinnehmbaren Eingriff im Süden Freisings und die Isarauen darstellen. Dies ist der Region und der Stadt Freising, besser ihren Bewohnern nicht mehr zuzumuten.</p> <p>Das Publikum und die Tagungsteilnehmer bestünde zu einem nicht unerheblichen Teil aus internationalen Gästen, die größtenteils mit dem Flugzeug anreisen werden. Damit wäre zwangsläufig mit einer erheblichen Steigerung beim Luftverkehr zu rechnen.</p> <p>Die zu erwartende Steigerung der Flugbewegungen liefert Argumente für eine 3. Start- und Landebahn. Nach dem erfreulichen Rückgang der Belastung, weil der innerdeutsche und der Geschäfts- Flugverkehr deutlich zurückgegangen ist, sollen nun wieder mehr Flugzeuge zu den „Events“ fliegen.</p> <p>Es ist illusorisch anzunehmen eine Event Arena hätte keine Auswirkungen auf die Intensität von Flugbewegungen.</p>	<p><i>Ein vierstreifiger Ausbau der Schlüterbrücke ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Das Verkehrsgutachten für die Eventarena zeigt, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt. Weitergehende Ausbauten liegen in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers. Ein möglicher Ausbau der Schlüterbrücke hängt zusammen mit der Verkehrsuntersuchung für den Knotenpunkt FS 44/45.</i></p> <p><i>Die Einmündung FS44/45 erreicht bereits in der Analyse 2024 (gem. Verkehrsuntersuchung Knoten FS 44/45) und im Prognose Nullfall 2035 keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Für den Knotenpunkt gibt es daher bereits Verkehrsuntersuchungen seitens des Straßenbaulastträgers. Die Untersuchung ergibt die Notwendigkeit eines 4 – spurigen Ausbaus der Pförreraubücke (östlich vorgelagerte Brücke, nicht die Isarbrücke). Auf Grundlage der Untersuchung wurden bereits Beschlussfassungen zu den notwendigen Umbaumaßnahmen sowie für zukünftige VgV Verfahren gefasst.</i></p> <p><i>Das Verkehrsmodell für das Vorhaben zeigt zudem, dass es von/nach Freising zu keiner</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt.		
11.4	<p>Mit dem Bau der Event-Arena gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Das Ziel des existierenden Bebauungsplan 88a „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ — den freien Landschaftsraum zwischen Stadt und Flughafen zu bewahren, damit das Gewerbe nicht bis Freising wächst — würde aufgegeben. 	<p>Der Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ wird insgesamt in einer Flächengröße von 11,4 ha überlagert, dies entspricht ca. 2 % des Gesamtumgriffs des Bebauungsplans Nr. 88. Darüber hinaus liegt das Gebiet in der Randlage im wesentlichen Anschluss an den Flughafen und damit nicht im sensiblen Übergangsbereich zu den benachbarten Siedlungsbereichen im Süden und Norden des Flughafens. Damit wird dem im STEP 2030 formulierten Ziel, das „Flughafen und Stadt nicht zusammenwachsen dürfen“, hinreichend Rechnung getragen. Die Planungsziele dieses Bebauungsplans werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.</p>		
11.5	<ul style="list-style-type: none"> – Zunahme Lärm, Schadstoffe (Stickoxide, Feinstaub und Ultrafeinstaub) würde billigend in Kauf genommen. Der Schutz der Bevölkerung scheint keine Rolle zu spielen. 	s.11.2		
11.6	<ul style="list-style-type: none"> – Flächenversiegelung für den Verkehr und den Flughafenmoloch würde sich noch weiter ausbreiten. 	<p>Bei Umsetzung des Bebauungsplans erfährt das Plangebiet mit dem Bau von Gebäuden und Nebenflächen sowie dem Ausbau der Freisinger Allee neue Versiegelungen, was mit einem Verlust von Bodenfunktionen verbunden ist. Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>geplanten Versiegelungen werden im Rahmen des Bebauungsplans entsprechende Maßnahmen vorgesehen.</i></p> <p><i>Durch die Anlage von unversiegelten Grün- und Versickerungsflächen und die Versickerungspflicht innerhalb des Vorhabengebiets können beispielsweise Bodenfunktionen wiederhergestellt werden. Ergänzend übernehmen extensive und intensive Dachbegrünungen Bodenfunktionen (Wasseraufnahme und -retention, Verdunstungsfähigkeit). Weitere rechtlich verbindlich gesicherte Vermeidungsmaßnahmen stellen beispielsweise die Festsetzungen zur insektenfreundlichen Ausbildung von Beleuchtung und Werbeanlagen dar.</i></p> <p><i>Der Grundsatz der Ressourcenschonung spiegelt sich auch in der Nähe zur bestehenden Erschließung (Straßen und Sparten) und öffentlichen Einrichtungen wider. Es können insbesondere die bestehenden Straßen sowie vorhandene Infrastruktur benutzt werden.</i></p> <p><i>Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden, der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf wird über</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biotoptypen von ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt.</i></p> <p><i>Flughafenausbreitung: Das Planungsgebiet ist nicht Bestandteil des planfestgestellten Flughafengebiets, strukturell ist es dennoch bereits heute ein Bestandteil des Flughafenareals. Der westlich gelegene Ludwigskanal einschl. seiner Ufergehölze ist Gegenstand der Planfeststellung des Flughafen München als Bestandteil der Flughafenrandzone. Das Vorhabengebiet befindet in Randlage im westlichen Anschluss an den Flughafen, also nicht im sensiblen Übergangsbereich zu den benachbarten Siedlungsbereichen im Süden und Norden des Flughafens. Der den Flughafen umschließende offene Landschaftsraum wird durch die Planung nicht beeinträchtigt.</i></p>		
11.7	<p>– Besucher und Personal müssten eine noch extremere Luftverschmutzung aushalten. Insbesondere die Stickoxid- und Ultrafeinstaubwerte (UFP) sind bereits jetzt teils extrem hoch, bei den gefährlichen UFP bis zum 10-fachen der Empfehlung der WHO.</p>	<p><i>siehe 11.2 Die Grenzwerte nach 39. BImSchV werden eingehalten</i></p>		
11.8	<p>Es passiert klares „Green washing“, weil die Umweltbilanz von Bau, Infrastruktur und vor allem der Verkehr beim Betrieb nicht berücksichtigt wird.</p>	<p><i>Der Belang des Klimaschutzes ist in der Bauleitplanung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Etwaige negative Auswirkungen des Vorhabens sind dabei in Verhältnis zu den mit der Planung erstrebten</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Vorteilen zu setzen. § 1a Abs. 5 BauGB stellt kein Optimierungsgebot dar, das dem Klimaschutz eine Sonderstellung gegenüber anderen Belangen einräumt. Dabei ist zu beachten, dass die Abwägung stets einen bodenrechtlichen Bezug aufweist. Mithin ist die Stadt Freising weder berechtigt noch verpflichtet, allgemeine klimaschutzpolitische Maßnahmen zu ergreifen. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden im Rahmen des Umweltberichts dargestellt und bewertet. Eine zahlenmäßige Bilanzierung der Auswirkungen des Vorhabens ist nicht erforderlich.</p> <p>Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) sind die Emissionen in Sektoren gegliedert, darunter u. a. der Gebäudesektor und der Verkehrssektor. Für den Gebäudesektor ist der Vorhabenträger unmittelbar verantwortlich – hier werden durch</p> <p>Energieeffizienzmaßnahmen, die Nutzung regenerativer Energien sowie eine nachhaltige Bauweise sämtliche Vorgaben eingehalten. Eine direkte Zurechnung des Verkehrssektors zum Gebäudesektor ist gesetzlich nicht vorgesehen. Das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger. Die angestrebte Nachhaltigkeit wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch eine DGNB-Zertifizierung konkret dokumentiert. Der</p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Projektträger strebt die Erreichung des Gold-Standards an. Eine DGNB-Gold-Vorzertifizierung liegt bereits vor. Ein Vergleich der Arena mit anderen Veranstaltungsstätten ähnlicher Kapazität (bis zu 20.000 Personen) zeigt zudem, dass durch eine besonders effiziente Planung ein deutlich geringeres Bauvolumen realisiert werden konnte. Dies führt unmittelbar zu einem ressourcenschonenden Materialeinsatz im Vergleich zu vergleichbaren Projekten.</i></p>		
11.9	<p>Für Vorhaben in dieser Größenordnung ist üblicherweise ein Raumordnungsverfahren erforderlich. Dies wird mit einem lapidaren Satz weggewischt: „Die Prüfung und Gewichtung dieser Kriterien ergeben in der durchgeführten Gesamtschau, dass es sich bei dem Vorhaben nicht um ein überörtlich bedeutsames Vorhaben handelt.“ (S. 40 der Begründung). Dagegen wehre ich mich. Die Größe der Arena zielt darauf ab, auf internationaler Ebene mitspielen zu können.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es fehlt eine nachvollziehbare Planrechtfertigung. München hat ein großes Angebot verschiedener Veranstaltungshallen (Z.B. Olympiahalle für 15.000 Besucher) <p>Viele Bürger Freisings, auch ich, engagieren sich gegen den Bau einer 3. Start-und Landebahn. Dieses Engagement würde mit der Genehmigung dieser Event-Arena verhöhnt.</p>	<p><i>Ein Vorhaben ist überörtlich raumbedeutsam, wenn seine Raumbedeutsamkeit über ein Gemeindegebiet hinausreicht. Gegen die Annahme einer überörtlichen Bedeutsamkeit des Vorhabens sprechen jedoch insbesondere die nachfolgend aufgeführten, im Rahmen einer Gesamtabwägung als ausschlaggebend zu bewertenden Gesichtspunkte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Aus raumordnerischer Sicht stellt der Flughafen München ein strukturelles Trennelement dar, das eine klare Abgrenzung unterschiedlicher Funktionsräume bewirkt. Die benachbarten Kommunen sind aus Sicht des betrachteten Standorts jenseits dieser funktionalen Grenze verortet.</i> - <i>Die Erschließung des Vorhabens erfolgt unter Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Zusätzliche Aus- oder Umbaumaßnahmen auf dem Gebiet benachbarter Gemeinden sind im Vergleich zum Nullfall infolge des Vorhabens nicht erforderlich.</i> 		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Der Schaden für die Umwelt wäre enorm, was in der jetzigen Klimakrise nicht zu verantworten wäre.</p> <p>Daher lehne ich dieses Projekt ab.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p><i>- Die Lage unmittelbar angrenzend an das planfestgestellte Gebiet des Flughafens schließt es weitgehend aus, dass das Vorhaben maßgeblichen Einfluss auf die formellen und informellen Planungen benachbarter Gemeinden hat, da dieses Gebiet fachplanerisch die gemeindliche Planungshoheit sperrt (§ 37 BauGB).</i></p> <p><i>- Die vom Vorhaben beanspruchte Fläche grenzt direkt an das Flughafengelände und besitzt keine raumordnerisch relevanten landschaftlichen Merkmale.</i></p> <p><i>- Das Vorhaben wird auch in wirtschaftlicher Hinsicht keine maßgeblich negativen Auswirkungen auf benachbarte Kommunen haben.</i></p> <p><i>Da es sich nicht um ein überörtlich raumbedeutsames Vorhaben gem. Art. 24 Abs. 1 BayLplG handelt, sei die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens entbehrlich.</i></p> <p><i>Dies wurde von der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.2 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung am 15.12.2022 innerhalb eines Termins sowie am 14.10.2022 per E-Mail unterstrichen. Weiterhin wurde die Regierung von Oberbayern erneut innerhalb der frühzeitigen Beteiligung um Stellung geben. Es liegt keine Änderung der Aussage vor.</i></p> <p><i>Eine genaue Erläuterung ist in der Begründung im Kapitel 4 zu finden.</i></p> <p><i>Die Bauleitplanung dient im Gegensatz zum Fachplanungsrecht nicht einer „Bedarfsdeckung“ und unterliegt daher nicht</i></p>		
--	---	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>einer Planrechtfertigung. Bauleitpläne müssen nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB erforderlich sein, mithin eine positive Planungskonzeption aufweisen und grundsätzlich umsetzbar sein. Der vorliegende Planentwurf beruht auf einem umfassend ausgearbeiteten städtebaulichen Konzept. Durch die Ausgestaltung als vorhabenbezogener Bebauungsplan wird eine Umsetzung des geplanten Vorhabens nach Maßgabe des § 12 BauGB sichergestellt.</i></p> <p><i>Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, oder welches Angebot es dort bereits gibt, ist 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).</i></p> <p><i>Aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Gutachten wurde der Stadt nachvollziehbar dargelegt, dass einerseits der Standort aufgrund von zahlreichen Synergien mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Stellplätze) geeignet ist. Andererseits wurde damit auch nachgewiesen, dass das Vorhaben an diesem Standort funktioniert.</i></p> <p><i>Die Arena ist speziell für Konzerte optimiert und bietet bessere Akustik, Sicht und Ausstattung als die vorhandenen Sport- oder Multifunktionshallen in der Region und kann somit auf neue Veranstaltungskonzepte</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>eingehen. Eine ausführliche Erläuterung zur städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativenprüfung ist dem Aufstellungsbeschluss (Protokoll Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022 einzusehen unter: www.freising.de/rathaus/politik/tagesordnung-und-beschluesse) zu entnehmen.</i></p> <p><i>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht.</i></p> <p><i>Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen.</i></p> <p><i>Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.		
	Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.			
12.	Stellungnahme vom 27.04.2025			
12.1	Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit lege ich Einwendungen/Einspruch gegen den Bebauungsplan Nr. 88b "MUCcc - Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum" und 41. Änderung des Flächennutzungsplans mit seinen gesamten Unterpunkten ein (wie auf der Web-Seite der Stadt Freising ps://www.freising.de/rathaus/amtliche-bekanntmachungen/aktuelle-auslegungen dargestellt). Begründung: Der Flughafen mit seinen gesamten Gewerbeeinrichtungen (Hotels, Air-Site-West etc.) belastet heute bereits die Region in einem enormen Umfang. Die Grenzen der Belastbarkeit sind größtenteils bereits überschritten. Der Flugverkehr und der Flughafen sind Quelle für Lärm- und Schadstoffemissionen (ins. Stickoxide und giftige Fein- und Ultrafeinstäube), die Mensch und Umwelt schädigen.	Die Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens sind luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.		
12.2	Riesige Gewerbebauten und die damit einhergehenden Verkehrsmengen erzeugen eine gewaltige Zusatzbelastung - an Schadstoffen, Lärm und Flächenverbrauch die auf das Umland und seine Bewohner wirken. Dazu kommt ein gewaltiger Flächenverbrauch zu Lasten von Natur und	Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Naherholung. Das geplante Event-Center würde diese Entwicklung weiter massiv befeuern!</p>	<p>vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt. <i>Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt. In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</i> <u>Verkehr:</u> Das Verkehrsgutachten hat 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) unter Berücksichtigung von umzusetzenden verkehrstechnischen Maßnahmen, wie z.B. der Ausbau des Knotens Zentralallee / B 301, sichergestellt werden kann. Das Gutachten zur Lufthygiene sowie das Schallgutachten berücksichtigen die Verkehrsprognose aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten. <u>Lärm</u> Für die prognostizierte Verkehrslärmzunahme kann ein ausreichender Schutz durch Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden gewährleistet werden. Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt. <u>Lufthygiene und Feinstaub:</u></p>		
--	---	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt.</i></p> <p><i>Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neu EU-Grenzwert der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM2,5 bei 10 µg/m³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m³. Für PM 10 gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel und 45 µg/m³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubes ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist. <u>Flächenverbrauch siehe 12.6</u></p> <p>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat.</p>		
12.3	<p>Der Bau der Event-Arena zieht zwangsläufig nochmals mehr Flug- und Autoverkehr, mehr Flächenverbrauch, mehr Belastungen für die Region nach sich. Der geforderte Ausbau der Zubringerstraßen nach Freising und die Schlüterbrücke auf vier Spuren zu verbreitern stellt einen nicht mehr hinnehmbaren Eingriff im Süden Freisings und die Isarauen dar. Dies ist der Region und der Stadt Freising, besser ihren Bewohnern nicht mehr zuzumuten.</p> <p>Das Publikum und die Tagungsteilnehmer bestehen zu einem nicht unerheblichen Teil aus internationalen Gästen, die größtenteils mit dem Flugzeug anreisen werden. Damit ist zwangsläufig mit einer erheblichen Steigerung beim Luftverkehr zu rechnen ist.</p> <p>Die zu erwartende Steigerung der Flugbewegungen liefert Argumente für eine 3. Start- und Landebahn. Nach dem erfreulichen Rückgang der Belastung, weil der innerdeutsche und der Geschäfts- Flugverkehr deutlich zurückgegangen ist, sollen nun wieder mehr Flugzeuge zu den „Events“ fliegen.</p> <p>Es ist illusorisch anzunehmen eine Event Arena hätte keine Auswirkungen auf die Intensität von Flugbewegungen.</p>	<p>Ein vierstreifiger Ausbau der Schlüterbrücke ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Das Verkehrsgutachten für die Eventarena zeigt, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt. Weitergehende Ausbauten liegen in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers. Ein möglicher Ausbau der Schlüterbrücke hängt zusammen mit der Verkehrsuntersuchung für den Knotenpunkt FS 44/45.</p> <p>Die Einmündung FS44/45 erreicht bereits in der Analyse 2024 (gem. Verkehrsuntersuchung Knoten FS 44/45) und im Prognose Nullfall 2035 keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Für den Knotenpunkt gibt es daher bereits Verkehrsuntersuchungen seitens des Straßenbaulastträgers. Die Untersuchung ergibt die Notwendigkeit eines 4 – spurigen Ausbaus der Pförreraubücke (östlich vorgelagerte Brücke, nicht die Isarbrücke). Auf Grundlage der Untersuchung wurden bereits Beschlussfassungen zu den notwendigen</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Umbaumaßnahmen sowie für zukünftige VgV Verfahren gefasst.</i></p> <p><i>Das Verkehrsmodell für das Vorhaben zeigt zudem, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt.</i></p> <p><i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung. Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht.</i></p> <p><i>Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen.</p> <p>Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</p>		
12.4	<p>Mit dem Bau der Event-Arena gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Das Ziel des existierenden Bebauungsplan 88a „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ — den freien Landschaftsraum zwischen Stadt und Flughafen zu bewahren, damit das Gewerbe nicht bis Freising wächst — wird aufgegeben. 	<p>Der Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ wird insgesamt in einer Flächengröße von 11,4 ha überlagert, dies entspricht ca. 2 % des Gesamtumgriffs des Bebauungsplans Nr. 88. Darüber hinaus liegt das Gebiet in der Randlage im wesentlichen Anschluss an den Flughafen und damit nicht im sensiblen Übergangsbereich zu den benachbarten Siedlungsbereichen im Süden und Norden des Flughafens. Damit wird dem im STEP 2030 formulierten Ziel, das „Flughafen und Stadt nicht zusammenwachsen dürfen“, hinreichend Rechnung getragen. Die Planungsziele dieses Bebauungsplans werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

12.5	<ul style="list-style-type: none"> – Zunahme Lärm, Schadstoffe (Stickoxide, Feinstaub und Ultrafeinstaub) wird billigend in Kauf genommen. Der Schutz der Bevölkerung scheint keine Rolle zu spielen. 	Siehe 12.2		
12.6	<ul style="list-style-type: none"> – Flächenversiegelung: 9 ha + weitere Flächen für den Verkehr —Flughafenmoloch breitet sich weiter aus 	<p><i>Bei Umsetzung des Bebauungsplans erfährt das Plangebiet mit dem Bau von Gebäuden und Nebenflächen sowie dem Ausbau der Freisinger Allee neue Versiegelungen, was mit einem Verlust von Bodenfunktionen verbunden ist. Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die geplanten Versiegelungen werden im Rahmen des Bebauungsplans entsprechende Maßnahmen vorgesehen.</i></p> <p><i>Durch die Anlage von unversiegelten Grün- und Versickerungsflächen und die Versickerungspflicht innerhalb des Vorhabengebiets können beispielsweise Bodenfunktionen wiederhergestellt werden. Ergänzend übernehmen extensive und intensive Dachbegrünungen Bodenfunktionen (Wasseraufnahme und -retention, Verdunstungsfähigkeit). Weitere rechtlich verbindlich gesicherte Vermeidungsmaßnahmen stellen beispielsweise die Festsetzungen zur insektenfreundlichen Ausbildung von Beleuchtung und Werbeanlagen dar. Der Grundsatz der Ressourcenschonung spiegelt sich auch in der Nähe zur bestehenden Erschließung (Straßen und Sparten) und öffentlichen Einrichtungen wider. Es können insbesondere die bestehenden Straßen sowie vorhandene Infrastruktur benutzt werden.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden, der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf wird über Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biototypen von ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt.</i></p> <p><i>Flughafenausbreitung: Das Planungsgebiet ist nicht Bestandteil des planfestgestellten Flughafengebiets, strukturell ist es dennoch bereits heute ein Bestandteil des Flughafenareals. Der westlich gelegene Ludwigskanal einschl. seiner Ufergehölze ist Gegenstand der Planfeststellung des Flughafen München als Bestandteil der Flughafenrandzone. Das Vorhabengebiet befindet in Randlage im westlichen Anschluss an den Flughafen, also nicht im sensiblen Übergangsbereich zu den benachbarten Siedlungsbereichen im Süden und Norden des Flughafens. Der den Flughafen umschließende offene Landschaftsraum wird durch die Planung nicht beeinträchtigt.</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

12.7	<p>– Besucher und Personal müssen eine extreme Luftverschmutzung aushalten. Insbesondere die Stickoxid- und Ultrafeinstaubwerte (UFP) sind teils extrem hoch. Bei den gefährlichen UFP bis zum 10-fachen der Empfehlung der WHO. Die Schadstoffbelastungen jedweder Art scheinen die Planer und die Befürworter des Projektes Event-Arena nicht zu interessieren, ebenso wenig wie die FMG...</p>	<p>siehe 12.2 Die Grenzwerte nach 39. BImSchV werden eingehalten</p>		
12.8	<p>Es passiert klares „Green washing“, weil die Umweltbilanz von Bau, Infrastruktur und vor allem Verkehr beim Betrieb nicht berücksichtigt wird.</p>	<p><i>Der Belang des Klimaschutzes ist in der Bauleitplanung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Etwaige negative Auswirkungen des Vorhabens sind dabei in Verhältnis zu den mit der Planung erstrebten Vorteilen zu setzen. § 1a Abs. 5 BauGB stellt kein Optimierungsgebot dar, das dem Klimaschutz eine Sonderstellung gegenüber anderen Belangen einräumt. Dabei ist zu beachten, dass die Abwägung stets einen bodenrechtlichen Bezug aufweist. Mithin ist die Stadt Freising weder berechtigt noch verpflichtet, allgemeine klimaschutzpolitische Maßnahmen zu ergreifen. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden im Rahmen des Umweltberichts dargestellt und bewertet. Eine zahlenmäßige Bilanzierung der Auswirkungen des Vorhabens ist nicht erforderlich.</i></p> <p><i>Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) sind die Emissionen in Sektoren gegliedert, darunter u. a. der Gebäudesektor und der Verkehrssektor. Für den Gebäudesektor ist der Vorhabenträger unmittelbar verantwortlich – hier werden durch Energieeffizienzmaßnahmen, die Nutzung regenerativer Energien sowie eine nachhaltige Bauweise sämtliche Vorgaben eingehalten.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Eine direkte Zurechnung des Verkehrssektors zum Gebäudesektor ist gesetzlich nicht vorgesehen. Das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger. Die angestrebte Nachhaltigkeit wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch eine DGNB-Zertifizierung konkret dokumentiert. Der Projektträger strebt die Erreichung des Gold-Standards an. Eine DGNB-Gold-Vorzertifizierung liegt bereits vor. Ein Vergleich der Arena mit anderen Veranstaltungsstätten ähnlicher Kapazität (bis zu 20.000 Personen) zeigt zudem, dass durch eine besonders effiziente Planung ein deutlich geringeres Bauvolumen realisiert werden konnte. Dies führt unmittelbar zu einem ressourcenschonenden Materialeinsatz im Vergleich zu vergleichbaren Projekten.</i></p>		
12.9	<p>– Für Vorhaben in dieser Größenordnung ist üblicherweise ein Raumordnungsverfahren erforderlich. Dies wird mit einem lapidaren Satz weggewischt: „Die Prüfung und Gewichtung dieser Kriterien ergeben in der durchgeführten Gesamtschau, dass es sich bei dem Vorhaben nicht um ein überörtlich bedeutsames Vorhaben handelt.“ (S. 40 der Begründung)</p>	<p><i>Ein Vorhaben ist überörtlich raumbedeutsam, wenn seine Raumbedeutsamkeit über ein Gemeindegebiet hinausreicht. Gegen die Annahme einer überörtlichen Bedeutsamkeit des Vorhabens sprechen jedoch insbesondere die nachfolgend aufgeführten, im Rahmen einer Gesamtabwägung als ausschlaggebend zu bewertenden Gesichtspunkte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- Aus raumordnerischer Sicht stellt der Flughafen München ein strukturelles</i> 		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>– Es fehlt eine nachvollziehbare Planrechtfertigung. München hat ein großes Angebot verschiedener Veranstaltungshallen (Z.B. Olympiahalle für 15.000 Besucher)</p> <p>Ich engagiere mich seit nun fast 20 Jahren intensiv mit dem Widerstand gegen den Bau der 3. Start- und Landebahn. Es erzürnt mich, dass mit dem Bau der Event-Arena praktisch durch die Hintertür willfährig eine neue Argumentation für den Bau des unsäglichen Projektes 3. Start- und Landebahn eröffnet wurde. Der mit dem Bau dieses Projektes einhergehende Schaden an der Umwelt und die Beeinträchtigung kann nicht weiter hingenommen werden. Mit der positiven Einstellung der Stadt Freising zur Event-Arena wird mein jahrzehntelanges Engagement mit Füßen getreten.</p> <p>Daher lehne ich dieses Projekt ab.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p><i>Trennelement dar, das eine klare Abgrenzung unterschiedlicher Funktionsräume bewirkt. Die benachbarten Kommunen sind aus Sicht des betrachteten Standorts jenseits dieser funktionalen Grenze verortet.</i></p> <p><i>- Die Erschließung des Vorhabens erfolgt unter Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Zusätzliche Aus- oder Umbaumaßnahmen auf dem Gebiet benachbarter Gemeinden sind im Vergleich zum Nullfall infolge des Vorhabens nicht erforderlich.</i></p> <p><i>- Die Lage unmittelbar angrenzend an das planfestgestellte Gebiet des Flughafens schließt es weitgehend aus, dass das Vorhaben maßgeblichen Einfluss auf die formellen und informellen Planungen benachbarter Gemeinden hat, da dieses Gebiet fachplanerisch die gemeindliche Planungshoheit sperrt (§ 37 BauGB).</i></p> <p><i>- Die vom Vorhaben beanspruchte Fläche grenzt direkt an das Flughafengelände und besitzt keine raumordnerisch relevanten landschaftlichen Merkmale.</i></p> <p><i>- Das Vorhaben wird auch in wirtschaftlicher Hinsicht keine maßgeblich negativen Auswirkungen auf benachbarte Kommunen haben.</i></p> <p><i>Da es sich nicht um ein überörtlich raumbedeutsames Vorhaben gem. Art. 24 Abs. 1 BayLplG handelt, sei die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens entbehrlich.</i></p> <p><i>Dies wurde von der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.2 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung am 15.12.2022 innerhalb eines Termins sowie am 14.10.2022</i></p>		
--	---	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>per E-Mail unterstrichen. Weiterhin wurde die Regierung von Oberbayern erneut innerhalb der frühzeitigen Beteiligung um Stellung geben. Es liegt keine Änderung der Aussage vor.</i></p> <p><i>Eine genaue Erläuterung ist in der Begründung im Kapitel 4 zu finden.</i></p> <p><i>Die Bauleitplanung dient im Gegensatz zum Fachplanungsrecht nicht einer „Bedarfsdeckung“ und unterliegt daher nicht einer Planrechtfertigung. Bauleitpläne müssen nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB erforderlich sein, mithin eine positive Planungskonzeption aufweisen und grundsätzlich umsetzbar sein. Der vorliegende Planentwurf beruht auf einem umfassend ausgearbeiteten städtebaulichen Konzept. Durch die Ausgestaltung als vorhabenbezogener Bebauungsplan wird eine Umsetzung des geplanten Vorhabens nach Maßgabe des § 12 BauGB sichergestellt.</i></p> <p><i>Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, oder welches Angebot es dort bereits gibt, ist 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).</i></p> <p><i>Aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Gutachten wurde der Stadt nachvollziehbar dargelegt, dass einerseits der</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Standort aufgrund von zahlreichen Synergien mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Stellplätze) geeignet ist. Andererseits wurde damit auch nachgewiesen, dass das Vorhaben an diesem Standort funktioniert.</p> <p>Die Arena ist speziell für Konzerte optimiert und bietet bessere Akustik, Sicht und Ausstattung als die vorhandenen Sport- oder Multifunktionshallen in der Region und kann somit auf neue Veranstaltungskonzepte eingehen. Eine ausführliche Erläuterung zur städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativenprüfung ist dem Aufstellungsbeschluss (Protokoll Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022 einzusehen unter: www.freising.de/rathaus/politik/tagesordnung-und-beschluesse) zu entnehmen.</p>		
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			

13.	Stellungnahme vom 28.04.2025			
13.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>mein Name ist XXXXX. Als Bürgerin der Stadt Freising erhebe ich hiermit fristgerecht Einwendungen gegen den Bebauungsplan Nr. 88 B – „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ (Eventarena).</p> <p>Meine Bedenken begründen sich wie folgt:</p> <p>1. Beeinträchtigung von Umwelt und Klima: Im Nachhaltigkeitsbericht werden zwar hohe Standards</p>	<p>Bei Umsetzung des Bebauungsplans erfährt das Plangebiet mit dem Bau von Gebäuden und Nebenflächen sowie dem Ausbau der Freisinger Allee neue Versiegelungen, was mit einem Verlust von Bodenfunktionen verbunden ist. Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die geplanten Versiegelungen werden im Rahmen des Bebauungsplans entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Durch die Anlage von unversiegelten Grün- und Versickerungsflächen und die Versickerungspflicht innerhalb des Vorhabengebiets können beispielsweise Bodenfunktionen wiederhergestellt werden.</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>angestrebt, eine umfassende Betrachtung der Belastungen nach Fertigstellung des Projekts bleibt jedoch aus. Hier gehen mit der weiteren Flächenversiegelung Verluste wichtiger Ökosystemleistungen einher sowie die zu erwartenden erheblichen Umwelt- und Klimabelastungen durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Diese steht einem ungewissen Nutzen für die Region gegenüber. Gerade in Zeiten, in denen die Folgen von Biodiversitätsverlusten und der Klimakrise wissenschaftlich vielfach belegt sind, ist eine sorgfältige Abwägung besonders wichtig. Zudem gibt es im Umland bereits zahlreiche Kulturorte und Veranstaltungsräume, wie zum Beispiel die Olympiahalle in München. Vor diesem Hintergrund bitte ich um eine erneute Überprüfung der tatsächlichen Notwendigkeit des Projekts und Abwägung mit den Folgen des Projektes für Klima und Umwelt.</p>	<p><i>Ergänzend übernehmen extensive und intensive Dachbegrünungen Bodenfunktionen (Wasseraufnahme und -retention, Verdunstungsfähigkeit). Weitere rechtlich verbindlich gesicherte Vermeidungsmaßnahmen stellen beispielsweise die Festsetzungen zur insektenfreundlichen Ausbildung von Beleuchtung und Werbeanlagen dar.</i></p> <p><i>Der Grundsatz der Ressourcenschonung spiegelt sich auch in der Nähe zur bestehenden Erschließung (Straßen und Sparten) und öffentlichen Einrichtungen wider. Es können insbesondere die bestehenden Straßen sowie vorhandene Infrastruktur benutzt werden.</i></p> <p><i>Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden, der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf wird über Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biotoptypen von ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt.</i></p> <p><i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt.</i></p> <p><i>Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt.</i></p> <p><i>In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</i></p> <p><u>Verkehr:</u></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Das Verkehrsgutachten hat 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) unter Berücksichtigung von umzusetzenden verkehrstechnischen Maßnahmen, wie z.B. der Ausbau des Knotens Zentralallee / B 301, sichergestellt werden kann. Das Gutachten zur Lufthygiene sowie das Schallgutachten berücksichtigen die Verkehrsprognose aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten.</p> <p><u>Lärm</u> Für die prognostizierte Verkehrslärmzunahme kann ein ausreichender Schutz durch Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden gewährleistet werden. Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</p> <p><u>Lufthygiene und Feinstaub:</u> Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt. Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neu EU-Grenzwert der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM2,5 bei 10 µg/m³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m³. Für</p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>PM 10 gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel und 45 µg/m³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubes ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist.</i></p> <p><i>Dem Klimawandel und Klimaschutz wurden im Rahmen des Projekts im besonderen Maße Rechnung getragen. Schon die Wahl des Vorhabengrundstücks, dass an das bereits verkehrlich und baulich erschlossene Areal des Flughafen Münchens angrenzt, ermöglicht die Mitnutzung und punktuelle Anpassung bereits vorhandener Infrastruktur und verhindert sowohl unnötigen Flächenverbrauch als auch Leerstand in den Parkhäusern.</i></p> <p><i>Das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger. Die angestrebte Nachhaltigkeit wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch eine DGNB-Zertifizierung konkret dokumentiert. Der Projektträger strebt die Erreichung des Gold-Standards an. Eine DGNB-Gold-Vorzertifizierung liegt bereits vor.</i></p> <p><i>Ein Vergleich der Arena mit anderen Veranstaltungsstätten ähnlicher Kapazität (bis zu 20.000 Personen) zeigt zudem, dass durch eine besonders effiziente Planung ein deutlich geringeres Bauvolumen realisiert werden konnte. Dies führt unmittelbar zu</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p><i>einem ressourcenschonenden Materialeinsatz im Vergleich zu vergleichbaren Projekten.</i></p> <p><i>Zudem ist die Planung auf eine Reduzierung von Emissionen über den gesamten Lebenszyklus der Gebäude, einschließlich Herstellung, Errichtung, Nutzung, Rückbau und Recycling ausgelegt. Für die Arena wird eine eigene Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet, um anspruchsvolle Umweltstandards zu erfüllen. Der Vorhabensträger wird nach Fertigstellung des Gebäudes die CO₂-Bilanz über den gesamten Lebenszyklus offenlegen. Darüber hinaus verpflichtet er sich, einen Fahrplan für einen klimaneutralen Betrieb vorzulegen und diesen umzusetzen – mit dem Ziel, den Betrieb spätestens bis zum national festgelegten Zieljahr klimaneutral zu gestalten. Auf Grundlage einer Whole-Building-Simulation (WBS) wird außerdem beispielsweise ein Energiekonzept für die Arena entwickelt. Ziel dieses Konzepts ist es, zum einen durch Ausnutzung natürlicher Ressourcen und einer günstigen Bauweise den Energiebedarf für ein gutes Gebäudeklima bereits so gering wie möglich zu halten (Suffizienz). Die benötigte Energie soll zu einem möglichst hohen Anteil direkt innerhalb der Arena oder auf dem Areal erzeugt (u.a. konsequente Nutzung der Abwärme im Gebäude) und durch umweltverträgliche Ansätze und den Einsatz regenerativer Energie gedeckt werden.</i></p> <p><i>Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, oder welches Angebot es dort bereits gibt, ist 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).</i></p>		
--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
 zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Gutachten wurde der Stadt nachvollziehbar dargelegt, dass einerseits der Standort aufgrund von zahlreichen Synergien mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Stellplätze) geeignet ist. Andererseits wurde damit auch nachgewiesen, dass das Vorhaben an diesem Standort funktioniert.</p> <p>Die Arena ist speziell für Konzerte optimiert und bietet bessere Akustik, Sicht und Ausstattung als die vorhandenen Sport- oder Multifunktionshallen in der Region und kann somit auf neue Veranstaltungskonzepte eingehen. Eine ausführliche Erläuterung zur städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativenprüfung ist dem Aufstellungsbeschluss (Protokoll Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022 einzusehen unter: www.freising.de/rathaus/politik/tagesordnung-und-beschluesse) zu entnehmen.</p>		
13.2	<p>2. Unzureichende Ausführungen zur Verkehrsplanung:</p> <p>In der Verkehrsplanung wird davon ausgegangen, dass die Anzahl an Flugreisen durch den Bau nicht wesentlich beeinflusst wird und die Straßeninfrastruktur auch für die steigenden PKW-Zahlen mit einer Ausnahme ausreicht. Hierzu bitte ich Sie, ihre Berechnungsgrundlage nachvollziehbar darzulegen, insbesondere für den genannten Anteil von 15 % Flugreisenden unter den Veranstaltungsbesuchern und darzulegen, weshalb trotz der geplanten Größenordnung des Vorhabens keine relevante Zunahme der Flugbewegungen zu erwarten seien. Ein Anstieg des Individualverkehrs mit Pkw sowie der Flugreisen stünde im deutlichen Widerspruch mit den Zielen einer umweltfreundlichen Eventlocation und würde die Anwohner zusätzlich durch Emissionen und Lärm belasten. Zudem</p>	<p>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Großveranstaltungen führen erfahrungsgemäß zu einer höheren Auslastung bestehender Verbindungen, nicht aber zu zusätzlichen Linienflügen. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</p> <p>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>besteht die Befürchtung, dass ein solcher Anstieg an Flugreisen die klar ablehnende Haltung der Stadt Freising gegenüber einer dritten Startbahn am Flughafen München abschwächen könnte.</p>	<p><i>Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht.</i></p> <p><i>Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen.</i></p> <p><i>Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</i></p> <p><i>Die genannten 15 % beziehen sich nur auf die Kongressbesucher (max. Auslastung 12.000 Gäste). In den Kapiteln 5.3 & 5.4 des Verkehrsgutachtens werden die Berechnungsansätze hierzu ausführlich erläutert. Für 15 bzw. 21% der Besucher wird erwartet, dass sie mit dem Flugzeug anreisen. Dieser Wert entspricht weitgehend den Ergebnissen der aktuellen bundesweiten Mobilitätsbefragung „Mobilität in Deutschland 2017“.</i></p> <p><i>Verkehr siehe 13.1</i></p>		
13.3	<p>Angesichts der erheblichen umwelt- und klimapolitischen Auswirkungen bitte ich Sie um eine erneute, sorgfältige Prüfung des Bebauungsplans sowie um eine transparente und nachvollziehbare Offenlegung der Abwägungsvorgänge</p>	<p><i>Die Abwägung sowie der Billigungsbeschluss sind Teil der Niederschrift.</i></p> <p><i>Die Niederschrift des Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt ist für jeden Bürger im Referat für Bau, Planung & Liegenschaften einsehbar.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	insbesondere hinsichtlich der Belange von Umwelt- und Klimaschutz.	<i>Die Abwägung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB werden bei der Auslegung der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB offengelegt.</i>		
13.4	In diesem Zusammenhang möchte ich auf das im Grundgesetz verankerte Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) hinweisen, das eine besondere Berücksichtigung erfahren sollte und im Zweifelsfall die Grundlage für eine Entscheidung gegen die Realisierung des Vorhabens bilden könnte. Mit freundlichen Grüßen	<i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt. Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt. In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt. Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</i>		
	Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.			
14.	Stellungnahme vom 28.04.2025			
14.1	Die Stadt Freising beabsichtigt dafür die Bebauungspläne Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ und Nr. 88 a „Briefzentrum Freising“ zu einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu ändern. Die Entwürfe (46 Einzelpläne!) liegen nun öffentlich bis zum 30. April aus! Ebenso ist die Änderung des 41. Flächennutzungsplan der Stadt Freising erforderlich. Die Unterlagen findet man unter: https://www.freising.de/rathaus/amtliche-bekanntmachungen/aktuelle-auslegungen Gemäß den 46 Einzelplänen ist geplant auf einer Fläche von knapp 9 ha: Das Kongresszentrum: „Der Eventsaal ist als zentraler Veranstaltungsraum für Veranstaltungen jeder Art konzipiert. Er dient insbesondere der Durchführung von Veranstaltungen aus den Bereichen Musik, Theater, Show, Comedy, Tanz und multimediale Inszenierungen. Diese Events zeichnen sich	<i>Die Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens sind luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>durch hohe Zuschauerzahlen und den Bedarf an anspruchsvoller Bühnen- und Tontechnik aus. Darüber hinaus finden hier auch Veranstaltungen im Mice-Segment (Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions) statt; hierzu zählen bspw. Kongresse, Messen, Firmen Veranstaltungen sowie Produktpräsentationen und TV-Produktionen. Dank der flexiblen Raumgestaltung kann der Eventsaal gezielt an die Anforderungen solcher Formate angepasst werden. Dies umfasst beispielsweise variable Bestuhlungskonzepte, die Einrichtung von festen oder mobilen Bühnen sowie die Schaffung separater Bereiche für begleitende Workshops und sog. „Breakout-Sessions“. Der Eventsaal bietet Platz für bis zu rd. 20.000 Besucher.“ (S. 26 der Begründung)</p> <p>Das Parkhaus: „Das Arena-Parkhaus bietet bis zu 1.450 PKW-Stellplätze, dort sollen die für die Arena mindestens tatsächlich herzustellenden 1.260 Stellplätze gem. textliche Festsetzung und verkehrliches Erschließungskonzept untergebracht werden. Das Parkhaus besteht aus einem acht geschossigen Haupt-Bau sowie einem zweigeschossigen Anbau, der sich westlich an den Hauptbau anschließt.“</p> <p>Das siebengeschossige Hotel: „Im nordöstlichen Bereich des Vorhabengrundstücks wird ein Hotel mit bis zu 199 Zimmern, einem Hotel-Restaurant mit Hotel-Bar und einer Hotel-Dachterrasse errichtet, das den Besuchern des Vorhabens und weiteren Gästen ein umfassendes Übernachtungsangebot in modernem Ambiente bieten soll.“ (S. 30 der Begründung)</p> <p>Jede/r kann Einwendungen erheben! An die Stadt Freising Rathaus 85350 Freising Während der Veröffentlichungsfrist vom 19.03 bis 30.4. können Stellungnahmen zum Planentwurf abgegeben werden. Die Stellungnahmen sollen elektronisch übermittelt werden per E-Mail an:</p>			
--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>zPE-bauleitplanung@freising.de. Sie können auch schriftlich und zur Niederschrift abgegeben werden .</p> <p>Hier die aus unserer Sicht wichtigsten Argumente gegen das Kongresszentrum, die gerne für Einwendungen verwendet werden können:</p> <p>Der Flughafen mit seinen gesamten Gewerbeeinrichtungen (Hotels, Air-Site-West etc.) belasten heute bereits die Region in enormen Umfang. Die Grenzen der Belastbarkeit sind teilweise bereits überschritten. Der Flugverkehr und der Flughafen sind Quelle für Lärm- und Schadstoffemissionen (ins. Stickoxide und giftige Fein- und Ultrafeinstäube), die Mensch und Umwelt schädigen.</p>			
14.2	<p>Riesige Gewerbebauten und die damit einhergehenden Verkehrsmengen erzeugen eine gewaltige Zusatzbelastung - an Schadstoffen, Lärm und Flächenverbrauch die auf das Umland und seine Bewohner wirken. Dazu kommt ein gewaltiger Flächenverbrauch zu Lasten von Natur und Naherholung. Das geplante Event-Center würde nun genau diese Entwicklung wieder befeuern!</p>	<p><i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt. Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt. In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</i></p> <p><u>Verkehr:</u> <i>Das Verkehrsgutachten hat gezeigt, dass die Funktionsfähigkeit des gesamten Straßennetzes für die maßgebenden Hauptverkehrszeiten der zu erwartenden Besucherströme im Worst-</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Case Szenario einer Großveranstaltung mit 20.000 Besuchern an einem Werktag (Donnerstag) unter Berücksichtigung von umzusetzenden verkehrstechnischen Maßnahmen, wie z.B. der Ausbau des Knotens Zentralallee / B 301, sichergestellt werden kann.</i></p> <p><i>Das Gutachten zur Lufthygiene sowie das Schallgutachten berücksichtigen die Verkehrsprognose aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten.</i></p> <p><u>Lärm</u></p> <p><i>Für die prognostizierte Verkehrslärmszunahme kann ein ausreichender Schutz durch Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden gewährleistet werden.</i></p> <p><i>Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</i></p> <p><u>Lufthygiene und Feinstaub:</u></p> <p><i>Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt.</i></p> <p><i>Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neu EU-Grenzwert der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM_{2,5} bei 10 µg/m³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m³. Für PM 10 gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel und 45 µg/m³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubs ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist.</p> <p>Flächenverbrauch siehe 14.11</p>		
14.3	<p>Es bedeutet nochmals mehr Flug- und Autoverkehr, mehr Flächenverbrauch, mehr Belastungen für die Region. So wird gefordert, die Zubringerstraßen nach Freising auszubauen und die Schlüterbrücke auf vier Spuren zu verbreitern - ein gewaltiger Eingriff im Süden Freisings und die Isarauen. AufgeMUCKt und der BN halten die Event-Halle deshalb für nicht verträglich und sehen mit der Olympiahalle in München geeignete Hallen vorhanden.</p> <p>Das größte Problem: Förderung des Flugverkehrs!</p>	<p>Ein vierstreifiger Ausbau der Schlüterbrücke ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Das Verkehrsgutachten für die Eventarena zeigt, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt. Weitergehende Ausbauten liegen in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers. Ein möglicher Ausbau der Schlüterbrücke hängt</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>„Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Luftverkehr wurden im Gesamtverkehrsgutachten betrachtet. Die darin zugrunde gelegten Quellen des Besucheraufkommens lassen erwarten, dass nur ein geringer Teil der Besucher des Vorhabens per Flugzeug anreisen wird. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass diese Anreisen zu zusätzlichen An- und Abflügen auf dem Flughafen München führen werden. Vielmehr werden diese An- und Abreisen im Rahmen des bestehenden regulären Flugplans des Flughafens München abgewickelt.“ (Begründung der Stadt Freising, S. 17)</p> <p>Selbst die FMG (S. 5 der Stellungnahme der FMG) sieht dies anders: „Gerade bei Großveranstaltungen wie z.B. Konzerten weltbekannter Künstler oder großer Konferenzen setzt sich das Publikum zu einem nicht unerheblichen Teil aus internationalen Gästen bzw. Teilnehmern zusammen.“ Womit klar ist, dass mit einer erheblichen Steigerung beim Luftverkehr zu rechnen ist.</p> <p>Die zu erwartende Steigerung der Flugbewegungen liefert Argumente für eine 3. Bahn. Nach dem erfreulichen Rückgang der Belastung, weil der innerdeutsche und der Geschäfts-Flugverkehr deutlich zurückgegangen ist, sollen nun wieder mehr Flugzeuge zu den „Events“ fliegen.</p> <p>Tatsächlich sieht es bei Großveranstaltungen so aus, wie Klimaschützer recherchierten:</p> <p>„...Konzert Adele. Diese Gruppe (24,3% der der Konzertbesucher kamen mit dem Flugzeug) verursachte über 77 Prozent der gesamten Emissionen der Anreise. Besonders auffällig ist, dass 92 Prozent dieser Reisenden ausschließlich für die Veranstaltung mit dem Flugzeug angereist sind. Die Diskrepanz zwischen der Anzahl der Flugreisenden und ihrem überproportionalen Anteil an den Gesamtemissionen verdeutlicht die gravierenden Umweltauswirkungen des Flugverkehrs. (Umweltdialog</p>	<p>zusammen mit der Verkehrsuntersuchung für den Knotenpunkt FS 44/45.</p> <p>Die Einmündung FS44/45 erreicht bereits in der Analyse 2024 (gem. Verkehrsuntersuchung Knoten FS 44/45) und im Prognose Nullfall 2035 keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Für den Knotenpunkt gibt es daher bereits Verkehrsuntersuchungen seitens des Straßenbaulastträgers. Die Untersuchung ergibt die Notwendigkeit eines 4 – spurigen Ausbaus der Pförreraubrücke (östlich vorgelagerte Brücke, nicht die Isarbrücke). Auf Grundlage der Untersuchung wurden bereits Beschlussfassungen zu den notwendigen Umbaumaßnahmen sowie für zukünftige VgV Verfahren gefasst.</p> <p>Das Verkehrsmodell für das Vorhaben zeigt zudem, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt.</p> <p>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat.</p> <p>Großveranstaltungen führen erfahrungsgemäß zu einer höheren Auslastung bestehender Verbindungen, nicht aber zu zusätzlichen Linienflügen. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</p>	
--	--	---	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>9/2024). Ähnliche Zahlen mit oft noch mehr Fluganteilen wurden bei anderen Groß-Konzerten gezählt.</p> <p>Die Folge:</p> <p>Belastung durch Flugverkehr steigt – Lärm, Ultrafeinstaub etc. Und es ist zu befürchten, dass nach Groß-Veranstaltungen auch die Nachtflüge zunehmen werden.</p>	<p><i>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht.</i></p> <p><i>Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen.</i></p> <p><i>Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		Der Verweis auf die Open-Air-Konzerte von 'Adele' ist nicht übertragbar (abweichendes Format, deutlich höhere Besucherzahl, Open-Air/temporäre Veranstaltungsfläche)		
14.4	<p>Weiteres großes Problem: Der Straßenverkehr nimmt massiv zu. Die Verkehrsinfrastruktur auf den öffentlichen Straßen muss zusätzlich auf Kreis- und damit auch Stadtkosten ausgebaut werden. Das betrifft insbesondere die große Kreuzung an der B301 / Freisinger Allee und einige Ampelanlagen. Der Bebauungs-Plan geht von folgenden unrealistischen Annahmen aus, damit es „nur“ die aufgezeigten Engpässe gibt:</p>	<p>Der zusätzliche Verkehr wurde im Rahmen einer Untersuchung der Obermeyer Group umfassend betrachtet. Dabei wurden Maßnahmen identifiziert, die vor Inbetriebnahme umgesetzt werden – etwa der Ausbau des Knotenpunkts B 301/Zentralallee. Viele dieser Maßnahmen wären bereits im sogenannten „Nullfall“ (ohne Arena) notwendig, sodass sich die Verkehrssituation durch ihre Umsetzung im Vergleich zum heutigen Bestand sogar verbessern wird. Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde das Gesamtverkehrsaufkommen für den Planfall 2035 prognostiziert und der Entwicklung ohne Vorhaben (Prognose Nullfall 2035) gegenübergestellt. Für die Abschätzung und Verteilung des künftigen Besucheraufkommens MUCcc und zum Nachweis der Funktionsfähigkeit des Straßennetzes wurden Knoten- und Straßenquerschnitte in einem erweiterten Umgriff betrachtet. 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</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>20.000 Besuchern an einem Werktag (Donnerstag) sichergestellt werden kann. Neben bereits im Prognose Nullfall (ohne Vorhabenplanung), notwendigen Infrastrukturmaßnahmen an mehreren untersuchten Knotenpunkten, sind zusätzliche baulichen, verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen notwendig und im Verkehrsgutachten festgehalten. Bei den verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen handelt es sich z.B. um die Errichtung von Lichtsignalanlagen, aber auch um den Ausbau von einzelnen Knotenpunkten oder auch den 4-spurigen Ausbau der Freisinger Allee.</p> <p>Der Vorhabenträger hat sich vertraglich verpflichtet, sämtliche ursächlich durch das Vorhaben entstehenden Kosten zu tragen. Dies umfasst insbesondere die Kosten für die verkehrliche Erschließung des Plangebiets. Zudem ist er für die Herstellung bzw. Ertüchtigung der Erschließung im Planumgriff verantwortlich. Für die Stadt entstehen daher keine Aufwendungen im Zusammenhang mit der verkehrlichen Erschließung im Plangebiet.</p>		
14.5	<ul style="list-style-type: none"> • Doppelnutzung Parkverkehr mit FMG-Parkhaus.“ <p>3400 von 4700 Parkplätzen sollen in dem bei Bedarf angeblich leerstehenden FMG-Parkhaus untergebracht werden. Es gibt jedoch einen rund-um-die-Uhr-Betrieb.</p>	<p>Die im Bebauungsplan getroffenen Annahmen basieren auf den tatsächlich zur Verfügung stehenden Parkflächen und den dauerhaft vertraglich gesicherten Ansprüchen des Vorhabenträgers auf Mitnutzung bestehender Parkmöglichkeiten auf FMG-Grundstücken. Der Vorhabenträger hat, basierend auf</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>vertraglichen Vereinbarungen und dem umfassenden Verkehrsgutachten, ein Erschließungskonzept vorgelegt, das sowohl dem Stellplatzbedarf als auch den sonstigen verkehrlichen Einflüssen gerecht wird und die verkehrliche Organisation des Vorhabens sicherstellt.</p> <p>Die FMG verfügt über zahlreiche Parkflächen und Parkhäuser in unmittelbarer Nähe zum Vorhabengrundstück und hat sich vertraglich verpflichtet, diese dem Vorhabenträger zur Verfügung zu stellen. Insgesamt stehen dem Vorhabenträger bis zu 3.460 Stellplätze zur exklusiven Reservierung zur Verfügung (Wochentags vor 17 Uhr 1.800 Stellplätze). Der Anspruch auf die entsprechende Nutzung ist vertraglich dauerhaft gesichert; macht der Vorhabenträger von seinem einseitigen Reservierungsrecht Gebrauch, sind die Stellplätze zur exklusiven Nutzung in der entsprechenden Zeit zur Verfügung zu stellen. Es ist zu berücksichtigen, dass ausverkaufte Großveranstaltungen in aller Regel Abendveranstaltungen mit Beginn gegen 20 Uhr darstellen, während Tagesveranstaltungen zumeist kleinere bis mittlere Formate mit geringerem Stellplatzbedarf umfassen. Insbesondere bei Abendveranstaltungen können auch Stellplätze genutzt werden, die tagsüber für Mitarbeiter vorgesehen sind. Die Auslastungszahlen der FMG-Parkhäuser lässt die vertraglich zugesicherte Nutzung durch den Vorhabenträger zu.</p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Die Mitnutzung bestehender Parkflächen stellt einen besonderen Standortvorteil dar, der Effizienzen und Synergien ermöglicht. Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass am Flughafen weitere Parkflächen von Drittbesitzern, z. B. ansässigen Unternehmen, in der Nähe zum Vorhabengrundstück bestehen. Der Vorhabenträger steht hier im Austausch, um im Bedarfsfall auch solche Stellplätze mitnutzen zu können.</i></p>		
14.6	<ul style="list-style-type: none"> • „Hauptverkehr erst (nach 19:00 Uhr), wenn der Berufsverkehr auf der B301 schon vorbei ist“. <p>Kaum vorstellbar, dass der Berufsverkehr um 19:00 Uhr vorbei sein soll und für die angenommene abendliche Großveranstaltung die Besucher, Lieferanten etc. erst nach 19:00 kommen. „</p>	<p><i>Die Modellierung der zeitlichen Verteilung der verschiedenen Fahrgastsegmente (Veranstaltungsbesucher, Fluggäste, sonstige Fahrten) ist ein Hauptteil des Gesamtverkehrsgutachtens. Dabei werden richtungsbezogen detaillierte Informationen zur tageszeitlichen Verteilung der Fahrten ausgewertet, um so deren Überlagerung abbilden zu können. Es werden Auslastungszahlen je relevantem Querschnitt ausgewiesen, mit denen die Auslastung beurteilt werden kann.</i></p> <p><i>Im Verkehrsgutachten wurden unterschiedliche Szenarien untersucht.</i></p> <p><i>Gemäß Verkehrsgutachten überlagern sich die Verkehre der anreisenden Veranstaltungsbesucher insbesondere auf dem Weg zur abendlichen Veranstaltung mit dem werktäglichen Verkehr. Daher wurde es als zwingend erforderlich erachtet, die Verkehrsbelastungen nicht nur für den Veranstaltungsverkehr, sondern auch für den übrigen Verkehr zu ermitteln und auf den Prognosehorizont 2035 hochzurechnen. (vgl. Kap. 2.6 Verkehrsgutachten).</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Die Aussage „Hauptverkehr erst (nach 19:00 Uhr), wenn der Berufsverkehr auf der B301 schon vorbei ist“ ist in den Bebauungsplanunterlagen nicht enthalten. Im Gegenteil, im Verkehrsgutachten werden insbesondere die Abendspitzenstunden zwischen 18 und 20 Uhr betrachtet.</p> <p>Neben dem worst-case-Szenario einer Großveranstaltung mit 20.000 Besuchern und Spitzenstunden zwischen 18 und 20 Uhr, wurde in einer ergänzenden Betrachtung eine Kongressveranstaltung (12.000 Besucher) und Hauptanreisezeiten zwischen 7 und 9 Uhr sowie Hauptabreisezeiten zwischen 16 und 19 Uhr betrachtet.</p> <p>Die Ergebnisse zeigen, dass im Anreisezeitraum alle Knotenpunkte eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen. Einzig die Einmündung FS44/45 erreicht mit der Qualitätsstufe QSV E die Kapazitätsgrenze. Auch während der Abreise sind alle flughafeninternen Knoten ausreichend leistungsfähig.</p>		
14.7	<ul style="list-style-type: none"> B301 / Clemensänger (vor Schlüterbrücke) soll angeblich keinen Mehrverkehr bekommen. 	<p>Die Einmündung FS44/45 erreicht bereits in der Analyse 2024 (gem. Verkehrsuntersuchung Knoten FS 44/45) und im Prognose Nullfall 2035 keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Für den Knotenpunkt gibt es daher bereits Verkehrsuntersuchungen seitens des Straßenbaulastträgers. Die Untersuchung ergibt die Notwendigkeit eines 4 – spurigen Ausbaus der Pörreraubücke (östlich</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>vorgelagerte Brücke, nicht die Isarbrücke). Auf Grundlage der Untersuchung wurden bereits Beschlussfassungen zu den notwendigen Umbaumaßnahmen sowie für zukünftige VgV Verfahren gefasst.</p> <p>Das Verkehrsmodell für das Vorhaben zeigt zudem, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt.</p>		
14.8	<ul style="list-style-type: none"> • Noch 2022 erforderlicher Ausbau Bahn und BAB A92 nun offensichtlich kein Thema mehr? <p>Bereits das Verkehrsgutachten für den „LabCampus“ im Flughafen kam zu dem Ergebnis, dass die Straßen gerade noch ausreichen.</p> <p>Und dieser Zuwachs ist offensichtlich ohne Auswirkung?</p>	<p>Planungen zu A 92/Schiene liegen in der Zuständigkeit von Bund/DB/BAST und sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Die verkehrliche Funktionsfähigkeit des Vorhabens ist unabhängig von solchen Ausbauten gutachterlich nachgewiesen. Die Verkehrssimulation zeigt, dass es auf der Autobahn im Abschnitt Autobahndreieck Flughafen München zu einer Reduktion der Ø Geschwindigkeit von ~15 km/h im Vergleich zum Prognose Nullfall 2035 kommen kann. In Abstimmung mit der Autobahn GmbH wird das als vertretbar angesehen (Kap. 4.5.3 des Verkehrsgutachtens).</p>		
14.9	<p>Warum ist das MUCcc noch problematisch?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Ziel des existierenden Bebauungsplan 88a „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ – den freien Landschaftsraum zwischen Stadt und Flughafen zu bewahren, damit das Gewerbe nicht bis Freising wächst – wird aufgegeben. 	<p>Der Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ wird insgesamt in einer Flächengröße von 11,4 ha überlagert, dies entspricht ca. 2 % des Gesamtumgriffs des Bebauungsplans Nr. 88. Darüber hinaus liegt das Gebiet in der Randlage im wesentlichen Anschluss an den Flughafen und damit nicht im sensiblen Übergangsbereich zu den benachbarten Siedlungsbereichen im Süden und Norden des Flughafens. Damit wird</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		dem im STEP 2030 formulierten Ziel, das „Flughafen und Stadt nicht zusammenwachsen dürfen“, hinreichend Rechnung getragen. Die Planungsziele dieses Bebauungsplans werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.		
14.10	<ul style="list-style-type: none"> Zunahme Lärm, Schadstoffe (Stickoxide, Feinstaub und Ultrafeinstaub). 	s.o. 14.2 Die Grenzwerte nach 39. BImSchV werden eingehalten. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte.		
14.11	<ul style="list-style-type: none"> Flächenversiegelung: 9 ha + weitere Flächen für den Verkehr – Flughafenmoloch breitet sich weiter aus. 	Bei Umsetzung des Bebauungsplans erfährt das Plangebiet mit dem Bau von Gebäuden und Nebenflächen sowie dem Ausbau der Freisinger Allee neue Versiegelungen (insgesamt max. ca. 7,8 ha), was mit einem Verlust von Bodenfunktionen verbunden ist. Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die geplanten Versiegelungen werden im Rahmen des Bebauungsplans entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Durch die Anlage von unversiegelten Grün- und Versickerungsflächen und die Versickerungspflicht innerhalb des Vorhabengebiets können beispielsweise Bodenfunktionen wiederhergestellt werden. Ergänzend übernehmen extensive und intensive Dachbegrünungen Bodenfunktionen (Wasseraufnahme und -retention, Verdunstungsfähigkeit). Weitere rechtlich verbindlich gesicherte Vermeidungsmaßnahmen stellen beispielsweise die Festsetzungen zur		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>insektenfreundlichen Ausbildung von Beleuchtung und Werbeanlagen dar. Der Grundsatz der Ressourcenschonung spiegelt sich auch in der Nähe zur bestehenden Erschließung (Straßen und Sparten) und öffentlichen Einrichtungen wider. Es können insbesondere die bestehenden Straßen sowie vorhandene Infrastruktur benutzt werden.</p> <p>Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden, der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf wird über Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biotoptypen von ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt.</p>		
14.12	<ul style="list-style-type: none"> • Besucher und Personal müssen eine extreme Luftverschmutzung aushalten. <p>Insbesondere die Stickoxid- und Ultrafeinstaubwerte (UFP) sind teils extrem hoch. Bei den gefährlichen UFP bis zum 10-fachen der Empfehlung der WHO.</p>	siehe 14.2		
14.13	<ul style="list-style-type: none"> • Lokale Kultur hat nach Aussage Kulturschaffender keinen Nutzen. 	Kleine lokale Veranstaltungsorte bleiben unverzichtbar. Die Arena steht nicht in		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<ul style="list-style-type: none">• Gewerbesteuer? Wird wohl etliche Jahre dauern.	<p><i>Konkurrenz zur lokalen Kultur, sondern ergänzt sie: Sie eignet sich für Großveranstaltungen, während intime Konzerte, Lesungen oder lokale Kulturprojekte nur in den kleineren Orten stattfinden können. Die Stadt legt großen Wert darauf, das bestehende Angebot, welches von Konzerten im Lindenkeller und Asamsaal bis hin zu Ausstellungen im Schafhof reicht, auch weiterhin zu fördern und nachhaltig zu sichern.</i></p> <p><i>Die Entwicklung von Gewerbesteuereinnahmen hängt von einer Vielzahl betriebswirtschaftlicher Faktoren ab, die nicht Gegenstand der Bauleitplanung sind und sich einer verlässlichen Prognose im Verfahren entziehen. Die Gewerbesteuer ist eine dauerhaft an den laufenden Betrieb anknüpfende Gemeindesteuer; ihr Potenzial entfaltet sich mittel- und langfristig mit stabilisiertem Geschäftsbetrieb.</i></p> <p><i>Des Weiteren sind über die Gewerbesteuer hinaus vielfältige ökonomische Wirkungen zu erwarten. Hierzu gehören insbesondere Beschäftigungseffekte, zusätzliche Einkommensteueranteile, erhöhte Nachfrage in Gastronomie, Hotellerie und Einzelhandel sowie Impulse für den Tourismus. Diese Wirkungen treten mit Aufnahme des Betriebs ein und wirken ergänzend zur Gewerbesteuer. Die mit dem Vorhaben verbundenen hohen Baukosten stellen zugleich eine erhebliche Investition am Standort Freising dar. Bereits während der Bauphase entstehen Aufträge für Bauunternehmen, Handwerksbetriebe,</i></p>	
--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<i>Zulieferer und Dienstleister. Diese Effekte wirken unabhängig von der späteren steuerlichen Behandlung und führen unmittelbar zu Wertschöpfung und Beschäftigung.</i>		
14.14	<ul style="list-style-type: none"> • „Green washing“, weil die Umweltbilanz von Bau, Infrastruktur und vor allem Verkehr beim Betrieb nicht berücksichtigt wird. 	<p><i>Der Belang des Klimaschutzes ist in der Bauleitplanung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Etwaige negative Auswirkungen des Vorhabens sind dabei in Verhältnis zu den mit der Planung erstrebten Vorteilen zu setzen. § 1a Abs. 5 BauGB stellt kein Optimierungsgebot dar, das dem Klimaschutz eine Sonderstellung gegenüber anderen Belangen einräumt. Dabei ist zu beachten, dass die Abwägung stets einen bodenrechtlichen Bezug aufweist. Mithin ist die Stadt Freising weder berechtigt noch verpflichtet, allgemeine klimaschutzpolitische Maßnahmen zu ergreifen. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden im Rahmen des Umweltberichts dargestellt und bewertet. Eine zahlenmäßige Bilanzierung der Auswirkungen des Vorhabens ist nicht erforderlich.</i></p> <p><i>Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) sind die Emissionen in Sektoren gegliedert, darunter u. a. der Gebäudesektor und der Verkehrssektor. Für den Gebäudesektor ist der Vorhabenträger unmittelbar verantwortlich – hier werden durch Energieeffizienzmaßnahmen, die Nutzung regenerativer Energien sowie eine nachhaltige Bauweise sämtliche Vorgaben eingehalten. Eine direkte Zurechnung des Verkehrssektors zum Gebäudesektor ist gesetzlich nicht</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>vorgesehen. Das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger. Die angestrebte Nachhaltigkeit wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch eine DGNB-Zertifizierung konkret dokumentiert. Der Projektträger strebt die Erreichung des Gold-Standards an. Eine DGNB-Gold-Vorzertifizierung liegt bereits vor. Ein Vergleich der Arena mit anderen Veranstaltungsstätten ähnlicher Kapazität (bis zu 20.000 Personen) zeigt zudem, dass durch eine besonders effiziente Planung ein deutlich geringeres Bauvolumen realisiert werden konnte. Dies führt unmittelbar zu einem ressourcenschonenden Materialeinsatz im Vergleich zu vergleichbaren Projekten.</p>		
14.15	<ul style="list-style-type: none"> Für Vorhaben in dieser Größenordnung ist üblicherweise ein Raumordnungsverfahren erforderlich. Dies wird mit einem lapidaren Satz weggewischt: „Die Prüfung und Gewichtung dieser Kriterien ergeben in der durchgeführten Gesamtschau, dass es sich bei dem Vorhaben nicht um ein überörtlich bedeutsames Vorhaben handelt.“ (S. 40 der Begründung) 	<p>Ein Vorhaben ist überörtlich raumbedeutsam, wenn seine Raumbedeutsamkeit über ein Gemeindegebiet hinausreicht. Gegen die Annahme einer überörtlichen Bedeutsamkeit des Vorhabens sprechen jedoch insbesondere die nachfolgend aufgeführten, im Rahmen einer Gesamtabwägung als ausschlaggebend zu bewertenden Gesichtspunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aus raumordnerischer Sicht stellt der Flughafen München ein strukturelles Trennelement dar, das eine klare Abgrenzung unterschiedlicher 		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Funktionsräume bewirkt. Die benachbarten Kommunen sind aus Sicht des betrachteten Standorts jenseits dieser funktionalen Grenze verortet.</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Die Erschließung des Vorhabens erfolgt unter Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Zusätzliche Aus- oder Umbaumaßnahmen auf dem Gebiet benachbarter Gemeinden sind im Vergleich zum Nullfall infolge des Vorhabens nicht erforderlich.</i>- <i>Die Lage unmittelbar angrenzend an das planfestgestellte Gebiet des Flughafens schließt es weitgehend aus, dass das Vorhaben maßgeblichen Einfluss auf die formellen und informellen Planungen benachbarter Gemeinden hat, da dieses Gebiet fachplanerisch die gemeindliche Planungshoheit sperrt (§ 37 BauGB).</i>- <i>Die vom Vorhaben beanspruchte Fläche grenzt direkt an das Flughafengelände und besitzt keine raumordnerisch relevanten landschaftlichen Merkmale.</i>- <i>Das Vorhaben wird auch in wirtschaftlicher Hinsicht keine maßgeblich negativen Auswirkungen auf benachbarte Kommunen haben.</i>- <i>Da es sich nicht um ein überörtlich raumbedeutsames Vorhaben gem. Art. 24 Abs. 1 BayLplG handelt, sei die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens entbehrlich.</i>- <i>Dies wurde von der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.2 Raumordnung, Landes- und</i>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Regionalplanung am 15.12.2022 innerhalb eines Termins sowie am 14.10.2022 per E-Mail unterstrichen. Weiterhin wurde die Regierung von Oberbayern erneut innerhalb der frühzeitigen Beteiligung um Stellung geben. Es liegt keine Änderung der Aussage vor.</i></p> <p>- <i>Eine genaue Erläuterung ist in der Begründung im Kapitel 4 zu finden.</i></p>		
14.16	<p>• Es fehlt eine nachvollziehbare Planrechtfertigung. München hat ein großes Angebot verschiedener Veranstaltungshallen (Z.B. Olympiahalle für 15.000 Besucher)</p> <p>Fazit: „Braucht´s des?“ Angesichts der erheblichen Auswirkungen, insbesondere durch die Steigerung des Straßenverkehrs und die Förderung des Flugverkehrs und der fehlenden Planrechtfertigung, ist das Projekt und die angestrebten Änderungen der Bebauungspläne bzw. des Flächennutzungsplanes abzulehnen.</p>	<p><i>Die Bauleitplanung dient im Gegensatz zum Fachplanungsrecht nicht einer „Bedarfsdeckung“ und unterliegt daher nicht einer Planrechtfertigung. Bauleitpläne müssen nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB erforderlich sein, mithin eine positive Planungskonzeption aufweisen und grundsätzlich umsetzbar sein. Der vorliegende Planentwurf beruht auf einem umfassend ausgearbeiteten städtebaulichen Konzept. Durch die Ausgestaltung als vorhabenbezogener Bebauungsplan wird eine Umsetzung des geplanten Vorhabens nach Maßgabe des § 12 BauGB sichergestellt.</i></p> <p><i>Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, oder welches Angebot es dort bereits gibt, ist 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).</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Gutachten wurde der Stadt nachvollziehbar dargelegt, dass einerseits der Standort aufgrund von zahlreichen Synergien mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Stellplätze) geeignet ist. Andererseits wurde damit auch nachgewiesen, dass das Vorhaben an diesem Standort funktioniert. Die Arena ist speziell für Konzerte optimiert und bietet bessere Akustik, Sicht und Ausstattung als die vorhandenen Sport- oder Multifunktionshallen in der Region und kann somit auf neue Veranstaltungskonzepte eingehen. Eine ausführliche Erläuterung zur städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativenprüfung ist dem Aufstellungsbeschluss (Protokoll Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022 einzusehen unter: www.freising.de/rathaus/politik/tagesordnung-und-beschluesse) zu entnehmen.</p>		
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
15.	Stellungnahme vom 29.04.2025			
15.1	<p>Einwendung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>im Rahmen der öffentlichen Auslegung erhebe ich hiermit Einwendung gegen das geplante Projekt „MUCcc“. Meine Einwendung bezieht sich insbesondere</p>	<ul style="list-style-type: none"> Im Verkehrsgutachten wurden zwei Szenarien berechnet, um die Phase vor der Inbetriebnahme (Prognosejahr 2027) und die Phase nach Inbetriebnahme (Prognosejahr 2035) getrennt untersuchen zu können. Zusätzlich wurden die Auswirkungen einer 		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>auf erhebliche Schwächen in den vorgelegten Verkehrsgutachten und dem Nachhaltigkeitskonzept.</p> <p>1. Verkehrsgutachten – Kritikpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> Überoptimistische ÖPNV-Annahmen: Das Verkehrsgutachten geht von einer Fertigstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke bis 2035 aus. Angesichts aktueller Verzögerungen (aktuell geplant 2035–2037) ist jedoch realistisch mit der bestehenden, bereits heute überlasteten S-Bahn-Infrastruktur zu rechnen. Die prognostizierten ÖPNV-Anteile von 34–38 % sind daher nicht belastbar. Schwachstellen bei der Abend- und Nachtmobilität: Die Rückreise nach Veranstaltungen wird zu optimistisch bewertet. In den späteren Abendstunden existieren abseits der S-Bahn-Linien kaum noch ÖPNV-Angebote. Besucher aus dem Umland werden mangels Alternativen größtenteils auf den Pkw angewiesen sein. Unrealistische Annahmen über Entlastungseffekte durch Shuttle-Busse: Shuttle-Systeme werden im Gutachten als mögliche Entlastung dargestellt, ihre tatsächliche Akzeptanz und Pünktlichkeit jedoch nicht kritisch bewertet. Unterschätzung der Überlagerung mit Berufsverkehr: Der Hauptanreisezeitraum (18–20 Uhr) fällt direkt in die werktägliche Stoßzeit, insbesondere im Münchner Flughafenbereich. Dies wird im Gutachten nicht ausreichend als Risiko adressiert. 	<p><i>verspäteten Inbetriebnahme (Prognosejahr nach 2035) untersucht. Die ÖPNV-Anteile bei der An- und Abreise werden für jedes Szenario differenziert berechnet und beziehen sich auf das jeweilige ÖPNV-Angebot. Da bezüglich des ÖPNV-Anteils aufgrund der Lage des geplanten MUCcc und der Parkplatzverfügbarkeit am Flughafen eher das Risiko besteht, dass der ÖPNV-Anteil von insgesamt rund 37 % (2027) und 38 % (2035, jeweils mit Veranstaltungsbesuchern aus dem Flughafen- Areal) unterschritten wird, war es angezeigt, für den Untersuchungsteil Straße des Verkehrsgutachtens sicherheitshalber von einem niedrigeren ÖPNV-Anteil auszugehen. Und zwar wurde dort der Wert noch einmal um rund 10 % abgesenkt. Dadurch ist gewährleistet, dass die durchgeführten Funktionsnachweise, Kapazitätsbetrachtungen sowie die Gestaltung / Dimensionierung von Infrastrukturangeboten (Straße und Schiene) für alle Veranstaltungsszenarien sowie mögliche Belastungsschwankungen beim allgemeinen, nicht veranstaltungsspezifischen Verkehrsaufkommen im Sinne von „Worst-Case-Betrachtungen“ abgedeckt sind. (Gutachten S. 13)</i></p>		
--	---	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<ul style="list-style-type: none">• Die je nach Quelle-Ziel-Relation unterschiedlichen Angebote in ÖPNV und MIV sind ein zentrales Element der Verkehrsprognosen. Dabei wird detailliert nachgewiesen, für welche Teilräume welche ÖPNV-Anteile erwartet werden. Für überregionale Besucher einer Abendveranstaltung wird z.B. für 2027 ein ÖPNV-Anteil von 6 % errechnet. Dieser sehr niedrige Wert resultiert aus den angesprochenen fehlenden ÖPNV-Angeboten und kann nicht als zu optimistisch bezeichnet werden.• Für die als unwahrscheinlichen eingeschätzten Fälle, dass das im Gutachten beschriebene Entlastungskonzept nicht realisierbar ist, oder der ÖPNV-Anteil bei Veranstaltungsbesuchern höher als angenommen ist, wurde zusätzlich ein Rückfall-Konzept mit shuttle-Bussen untersucht. Dabei wurden zwei Sonder- bzw. Shuttle-Buslinien im Verkehr zu und von Großveranstaltungen angenommen:<ul style="list-style-type: none">• eine Shuttle-Buslinie nach Freising Bahnhof (Anschluss an S-Bahn, Regionalexpress Richtung München/Landshut/Regensburg) mit dem hauptsächlichen Ziel der Entlastung der Buslinie 635 und als Ersatz für den nicht bestehenden Halt des ÜFEX/FEX,		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<ul style="list-style-type: none">• eine Shuttle-Buslinie nach Fröttmaning22 (Anschluss an die U6) mit dem hauptsächlichen Ziel der Entlastung der S-Bahnlinie S8. Um kritische Lasten auf der S8 und in der Buslinie 635 zu vermeiden wären 2027 beispielsweise 9 Kurse mit Shuttlebussen Richtung Freising und 18 Kurse Richtung Fröttmaning erforderlich. Tatsächlich ist dieses Szenario mit zwei Shuttle-Buslinien überdimensioniert, da ja nur der entfallende Halt des ÜFEX nach Freising ersetzt werden müsste. Die davon betroffene Nachfrage ist höher als im Szenario 2027, dafür aber muss nur in einer Richtung (in Richtung Freising) entlastet werden. Die Machbarkeit einer Entlastung durch Busse ist damit auch im Rückfall- Szenario 2035 gegeben.• Die Modellierung der zeitlichen Verteilung der verschiedenen Fahrgastsegmente (Veranstaltungsbesucher, Fluggäste, sonstige Fahrten) ist ein Hauptteil des Gesamtverkehrsgutachtens. Dabei werden richtungsbezogen detaillierte Informationen zur tageszeitlichen Verteilung der Fahrten ausgewertet, um so deren Überlagerung abbilden zu können. Es werden Auslastungszahlen je relevantem		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Querschnitt ausgewiesen, mit denen die Auslastung beurteilt werden kann. Gemäß Verkehrsgutachten überlagern sich die Verkehre der anreisenden Veranstaltungsbesucher insbesondere auf dem Weg zur abendlichen Veranstaltung mit dem werktäglichen Verkehr. Daher wurde es als zwingend erforderlich erachtet, die Verkehrsbelastungen nicht nur für den Veranstaltungsverkehr, sondern auch für den übrigen Verkehr zu ermitteln und auf den Prognosehorizont 2035 hochzurechnen. (vgl. Kap. 2.6 Verkehrsgutachten).</p> <p>Im Verkehrsgutachten werden damit insbesondere die Abendspitzenstunden zwischen 18 und 20 Uhr betrachtet.</p>		
15.2	<p>2. Nachhaltigkeitskonzept – Kritikpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine Berücksichtigung der Emissionen durch Anreiseverkehr: Das Konzept fokussiert ausschließlich auf Bauweise und Betrieb der Halle. Der durch den zusätzlichen Flug- und Autoverkehr entstehende massive Anstieg an Emissionen wird vollständig ausgeklammert. • Irreführende Darstellung der Nachhaltigkeit: Die geplante DGNB-Zertifizierung bewertet lediglich Gebäudeaspekte und suggeriert dennoch eine umfassende ökologische Vorbildlichkeit des Gesamtprojekts. Die tatsächlich größte Umweltbelastung – der Anreiseverkehr – bleibt unberücksichtigt. 	<p>Der Belang des Klimaschutzes ist in der Bauleitplanung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Etwaige negative Auswirkungen des Vorhabens sind dabei in Verhältnis zu den mit der Planung erstrebten Vorteilen zu setzen. § 1a Abs. 5 BauGB stellt kein Optimierungsgebot dar, das dem Klimaschutz eine Sonderstellung gegenüber anderen Belangen einräumt. Dabei ist zu beachten, dass die Abwägung stets einen bodenrechtlichen Bezug aufweist. Mithin ist die Stadt Freising weder berechtigt noch verpflichtet, allgemeine klimaschutzpolitische Maßnahmen zu ergreifen. Die Auswirkungen</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<ul style="list-style-type: none"> • Gefahr von "Greenwashing": Die positiven Aspekte der Gebäudeplanung werden hervorgehoben, während die erheblichen negativen Umweltwirkungen durch Verkehrsaufkommen und Flächenversiegelung nicht transparent gemacht werden. 	<p><i>des Vorhabens wurden im Rahmen des Umweltberichts dargestellt und bewertet. Eine zahlenmäßige Bilanzierung der Auswirkungen des Vorhabens ist nicht erforderlich.</i></p> <p><i>Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) sind die Emissionen in Sektoren gegliedert, darunter u. a. der Gebäudesektor und der Verkehrssektor. Für den Gebäudesektor ist der Vorhabenträger unmittelbar verantwortlich – hier werden durch Energieeffizienzmaßnahmen, die Nutzung regenerativer Energien sowie eine nachhaltige Bauweise sämtliche Vorgaben eingehalten. Eine direkte Zurechnung des Verkehrssektors zum Gebäudesektor ist gesetzlich nicht vorgesehen.</i></p> <p><i>Dem Klimawandel und Klimaschutz wurden im Rahmen des Projekts im besonderen Maße Rechnung getragen. Schon die Wahl des Vorhabengrundstücks, dass an das bereits verkehrlich und baulich erschlossene Areal des Flughafen Münchens angrenzt, ermöglicht die Mitnutzung und punktuelle Anpassung bereits vorhandener Infrastruktur und verhindert sowohl unnötigen Flächenverbrauch als auch Leerstand in den Parkhäusern.</i></p> <p><i>Das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf</i></p>	
--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>fossile Energieträger. Die angestrebte Nachhaltigkeit wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch eine DGNB-Zertifizierung konkret dokumentiert. Der Projektträger strebt die Erreichung des Gold-Standards an. Eine DGNB-Gold-Vorzertifizierung liegt bereits vor. Ein Vergleich der Arena mit anderen Veranstaltungsstätten ähnlicher Kapazität (bis zu 20.000 Personen) zeigt zudem, dass durch eine besonders effiziente Planung ein deutlich geringeres Bauvolumen realisiert werden konnte. Dies führt unmittelbar zu einem ressourcenschonenden Materialeinsatz im Vergleich zu vergleichbaren Projekten.</i></p> <p><i>Zudem ist die Planung auf eine Reduzierung von Emissionen über den gesamten Lebenszyklus der Gebäude, einschließlich Herstellung, Errichtung, Nutzung, Rückbau und Recycling ausgelegt. Für die Arena wird eine eigene Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet, um anspruchsvolle Umweltstandards zu erfüllen. Der Vorhabensträger wird nach Fertigstellung des Gebäudes die CO₂-Bilanz über den gesamten Lebenszyklus offenlegen. Darüber hinaus verpflichtet er sich, einen Fahrplan für einen klimaneutralen Betrieb vorzulegen und diesen umzusetzen – mit dem Ziel, den Betrieb spätestens bis zum national festgelegten Zieljahr klimaneutral zu gestalten. Auf Grundlage einer Whole-Building-Simulation (WBS) wird beispielsweise ein Energiekonzept für die Arena entwickelt. Ziel dieses Konzepts ist es, zum einen durch</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<i>Ausnutzung natürlicher Ressourcen und einer günstigen Bauweise den Energiebedarf für ein gutes Gebäudeklima bereits so gering wie möglich zu halten (Suffizienz). Die benötigte Energie soll zu einem möglichst hohen Anteil direkt innerhalb der Arena oder auf dem Areal erzeugt (u.a. konsequente Nutzung der Abwärme im Gebäude) und durch umweltverträgliche Ansätze und den Einsatz regenerativer Energie gedeckt werden.</i>		
15.3	3. Forderungen <ul style="list-style-type: none"> • Überarbeitung des Verkehrsgutachtens auf Basis realistischer Infrastrukturprognosen (ohne Fertigstellung der 2. Stammstrecke bis 2035). • Erstellung eines ergänzenden Gutachtens zur Ökobilanz des Gesamtprojekts, inklusive der verkehrsinduzierten Emissionen. • Anpassung des Nachhaltigkeitskonzepts: Berücksichtigung aller Emissionsquellen (Gebäude + Verkehr). • Entwicklung eines verbindlichen Konzepts zur ÖPNV-Anbindung und Entlastung des Straßenverkehrs. <p>Mit freundlichen Grüßen,</p>	siehe 15.1 und 15.2		
	Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.			
16.	Stellungnahme vom 29.04.2025			
16.1	Sehr geehrte Damen und Herren, der Flughafen mit seinen gesamten Gewerbeeinrichtungen (Hotels, Air-Site-West etc.) belasten heute bereits die Region in enormen Umfang. Die Grenzen der Belastbarkeit sind teilweise bereits überschritten. Der Flugverkehr und	<i>Die Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens sind luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	der Flughafen sind Quelle für Lärm- und Schadstoffemissionen (ins. Stickoxide und giftige Fein- und Ultrafeinstäube), die Mensch und Umwelt schädigen.			
16.2	Riesige Gewerbebauten und die damit einhergehenden Verkehrsmengen erzeugen eine gewaltige Zusatzbelastung - an Schadstoffen, Lärm und Flächenverbrauch die auf das Umland und seine Bewohner wirken. Dazu kommt ein gewaltiger Flächenverbrauch zu Lasten von Natur und Naherholung.	<p><i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt. Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt. In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</i></p> <p><u>Verkehr:</u> <i>Das Verkehrsgutachten hat 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) unter Berücksichtigung von umzusetzenden verkehrstechnischen Maßnahmen, wie z.B. der Ausbau des Knotens Zentralallee / B 301, sichergestellt werden kann. Das Gutachten zur Lufthygiene sowie das Schallgutachten berücksichtigen die Verkehrsprognose aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten.</i></p> <p><u>Lärm</u></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Für die prognostizierte Verkehrslärmzunahme kann ein ausreichender Schutz durch Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden gewährleistet werden.</p> <p>Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</p> <p><u>Lufthygiene und Feinstaub:</u></p> <p>Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt.</p> <p>Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neu EU-Grenzwert der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM2,5 bei 10 µg/m³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m³. Für PM 10 gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel und 45 µg/m³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte,</p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubs ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist. Flächenverbrauch siehe 16.13</p>		
16.3	<p>Es bedeutet nochmals mehr Flug- und Autoverkehr, mehr Flächenverbrauch, mehr Belastungen für die Region. So wird gefordert, die Zubringerstraßen nach Freising auszubauen und die Schlüterbrücke auf vier Spuren zu verbreitern - ein gewaltiger Eingriff im Süden Freisings und die Isarauen. AufgeMUCKt und der BN halten die Event-Halle deshalb für nicht verträglich und sehen mit der Olympiahalle in München geeignete Hallen vorhanden.</p>	<p>Ein vierstreifiger Ausbau der Schlüterbrücke ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Das Verkehrsgutachten für die Eventarena zeigt, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt. Weitergehende Ausbauten liegen in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers. Ein möglicher Ausbau der Schlüterbrücke hängt zusammen mit der Verkehrsuntersuchung für den Knotenpunkt FS 44/45. Die Einmündung FS44/45 erreicht bereits in der Analyse 2024 (gem. Verkehrsuntersuchung Knoten FS 44/45) und im Prognose Nullfall 2035 keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Für den Knotenpunkt gibt es daher bereits Verkehrsuntersuchungen seitens des Straßenbaulastträgers. Die Untersuchung ergibt die Notwendigkeit eines 4 – spurigen Ausbaus der Pförreraubücke (östlich vorgelagerte Brücke, nicht die Isarbrücke). Auf Grundlage der Untersuchung wurden bereits Beschlussfassungen zu den notwendigen</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Umbaumaßnahmen sowie für zukünftige VgV Verfahren gefasst.</p> <p>Das Verkehrsmodell für das Vorhaben zeigt zudem, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt.</p>		
16.4	<p>Das größte Problem dieser Planung: Förderung des Flugverkehrs!</p> <p>„Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Luftverkehr wurden im Gesamtverkehrsgutachten betrachtet. Die darin zugrunde gelegten Quellen des Besucheraufkommens lassen erwarten, dass nur ein geringer Teil der Besucher des Vorhabens per Flugzeug anreisen wird. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass diese Anreisen zu zusätzlichen An- und Abflügen auf dem Flughafen München führen werden. Vielmehr werden diese An- und Abreisen im Rahmen des bestehenden regulären Flugplans des Flughafens München abgewickelt.“ (Begründung der Stadt Freising, S. 17)</p> <p>Dies wird von mir erheblich angezweifelt. Es wird zu einer deutlichen Zunahme des Luftverkehrs kommen.</p> <p>Selbst die FMG (S. 5 der Stellungnahme der FMG) sieht dies anders: „Gerade bei Großveranstaltungen wie z.B. Konzerten weltbekannter Künstler oder großer Konferenzen setzt sich das Publikum zu einem nicht unerheblichen Teil aus internationalen Gästen bzw. Teilnehmern zusammen.“ Womit klar ist, dass mit einer erheblichen Steigerung beim Luftverkehr zu rechnen ist.</p> <p>Die zu erwartende Steigerung der Flugbewegungen liefert Argumente für eine 3. Bahn. Nach dem erfreulichen Rückgang der Belastung, weil der innerdeutsche und der Geschäfts-Flugverkehr deutlich zurückgegangen ist, sollen nun wieder mehr Flugzeuge zu den „Events“ fliegen.</p>	<p>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</p> <p>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht.</p> <p>Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Tatsächlich sieht es bei Großveranstaltungen so aus, wie Klimaschützer recherchierten:</p> <p>„...Konzert Adele. Diese Gruppe (24,3% der der Konzertbesucher kamen mit dem Flugzeug) verursachte über 77 Prozent der gesamten Emissionen der Anreise. Besonders auffällig ist, dass 92 Prozent dieser Reisenden ausschließlich für die Veranstaltung mit dem Flugzeug angereist sind.</p> <p>Die Diskrepanz zwischen der Anzahl der Flugreisenden und ihrem überproportionalen Anteil an den Gesamtemissionen verdeutlicht die gravierenden Umweltauswirkungen des Flugverkehrs. (Umweltdialog 9/2024). Ähnliche Zahlen mit oft noch mehr Fluganteilen wurden bei anderen Groß-Konzerten gezählt.</p>	<p>„Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen. Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</p>		
16.5	<p>Die Folge:</p> <p>Belastung durch Flugverkehr steigt – Lärm, Ultrafeinstaub etc. Und es ist zu befürchten, dass nach Groß-Veranstaltungen auch die Nachtflüge zunehmen werden. Die Planung steht in deutlichem Widerspruch zur ansonsten klaren Haltung der Stadt gegen die geplante 3. Startbahn.</p>	Siehe 16.4		
16.6	<p>Weiteres großes Problem: Der Straßenverkehr wird massiv zunehmen.</p> <p>Die Verkehrsinfrastruktur auf den öffentlichen Straßen muss zusätzlich auf Kreis- und damit auch Stadtkosten ausgebaut werden.</p>	<p>Der zusätzliche Verkehr wurde im Rahmen einer Untersuchung der Obermeyer Group umfassend betrachtet. Dabei wurden Maßnahmen identifiziert, die vor Inbetriebnahme umgesetzt werden – etwa der Ausbau des Knotenpunkts B 301/Zentralallee.</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Das betrifft insbesondere die große Kreuzung an der B301 / Freisinger Allee und einige Ampelanlagen.</p> <p>Der Bebauungs-Plan-Entwurf geht von folgenden unrealistischen Annahmen aus, damit es „nur“ die aufgezeigten Engpässe gibt:</p>	<p><i>Viele dieser Maßnahmen wären bereits im sogenannten „Nullfall“ (ohne Arena) notwendig, sodass sich die Verkehrssituation durch ihre Umsetzung im Vergleich zum heutigen Bestand sogar verbessern wird. Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde das Gesamtverkehrsaufkommen für den Planfall 2035 prognostiziert und der Entwicklung ohne Vorhaben (Prognose Nullfall 2035) gegenübergestellt.</i></p> <p><i>Für die Abschätzung und Verteilung des künftigen Besucheraufkommens MUCcc und zum Nachweis der Funktionsfähigkeit des Straßennetzes wurden Knoten- und Straßenquerschnitte in einem erweiterten Umgriff betrachtet.</i></p> <p><i>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. Neben bereits im Prognose Nullfall (ohne Vorhabenplanung), notwendigen Infrastrukturmaßnahmen an mehreren untersuchten Knotenpunkten, sind zusätzliche baulichen, verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen notwendig und im Verkehrsgutachten festgehalten. Bei den verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen handelt es sich z.B. um die Errichtung von Lichtsignalanlagen, aber auch um den Ausbau</i></p>		
--	---	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>von einzelnen Knotenpunkten oder auch den 4-spürigen Ausbau der Freisinger Allee.</p> <p>Der Vorhabenträger hat sich vertraglich verpflichtet, sämtliche ursächlich durch das Vorhaben entstehenden Kosten zu tragen. Dies umfasst insbesondere die Kosten für die verkehrliche Erschließung des Plangebiets. Zudem ist er für die Herstellung bzw. Ertüchtigung der Erschließung im Planumgriff verantwortlich. Für die Stadt entstehen daher keine Aufwendungen im Zusammenhang mit der verkehrlichen Erschließung im Plangebiet.</p>		
16.7	<ul style="list-style-type: none"> „Doppelnutzung Parkverkehr mit FMG-Parkhaus.“ 3400 von 4700 Parkplätzen sollen in dem bei Bedarf angeblich leerstehenden FMG-Parkhaus untergebracht werden. Es gibt jedoch einen rund-um-die-Uhr-Betrieb. 	<p>Die im Bebauungsplan getroffenen Annahmen basieren auf den tatsächlich zur Verfügung stehenden Parkflächen und den dauerhaft vertraglich gesicherten Ansprüchen des Vorhabenträgers auf Mitnutzung bestehender Parkmöglichkeiten auf FMG-Grundstücken. Der Vorhabenträger hat, basierend auf vertraglichen Vereinbarungen und dem umfassenden Verkehrsgutachten, ein Erschließungskonzept vorgelegt, das sowohl dem Stellplatzbedarf als auch den sonstigen verkehrlichen Einflüssen gerecht wird und die verkehrliche Organisation des Vorhabens sicherstellt.</p> <p>Die FMG verfügt über zahlreiche Parkflächen und Parkhäuser in unmittelbarer Nähe zum Vorhabengrundstück und hat sich vertraglich verpflichtet, diese dem Vorhabenträger zur Verfügung zu stellen. Insgesamt stehen dem Vorhabenträger bis zu 3.460 Stellplätze zur</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>exklusiven Reservierung zur Verfügung (Wochentags vor 17 Uhr 1.800 Stellplätze). Der Anspruch auf die entsprechende Nutzung ist vertraglich dauerhaft gesichert; macht der Vorhabenträger von seinem einseitigen Reservierungsrecht Gebrauch, sind die Stellplätze zur exklusiven Nutzung in der entsprechenden Zeit zur Verfügung zu stellen. Es ist zu berücksichtigen, dass ausverkaufte Großveranstaltungen in aller Regel Abendveranstaltungen mit Beginn gegen 20 Uhr darstellen, während Tagesveranstaltungen zumeist kleinere bis mittlere Formate mit geringerem Stellplatzbedarf umfassen. Insbesondere bei Abendveranstaltungen können auch Stellplätze genutzt werden, die tagsüber für Mitarbeiter vorgesehen sind. Die Auslastungszahlen der FMG-Parkhäuser lässt die vertraglich zugesicherte Nutzung durch den Vorhabenträger zu. Die Mitnutzung bestehender Parkflächen stellt einen besonderen Standortvorteil dar, der Effizienzen und Synergien ermöglicht. Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass am Flughafen weitere Parkflächen von Drittbesitzern, z. B. ansässigen Unternehmen, in der Nähe zum Vorhabengrundstück bestehen. Der Vorhabenträger steht hier im Austausch, um im Bedarfsfall auch solche Stellplätze mitnutzen zu können.</p>		
16.8	<ul style="list-style-type: none"> • „Hauptverkehr erst (nach 19:00 Uhr), wenn der Berufsverkehr auf der B301 schon vorbei ist“. 	<p>Die Modellierung der zeitlichen Verteilung der verschiedenen Fahrgastsegmente (Veranstaltungsbesucher, Fluggäste, sonstige Fahrten) ist ein Hauptteil des</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Kaum vorstellbar, dass der Berufsverkehr um 19:00 Uhr vorbei sein soll und für die angenommene abendliche Großveranstaltung die Besucher, Lieferanten etc. erst nach 19:00 kommen</p>	<p><i>Gesamtverkehrsgutachtens. Dabei werden richtungsbezogen detaillierte Informationen zur tageszeitlichen Verteilung der Fahrten ausgewertet, um so deren Überlagerung abbilden zu können. Es werden Auslastungszahlen je relevantem Querschnitt ausgewiesen, mit denen die Auslastung beurteilt werden kann. Gemäß Verkehrsgutachten überlagern sich die Verkehre der anreisenden Veranstaltungsbesucher insbesondere auf dem Weg zur abendlichen Veranstaltung mit dem werktäglichen Verkehr. Daher wurde es als zwingend erforderlich erachtet, die Verkehrsbelastungen nicht nur für den Veranstaltungsverkehr, sondern auch für den übrigen Verkehr zu ermitteln und auf den Prognosehorizont 2035 hochzurechnen. (vgl. z.B. Kap. 2.6). Die Aussage „Hauptverkehr erst (nach 19:00 Uhr), wenn der Berufsverkehr auf der B301 schon vorbei ist“ ist in den Bebauungsplanunterlagen nicht enthalten. Im Gegenteil, im Verkehrsgutachten werden insbesondere die Abendspitzenstunden zwischen 18 und 20 Uhr betrachtet.</i></p>		
16.9	<ul style="list-style-type: none"> • B301 / Clemensänger (vor Schlüterbrücke) soll angeblich keinen Mehrverkehr bekommen. 	<p><i>Die Einmündung FS44/45 erreicht bereits in der Analyse 2024 (gem. Verkehrsuntersuchung Knoten FS 44/45) und im Prognose Nullfall 2035 keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Für den Knotenpunkt gibt es daher bereits Verkehrsuntersuchungen seitens des Straßenbaulastträgers. Auf Grundlage der Untersuchung wurden bereits Beschlussfassungen zu den notwendigen</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Umbau Planungen sowie für zukünftige VgV Verfahren gefasst.</p> <p>Das Verkehrsmodell für die Eventarena zeigt zudem, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt.</p>		
16.10	<ul style="list-style-type: none"> • Noch 2022 erforderlicher Ausbau Bahn und BAB A92 nun offensichtlich kein Thema mehr? <p>Bereits das Verkehrsgutachten für den „LabCampus“ im Flughafen kam zu dem Ergebnis, dass die Straßen gerade noch ausreichen. Und dieser Zuwachs ist offensichtlich ohne Auswirkung?</p> <ul style="list-style-type: none"> • 	<p>Planungen zu A 92/Schiene liegen in der Zuständigkeit von Bund/DB/BAST und sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Die verkehrliche Funktionsfähigkeit des Vorhabens ist unabhängig von solchen Ausbauten gutachterlich nachgewiesen. Die Verkehrssimulation zeigt, dass es auf der Autobahn im Abschnitt Autobahndreieck Flughafen München zu einer Reduktion der Ø Geschwindigkeit von ~15 km/h im Vergleich zum Prognose Nullfall 2035 kommen kann. In Abstimmung mit der Autobahn GmbH wird das als vertretbar angesehen (Kap. 4.5.3 des Verkehrsgutachtens).</p>		
16.11	<p>Warum ist das MUCcc noch problematisch?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Ziel des existierenden Bebauungsplan 88a „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ – den freien Landschaftsraum zwischen Stadt und Flughafen zu bewahren, damit das Gewerbe nicht bis Freising wächst – wird aufgegeben. 	<p>Der Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ wird insgesamt in einer Flächengröße von 11,4 ha überlagert, dies entspricht ca. 2 % des Gesamtumgriffs des Bebauungsplans Nr. 88. Darüber hinaus liegt das Gebiet in der Randlage im wesentlichen Anschluss an den Flughafen und damit nicht im sensiblen Übergangsbereich zu den benachbarten Siedlungsbereichen im Süden und Norden des Flughafens. Damit wird dem im STEP 2030 formulierten Ziel, das „Flughafen und Stadt nicht zusammenwachsen dürfen“, hinreichend Rechnung getragen.</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		Die Planungsziele dieses Bebauungsplans werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.		
16.12	<ul style="list-style-type: none"> Zunahme Lärm, Schadstoffe (Stickoxide, Feinstaub und Ultrafeinstaub). 	Siehe 16.2		
16.13	<ul style="list-style-type: none"> Flächenversiegelung: 9 ha + weitere Flächen für den Verkehr – Flughafenmoloch breitet sich weiter aus. 	<p>Bei Umsetzung des Bebauungsplans erfährt das Plangebiet mit dem Bau von Gebäuden und Nebenflächen sowie dem Ausbau der Freisinger Allee neue Versiegelungen (insgesamt max. ca. 7,8 ha), was mit einem Verlust von Bodenfunktionen verbunden ist. Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die geplanten Versiegelungen werden im Rahmen des Bebauungsplans entsprechende Maßnahmen vorgesehen.</p> <p>Durch die Anlage von unversiegelten Grün- und Versickerungsflächen und die Versickerungspflicht innerhalb des Vorhabengebiets können beispielsweise Bodenfunktionen wiederhergestellt werden. Ergänzend übernehmen extensive und intensive Dachbegrünungen Bodenfunktionen (Wasseraufnahme und -retention, Verdunstungsfähigkeit). Weitere rechtlich verbindlich gesicherte Vermeidungsmaßnahmen stellen beispielsweise die Festsetzungen zur insektenfreundlichen Ausbildung von Beleuchtung und Werbeanlagen dar. Der Grundsatz der Ressourcenschonung spiegelt sich auch in der Nähe zur bestehenden Erschließung (Straßen und Sparten) und öffentlichen Einrichtungen wider.</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Es können insbesondere die bestehenden Straßen sowie vorhandene Infrastruktur benutzt werden.</i></p> <p><i>Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden, der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf wird über Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biototypen von ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt.</i></p>		
16.14	<ul style="list-style-type: none"> • Besucher und Personal müssen eine extreme Luftverschmutzung aushalten. Insbesondere die Stickoxid- und Ultrafeinstaubwerte (UFP) sind teils extrem hoch. Bei den gefährlichen UFP liegen die Werte bis zum 10-fachen der Empfehlung der WHO. 	Siehe 16.2		
16.15	<ul style="list-style-type: none"> • Lokale Kultur hat nach Aussage Kulturschaffender keinen Nutzen. • Gewerbesteuer? Wird wohl etliche Jahre dauern. 	<p><i>Kleine lokale Veranstaltungsorte bleiben unverzichtbar. Die Arena steht nicht in Konkurrenz zur lokalen Kultur, sondern ergänzt sie: Sie eignet sich für Großveranstaltungen, während intime Konzerte, Lesungen oder lokale Kulturprojekte nur in den kleineren Orten stattfinden können. Die Stadt legt großen Wert darauf, das bestehende Angebot, welches von Konzerten im Lindenkeller und Asamsaal bis hin zu</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Ausstellungen im Schafhof reicht, auch weiterhin zu fördern und nachhaltig zu sichern.</p> <p>Die Entwicklung von Gewerbesteuereinnahmen hängt von einer Vielzahl betriebswirtschaftlicher Faktoren ab, die nicht Gegenstand der Bauleitplanung sind und sich einer verlässlichen Prognose im Verfahren entziehen. Die Gewerbesteuer ist eine dauerhaft an den laufenden Betrieb anknüpfende Gemeindesteuer; ihr Potenzial entfaltet sich mittel- und langfristig mit stabilisiertem Geschäftsbetrieb. Des Weiteren sind über die Gewerbesteuer hinaus vielfältige ökonomische Wirkungen zu erwarten. Hierzu gehören insbesondere Beschäftigungseffekte, zusätzliche Einkommensteueranteile, erhöhte Nachfrage in Gastronomie, Hotellerie und Einzelhandel sowie Impulse für den Tourismus. Diese Wirkungen treten mit Aufnahme des Betriebs ein und wirken ergänzend zur Gewerbesteuer. Die mit dem Vorhaben verbundenen hohen Baukosten stellen zugleich eine erhebliche Investition am Standort Freising dar. Bereits während der Bauphase entstehen Aufträge für Bauunternehmen, Handwerksbetriebe, Zulieferer und Dienstleister. Diese Effekte wirken unabhängig von der späteren steuerlichen Behandlung und führen unmittelbar zu Wertschöpfung und Beschäftigung.</p>		
16.16	<ul style="list-style-type: none"> • „Green washing“, weil die Umweltbilanz von Bau, Infrastruktur und vor allem Verkehr beim Betrieb nicht berücksichtigt wird. 	<p>Das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger. Die angestrebte Nachhaltigkeit wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch eine DGNB-Zertifizierung konkret dokumentiert. Der Projektträger strebt die Erreichung des Gold-Standards an. Eine DGNB-Gold-Vorzertifizierung liegt bereits vor. Ein Vergleich der Arena mit anderen Veranstaltungsstätten ähnlicher Kapazität (bis zu 20.000 Personen) zeigt zudem, dass durch eine besonders effiziente Planung ein deutlich geringeres Bauvolumen realisiert werden konnte. Dies führt unmittelbar zu einem ressourcenschonenden Materialeinsatz im Vergleich zu vergleichbaren Projekten.</p>		
16.17	<ul style="list-style-type: none"> • Für Vorhaben in dieser Größenordnung ist üblicherweise ein Raumordnungsverfahren erforderlich. Dies wird mit einem lapidaren Satz weggewischt: „Die Prüfung und Gewichtung dieser Kriterien ergeben in der durchgeführten Gesamtschau, dass es sich bei dem Vorhaben nicht um ein überörtlich bedeutsames Vorhaben handelt.“ (S. 40 der Begründung) • Es fehlt eine nachvollziehbare Planrechtfertigung. München hat ein großes Angebot verschiedener Veranstaltungshallen (Z.B. Olympiahalle für 15.000 Besucher) <p>Fazit: Angesichts der erheblichen Auswirkungen, insbesondere durch die Steigerung des Straßenverkehrs und die Förderung des Flugverkehrs und der fehlenden</p>	<p>Ein Vorhaben ist überörtlich raumbedeutsam, wenn seine Raumbedeutsamkeit über ein Gemeindegebiet hinausreicht. Gegen die Annahme einer überörtlichen Bedeutsamkeit des Vorhabens sprechen jedoch insbesondere die nachfolgend aufgeführten, im Rahmen einer Gesamtabwägung als ausschlaggebend zu bewertenden Gesichtspunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aus raumordnerischer Sicht stellt der Flughafen München ein strukturelles Trennelement dar, das eine klare Abgrenzung unterschiedlicher Funktionsräume bewirkt. Die benachbarten Kommunen sind aus Sicht des betrachteten 		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Planrechtfertigung, lehne ich das Projekt und die angestrebten Änderungen der Bebauungspläne bzw. des Flächennutzungsplanes ab.</p> <p>Viele Grüße</p>	<p><i>Standorts jenseits dieser funktionalen Grenze verortet.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Die Erschließung des Vorhabens erfolgt unter Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Zusätzliche Aus- oder Umbaumaßnahmen auf dem Gebiet benachbarter Gemeinden sind im Vergleich zum Nullfall infolge des Vorhabens nicht erforderlich.</i> - <i>Die Lage unmittelbar angrenzend an das planfestgestellte Gebiet des Flughafens schließt es weitgehend aus, dass das Vorhaben maßgeblichen Einfluss auf die formellen und informellen Planungen benachbarter Gemeinden hat, da dieses Gebiet fachplanerisch die gemeindliche Planungshoheit sperrt (§ 37 BauGB).</i> - <i>Die vom Vorhaben beanspruchte Fläche grenzt direkt an das Flughafengelände und besitzt keine raumordnerisch relevanten landschaftlichen Merkmale.</i> - <i>Das Vorhaben wird auch in wirtschaftlicher Hinsicht keine maßgeblich negativen Auswirkungen auf benachbarte Kommunen haben.</i> - <i>Da es sich nicht um ein überörtlich raumbedeutsames Vorhaben gem. Art. 24 Abs. 1 BayLplG handelt, sei die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens entbehrlich.</i> - <i>Dies wurde von der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.2 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung am 15.12.2022 innerhalb eines Termins sowie am 14.10.2022 per E-</i> 	
--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Mail unterstrichen. Weiterhin wurde die Regierung von Oberbayern erneut innerhalb der frühzeitigen Beteiligung um Stellung geben. Es liegt keine Änderung der Aussage vor.</i></p> <p><i>Eine genaue Erläuterung ist in der Begründung im Kapitel 4 zu finden.</i></p> <p><i>Die Bauleitplanung dient im Gegensatz zum Fachplanungsrecht nicht einer „Bedarfsdeckung“ und unterliegt daher nicht einer Planrechtfertigung. Bauleitpläne müssen nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB erforderlich sein, mithin eine positive Planungskonzeption aufweisen und grundsätzlich umsetzbar sein. Der vorliegende Planentwurf beruht auf einem umfassend ausgearbeiteten städtebaulichen Konzept. Durch die Ausgestaltung als vorhabenbezogener Bebauungsplan wird eine Umsetzung des geplanten Vorhabens nach Maßgabe des § 12 BauGB sichergestellt.</i></p> <p><i>Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, oder welches Angebot es dort bereits gibt, ist 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).</i></p> <p><i>Aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Gutachten wurde der Stadt</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>nachvollziehbar dargelegt, dass einerseits der Standort aufgrund von zahlreichen Synergien mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Stellplätze) geeignet ist. Andererseits wurde damit auch nachgewiesen, dass das Vorhaben an diesem Standort funktioniert.</p> <p>Die Arena ist speziell für Konzerte optimiert und bietet bessere Akustik, Sicht und Ausstattung als die vorhandenen Sport- oder Multifunktionshallen in der Region und kann somit auf neue Veranstaltungskonzepte eingehen. Eine ausführliche Erläuterung zur städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativenprüfung ist dem Aufstellungsbeschluss (Protokoll Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022 einzusehen unter: www.freising.de/rathaus/politik/tagesordnung-und-beschluesse) zu entnehmen.</p>		
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
17.	Stellungnahme vom 29.04.2025			
17.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zum Bebauungsplan Nr. 88 B „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ äußere ich folgende Einwände:</p> <p>Ich habe die Befürchtung, dass unsere Umwelt durch dieses Projekt ohne zwingenden Grund massive Nachteile erleidet und wundere mich mit wie viel Rücksichtslosigkeit und Greenwashing dieses Projekt vorangetrieben wird. Der Verkehr auf der Straße und der Luftverkehr werden zunehmen. Letzteres</p>	<p><i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt.</i></p> <p><i>Dem Klimawandel und Klimaschutz wurden im Rahmen des Projekts im besonderen Maße Rechnung getragen. Schon die Wahl des</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>wird letztendlich auch ein Argument für die Notwendigkeit der dritten Startbahn liefern. Die Lebensqualität von tausenden Bürger*innen im Umland wird sich weiter verschlechtern.</p>	<p><i>Vorhabengrundstücks, dass an das bereits verkehrlich und baulich erschlossene Areal des Flughafen Münchens angrenzt, ermöglicht die Mitnutzung und punktuelle Anpassung bereits vorhandener Infrastruktur und verhindert sowohl unnötigen Flächenverbrauch als auch Leerstand in den Parkhäusern.</i></p> <p><i>Das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger. Die angestrebte Nachhaltigkeit wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch eine DGNB-Zertifizierung konkret dokumentiert. Der Projektträger strebt die Erreichung des Gold-Standards an. Eine DGNB-Gold-Vorzertifizierung liegt bereits vor.</i></p> <p><i>Ein Vergleich der Arena mit anderen Veranstaltungsstätten ähnlicher Kapazität (bis zu 20.000 Personen) zeigt zudem, dass durch eine besonders effiziente Planung ein deutlich geringeres Bauvolumen realisiert werden konnte. Dies führt unmittelbar zu einem ressourcenschonenden Materialeinsatz im Vergleich zu vergleichbaren Projekten.</i></p> <p><i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens</i></p>	
--	--	---	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i></p> <p><i>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht.</i></p> <p><i>Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen.</i></p> <p><i>Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</i></p> <p><i>Verkehr siehe 17.4</i></p>		
17.2	<p>Der Flughafen ist bereits jetzt ein sehr großer Emittent von Ultrafeinstaub. Durch die Realisierung des Projektes wird sich auch diese Belastung im Umland erhöhen.</p>	<p><i>Die lufthygienische Untersuchung hat die Belastung durch den bestehenden Flugverkehr in der Hintergrundbelastung entsprechend berücksichtigt. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubs ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist.</i></p>		
17.3	<p>Die Gewinner werden die Betreiber und die Gäste aus aller Welt sein, denen günstige Tickets und bequeme Flüge geboten werden. Für Bürger*innen und Pendler*innen im Landkreis werden dagegen die genannten Nachteile überwiegen.</p>	<p><i>Die geplante Arena wird vollständig privat finanziert, somit entstehen keine zusätzlichen Belastungen für den städtischen Haushalt. Durch die Ansiedlung einer solchen Eventarena werden mittelfristig wirtschaftliche Vorteile für die Stadt und den Landkreis erwartet, insbesondere durch zusätzliche Gewerbesteuerereinnahmen, neue Arbeitsplätze und eine Stärkung des lokalen Dienstleistungs- und Gastronomiesektors.</i></p> <p><i>Diese Einnahmen kommen der Allgemeinheit zugute. Sie können langfristig wieder in</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>wichtige Bereiche wie Kultur, Bildung, und soziale Projekte reinvestiert werden. Selbstverständlich wird die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf achten, dass die Interessen der Bürgerinnen und Bürger, insbesondere in Hinblick auf Siedlungsdruck, Verkehr und soziale Teilhabe, in die weitere Planung einbezogen werden. Dabei ist jedoch klarzustellen, dass insbesondere Fragen des Siedlungsdrucks und der sozialen Teilhabe gesamtstädtische Thematiken und nicht Teil des aktuellen Verfahrens sind.</p> <p>Der zusätzliche Verkehr wurde im Rahmen einer Untersuchung der Obermeyer Group umfassend betrachtet. Dabei wurden Maßnahmen identifiziert, die vor Inbetriebnahme umgesetzt werden – etwa der Ausbau des Knotenpunkts B 301/Zentralallee. Viele dieser Maßnahmen wären bereits im sogenannten „Nullfall“ (ohne Arena) notwendig, sodass sich die Verkehrssituation durch ihre Umsetzung im Vergleich zum heutigen Bestand sogar verbessern wird.</p> <p>Die Festsetzung der Ticketpreise obliegt den jeweiligen Veranstaltern bzw. Künstlern, nicht dem Betreiber der Veranstaltungsstätte. Aufgrund der hohen Kapazität der geplanten Veranstaltungsstätte ist davon auszugehen, dass ein breiteres Angebot unterschiedlicher Preiskategorien ermöglicht wird, sodass auch niedrigere Preissegmente zur Verfügung stehen können.</p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<i>Die Bauleitplanung hat auf die konkrete Preisgestaltung keinen Einfluss.</i>		
17.4	<p>Wenn man sich alle bisherigen Events in der Region ansieht, sind bezüglich des Verkehrs sämtliche Argumente für das Projekt fragwürdig bis unwahr:</p> <p>1. Sämtliche Prognosen des Vorhabenträgers SWMUNICH Real Estate GmbH sind in seinem Interesse erstellt. Das betrifft insbesondere das Verkehrsaufkommen.</p> <p>Es ist mit Sicherheit nicht garantiert, dass alle Veranstaltungen erst um 20 Uhr beginnen, so dass es keine Kollisionen mit dem Berufsverkehr gäbe. Selbstverständlich wird es dort Kongresse und weitere Veranstaltungen geben, die vormittags beginnen, abends enden und somit in den Berufsverkehr kommen. Staus sind also vorprogrammiert. Das führt letztendlich zu mehr Straßenbau.</p> <p>Wie valide Verkehrsprognosen sind, hat sich anschaulich an den Prognosen für das Wachstum des Flugverkehrs zur Begründung der 3. Startbahn erwiesen, sie sind seit Jahren komplette Makulatur.</p>	<p><i>Die beauftragten Fachgutachter arbeiten unabhängig vom Auftraggeber und ausschließlich fachlich begründet. Die Annahmen zum Modal-Split als Grundlage für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens differenziert nach den einzelnen Verkehrsmitteln Pkw, Reisebus, Taxi, S-Bahn, Regionalbus, Fuß- und Radverkehr sowie Flugzeug und werden auf der sicheren Seite liegend angenommen. Dadurch ist gewährleistet, dass die durchgeführten Funktionsnachweise, Kapazitätsbetrachtungen sowie die Gestaltung / Dimensionierung von Infrastrukturangeboten alle Veranstaltungsszenarien sowie mögliche Belastungsschwankungen beim allgemeinen, nicht veranstaltungsspezifischen Verkehrsaufkommen im Sinne der Worst-Case-Betrachtung abgedeckt sind. Gemäß Verkehrsgutachten überlagern sich die Verkehre der anreisenden Veranstaltungsbesucher insbesondere auf dem Weg zur abendlichen Veranstaltung mit dem werktäglichen Verkehr. Daher wurde es als zwingend erforderlich erachtet, die Verkehrsbelastungen nicht nur für den Veranstaltungsverkehr, sondern auch für den übrigen Verkehr zu ermitteln und auf den Prognosehorizont 2035 hochzurechnen. Im Verkehrsgutachten werden insbesondere die Abendspitzenstunden zwischen 18 und 20 Uhr betrachtet.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Das Verkehrsgutachten hat im Rahmen der Kapazitätsberechnungen 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.</i></p> <p><i>Neben bereits im Prognose Nullfall (ohne Vorhabenplanung), notwendigen Infrastrukturmaßnahmen an mehreren untersuchten Knotenpunkten, sind zusätzliche baulichen, verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen notwendig und im Verkehrsgutachten festgehalten. Bei den verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen handelt es sich z.B. um die Errichtung von Lichtsignalanlagen, aber auch um den Ausbau von einzelnen Knotenpunkten oder auch den 4-spurigen Ausbau der Freisinger Allee.</i></p> <p><i>Neben dem worst-case-Szenario einer Großveranstaltung mit 20.000 Besuchern und Spitzenstunden zwischen 18 und 20 Uhr, wurde in einer ergänzenden Betrachtung eine Kongressveranstaltung (12.000 Besucher) und Hauptanreisezeiten zwischen 7 und 9 Uhr sowie Hauptabreisezeiten zwischen 16 und 19Uhr betrachtet.</i></p> <p><i>Die Ergebnisse zeigen, dass im Anreisezeitraum alle Knotenpunkte eine ausreichende Leistungsfähigkeit</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>aufweisen. Einzig die Einmündung FS44/45 erreicht mit der Qualitätsstufe QSV E die Kapazitätsgrenze. Auch während der Abreise sind alle flughafeninternen Knoten ausreichend leistungsfähig.</p> <p>Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist.</p>		
17.5	<p>Die idealisierte Darstellung, dass viele Besucher*innen mit dem Fahrrad anreisen dürften, ist Greenwashing in höchster Vollendung. Wo auf der Welt gibt es bereits eine entsprechende Einrichtung, zu der eine nennenswerte Zahl der Besucher*innen mit dem Rad anreist? Was ist bei schlechtem Wetter? Was ist im Winter? Die meisten Gäste kommen von auswärts und werden mit Sicherheit überwiegend mit dem Auto oder dem Flugzeug anreisen.</p>	<p>Gemäß Ausführungen im Verkehrsgutachten wird davon ausgegangen, dass Anreisen mit dem Fahrrad hauptsächlich aus den umliegenden Gebieten erfolgen. Insgesamt werden ca. 1.100 Besucher aus Stadt- und Umlandgebiet Freising (500 Besucher) sowie aus den Gemeinden Ismaning, Hallbergmoos und dem Kreis Erding (600 Besucher) zu Großveranstaltungen erwartet. 20% dieser Besucher werden in der Annahme des Gutachtens mit dem Fahrrad anreisen. 200 Stellplätze (entspricht 1 % der Gäste) sind daher im Nordwesten des Vorhabengebietes vorgesehen. Weitere können im Vorhabengebiet beispielsweise für Beschäftigte im Betriebshof und im Bereich des Hotels angeordnet werden.</p>		
17.6	<p>Die Erfahrungen in Riem 2024 haben gezeigt, dass sehr viele Gäste mit dem Flugzeug aus dem Ausland anreisen, weil die Karten und Gesamtpakete sehr preisgünstig sind. Es ist billiger aus dem Ausland nach Deutschland auf ein Konzert zu fliegen, als das Konzert im eigenen Land zu besuchen. Wenn nur 15 % der Besucher*innen mit dem Flugzeug anreisen, sind das im Jahr 1 Mio.</p>	<p>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Fluggäste und eine Zunahme der Flüge von 2 % und damit mehr Fluglärm für hunderttausende Anwohner in den umliegenden Landkreisen.</p> <p>Beim Adele-Konzert 2024 in Riem reisten 24,3 % der der Konzertbesucher*innen mit dem Flugzeug an, 92 % dieser Reisenden kamen ausschließlich für die Veranstaltung mit dem Flugzeug.</p>	<p><i>luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i></p> <p><i>Der Verweis auf die Open-Air-Konzerte von 'Adele' ist nicht übertragbar (abweichendes Format, deutlich höhere Besucherzahl, Open-Air/temporäre Veranstaltungsfläche)</i></p>		
17.7	<p>Auch wenn mehr Besucher*innen mit dem Umweltverbund anreisen wollten, fehlen dafür die ÖPNV-Verbindungen (Busse), ausreichend Busparkplätze und Radwegverbindungen – damit wird offensichtlich gar nicht kalkuliert (s. oben).</p>	<p><i>Durch die direkte Anbindung an das Netz des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) insbesondere mit der S-Bahn-Haltestelle „Flughafen -Besucherpark“ ist auch eine gute Erreichbarkeit des Konzert- und Kongresszentrums mit der Bahn gewährleistet. Des Weiteren verfügt der Standort über eine Anbindung zum Überregionalen Flughafenexpress (ÜFEX), welcher eine öffentliche Anreise auch aus den Regierungsbezirken Niederbayern (Landshut) und Oberpfalz (Regensburg) sowie aus der Stadt Freising (ÜFEX-Haltestelle) zur Konzertarena ermöglicht. Die Kapazitätsberechnungen (S-Bahn-Querschnitte) zeigen ausreichende Reserven; Event-Betriebskonzept mit Wegeleitung und Reservetakt ist abgestimmt. Das Angebot für eine klimafreundliche Anreise ist damit gegeben.</i></p>		
17.8	<p>2. Wo ist das übergeordnete Interesse an diesem Projekt? Was ist die Planrechtfertigung? Beides fehlt.</p>	<p><i>Die Bauleitplanung dient im Gegensatz zum Fachplanungsrecht nicht einer „Bedarfsdeckung“ und unterliegt daher nicht einer Planrechtfertigung. Bauleitpläne müssen nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB erforderlich sein, mithin eine positive Planungskonzeption aufweisen und grundsätzlich umsetzbar sein.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Der vorliegende Planentwurf beruht auf einem umfassend ausgearbeiteten städtebaulichen Konzept. Durch die Ausgestaltung als vorhabenbezogener Bebauungsplan wird eine Umsetzung des geplanten Vorhabens nach Maßgabe des § 12 BauGB sichergestellt.</i></p> <p><i>Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, oder welches Angebot es dort bereits gibt, ist 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).</i></p> <p><i>Aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Gutachten wurde der Stadt nachvollziehbar dargelegt, dass einerseits der Standort aufgrund von zahlreichen Synergien mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Stellplätze) geeignet ist. Andererseits wurde damit auch nachgewiesen, dass das Vorhaben an diesem Standort funktioniert.</i></p> <p><i>Die Arena ist speziell für Konzerte optimiert und bietet bessere Akustik, Sicht und Ausstattung als die vorhandenen Sport- oder Multifunktionshallen in der Region und kann somit auf neue Veranstaltungskonzepte eingehen. Eine ausführliche Erläuterung zur städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativenprüfung ist dem Aufstellungsbeschluss (Protokoll Ausschuss</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<i>für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022 einzusehen unter: www.freising.de/rathaus/politik/tagesordnung-und-beschluesse) zu entnehmen.</i>		
17.9	3. Es gibt in München bereits mehrere passende Locations, neben der Olympiahalle z.B. der gerade fertiggestellte SAP Garden.	s.o. 17.8		
17.10	4. Was passiert, wenn die Prognosen nicht eintreffen? Wird die Location dann zurückgebaut? Gibt es Schadensersatz? Wer übernimmt die Verluste? Mit freundlichen Grüßen,	<i>Es werden im Rahmen des Durchführungsvertrags umfangreiche Absicherungen mit dem Vorhabenträger geschlossen. Durch die worst-case-Betrachtungen (Verkehrsgutachten) in denen jeweils das ungünstigste Szenario den Prognosen zugrunde gelegt wird, wird gewährleistet, dass sich die getroffenen Annahmen auf der sicheren Seite befinden und entsprechende Maßnahmen vorgesehen (bspw. Signalisierung der Knoten (vgl. Verkehrsgutachten)).</i>		
	Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.			
18.	Stellungnahme vom 30.04.2025			
18.1	Sehr geehrte Stadträt*innen, ich möchte folgende Stellungnahme, im Rahmen der Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB, zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 88b "MUCcc - Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum" sowie zur 41. Änderung des Flächennutzungsplans abgeben:	<i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Großveranstaltungen führen erfahrungsgemäß zu einer höheren Auslastung bestehender Verbindungen, nicht aber zu zusätzlichen Linienflügen. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>1. Ich als Anwohner des Flughafens in Attaching bezweifle das die Auslastung des Flufhafens nicht noch größer wird. In Begründung und Umweltbericht ist angegeben, das der Anteil an Gästen die mit dem Flugzeug anreisen werden bei 15-21 % liegen wird. Für mich ist nicht klar wie gewährleistet wird, das dies nicht zu mehr Flugverkehr führt. Zumal die extrem gute Anbindung der Arena an den Flughafen vermutlich dazu führen wird das noch viel mehr Menschen mit dem Flugzeug anreisen werden. Bitte erläutern sie dies</p>	<p><i>Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i></p> <p><i>Die genannten 15 -21% beziehen sich nur auf die Kongressbesucher (max. Auslastung 12.000 Gäste). In den Kapiteln 5.3 & 5.4 des Verkehrsgutachtens werden die Berechnungsansätze hierzu ausführlich erläutert. Für 15 bzw. 21% der Besucher wird erwartet, dass sie mit dem Flugzeug anreisen. Dieser Wert entspricht weitgehend den Ergebnissen der aktuellen bundesweiten Mobilitätsbefragung „Mobilität in Deutschland 2017“.</i></p>		
18.2	<p>2. Da sich das Gelände am Flughafen deutlich außerhalb der Stadt befindet ist zu bezweifeln das besonders viele Menschen mit dem Rad anreisen werden. Zusätzlich ist die Busverbindung zum Flughafen nur aus der Stadtmitte sinnvoll zu nutzen. Daher vermute ich das ein hoher Anteil an Gästen mit dem PKW anreisen wird was zu mehr Verkehrsbelastung führen würde und den Klimazielen entgegen steht. Bitte erläutern sie wie das verhindert werden soll.</p>	<p><i>Gemäß Ausführungen im Verkehrsgutachten wird davon ausgegangen, dass Anreisen mit dem Fahrrad hauptsächlich aus den umliegenden Gebieten erfolgen. Insgesamt werden ca. 1.100 Besucher aus Stadt- und Umlandgebiet Freising (500 Besucher) sowie aus den Gemeinden Ismaning, Hallbergmoos und dem Kreis Erding (600 Besucher) zu Großveranstaltungen erwartet. 20% dieser Besucher werden in der Annahme des Gutachtens mit dem Fahrrad anreisen. 200 Stellplätze sind daher im Nordwesten des Vorhabengebietes vorgesehen. Weitere können im Vorhabengebiet beispielsweise für Beschäftigte im Betriebshof und im Bereich des Hotels angeordnet werden.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Durch die direkte Anbindung an das Netz des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) insbesondere mit der S-Bahn-Haltestelle „Flughafen -Besucherpark“ ist auch eine gute Erreichbarkeit des Konzert- und Kongresszentrums mit der Bahn gewährleistet. Des Weiteren verfügt der Standort über eine Anbindung zum Überregionalen Flughafenexpress (ÜFEX), welcher eine öffentliche Anreise auch aus den Regierungsbezirken Niederbayern (Landshut) und Oberpfalz (Regensburg) sowie aus der Stadt Freising (ÜFEX-Haltestelle) zur Konzertarena ermöglicht. Das Angebot für eine klimafreundliche Anreise ist damit gegeben.</i></p> <p><i>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde das Gesamtverkehrsaufkommen für den Planfall 2035 prognostiziert und der Entwicklung ohne Vorhaben (Prognose Nullfall 2035) gegenübergestellt.</i></p> <p><i>Für die Abschätzung und Verteilung des künftigen Besucheraufkommens MUCcc und zum</i></p> <p><i>Nachweis der Funktionsfähigkeit des Straßennetzes wurden Knoten- und Straßenquerschnitte in einem erweiterten Umgriff betrachtet.</i></p> <p><i>Das Verkehrsgutachten hat im Rahmen der Kapazitätsberechnungen 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</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
 zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>einem Werktag (Donnerstag) sichergestellt werden kann.</p> <p>Neben bereits im Prognose Nullfall (ohne Vorhabenplanung), notwendigen Infrastrukturmaßnahmen an mehreren untersuchten Knotenpunkten, sind zusätzliche baulichen, verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen notwendig und im Verkehrsgutachten festgehalten. Bei den verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen handelt es sich z.B. um die Errichtung von Lichtsignalanlagen, aber auch um den Ausbau von einzelnen Knotenpunkten oder auch den 4-spurigen Ausbau der Freisinger Allee. Viele dieser Maßnahmen wären bereits im „Prognosenullfall“ (ohne Arena) notwendig, sodass sich die Verkehrssituation durch ihre Umsetzung im Vergleich zum heutigen Bestand sogar verbessern wird.</p>		
18.3	<p>3. Die Stadt Freising benötigt keine großen Konzerthallen außerhalb sondern mehr Kulturangebote innerorts wie es beispielsweise das Abseits war. Zumal die Stadt Freising damit das Ziel der Verhinderung einer neuen Stadt am Flughafen weiter unterlaufen würde. Bitte erläutern sie wie durch die geplante Konzertarena das Lokale Kulturangebot gefördert werden soll.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Kleine lokale Veranstaltungsorte bleiben unverzichtbar. Die Arena steht nicht in Konkurrenz zur lokalen Kultur, sondern ergänzt sie: Sie eignet sich für Großveranstaltungen, während intime Konzerte, Lesungen oder lokale Kulturprojekte nur in den kleineren Orten stattfinden können. Die Stadt legt großen Wert darauf, das bestehende Angebot, welches von Konzerten im Lindenkeller und Asamsaal bis hin zu Ausstellungen im Schafhof reicht, auch weiterhin zu fördern und nachhaltig zu sichern.</p> <p>Die Stadtplanung sieht in der Planung der Konzertarena auf dem Vorhabengrundstück angrenzend an das planfestgestellte Gebiet</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<i>des Flughafen Münchens einen Baulückenschluss und damit die Möglichkeit einen Abschluss des Flughafenareals mit kommunaler Planungshoheit zu schaffen. Die Stadt verfolgt weiterhin das Ziel, dass keine weitere Stadt am Flughafen entsteht.</i>		
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
19.	Stellungnahme vom 30.04.2025			
19.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, gegen den o.g. Bebauungsplan Nr. 88 und 41. Änderung des Flächennutzungsplanes erhebe ich folgende Einwände:</p> <p>Der Flughafen mit seinem gesamten Gewerbeeinrichtungen (Hotels, Air-Site-West ect.) belastet die Region bereits über die Maßen. Der Flugverkehr und der Flughafen sind Quelle für Lärm- und Schadstoffemissionen (insbesondere Stickoxide und giftige Fein- und Ultrafeinstäube), die Mensch und Mitwelt nachhaltig und dauerhaft schädigen.</p>	<i>Die Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens sind luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i>		
19.2	<p>Gewerbebauten und Verkehrsmengen im Umfeld des Flughafens erzeugen bereits heute eine gewaltige Zusatzbelastung an Schadstoffen und Lärm mit negativen Auswirkungen auf das Umland und seine Bewohner. Damit einhergehend ist ein enormer zusätzlicher Flächenverbrauch zu Lasten von Natur und Naherholung. Das geplante Event-Center würde nun genau diese Entwicklung weiter befeuern! Es bedeutet nochmals mehr Flug- und Autoverkehr, mehr Flächenverbrauch und damit weitere Belastungen für die Region.</p>	<p><i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt. Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt. In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><u>Verkehr:</u> Das Verkehrsgutachten hat 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) unter Berücksichtigung von umzusetzenden verkehrstechnischen Maßnahmen, wie z.B. der Ausbau des Knotens Zentralallee / B 301, sichergestellt werden kann. Das Gutachten zur Lufthygiene sowie das Schallgutachten berücksichtigen die Verkehrsprognose aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten.</p> <p><u>Flugverkehr</u> Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat.</p> <p><u>Lärm</u> Für die prognostizierte Verkehrslärmozunahme kann ein ausreichender Schutz durch Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden gewährleistet werden. Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</p> <p><u>Lufthygiene und Feinstaub:</u> Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte</p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt.</p> <p>Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neu EU-Grenzwert der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM_{2,5} bei 10 µg/m³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m³. Für PM 10 gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel und 45 µg/m³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein</p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Bestandteil des Feinstaubs ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist.</i></p> <p><i>Bei Umsetzung des Bebauungsplans erfährt das Plangebiet mit dem Bau von Gebäuden und Nebenflächen sowie dem Ausbau der Freisinger Allee neue Versiegelungen (insgesamt max. ca. 7,8 ha), was mit einem Verlust von Bodenfunktionen verbunden ist. Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die geplanten Versiegelungen werden im Rahmen des Bebauungsplans entsprechende Maßnahmen vorgesehen.</i></p> <p><i>Durch die Anlage von unversiegelten Grün- und Versickerungsflächen und die Versickerungspflicht innerhalb des Vorhabengebiets können beispielsweise Bodenfunktionen wiederhergestellt werden. Ergänzend übernehmen extensive und intensive Dachbegrünungen Bodenfunktionen (Wasseraufnahme und -retention, Verdunstungsfähigkeit). Weitere rechtlich verbindlich gesicherte Vermeidungsmaßnahmen stellen beispielsweise die Festsetzungen zur insektenfreundlichen Ausbildung von Beleuchtung und Werbeanlagen dar. Der Grundsatz der Ressourcenschonung spiegelt sich auch in der Nähe zur bestehenden Erschließung (Straßen und Sparten) und öffentlichen Einrichtungen wider. Es können insbesondere die bestehenden Straßen sowie vorhandene Infrastruktur benutzt werden.</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden, der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf wird über Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biototypen von ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt.</p>		
19.3	<p>So wird gefordert, die Zubringerstraßen nach Freising auszubauen und die Schlüterbrücke auf vier Spuren zu verbreitern - ein gewaltiger und nicht tolerierbarer Eingriff im Süden Freisings und die Isarauen.</p>	<p>Ein vierstreifiger Ausbau der Schlüterbrücke ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Das Verkehrsgutachten für die Eventarena zeigt, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt. Weitergehende Ausbauten liegen in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers. Ein möglicher Ausbau der Schlüterbrücke hängt zusammen mit der Verkehrsuntersuchung für den Knotenpunkt FS 44/45.. Die Einmündung FS44/45 erreicht bereits in der Analyse 2024 (gem. Verkehrsuntersuchung Knoten FS 44/45) und im Prognose Nullfall 2035 keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Für den Knotenpunkt gibt es daher bereits Verkehrsuntersuchungen seitens des Straßenbaulastträgers. Die Untersuchung ergibt die Notwendigkeit eines 4 – spurigen Ausbaus der Pörreraubücke (östlich</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>vorgelagerte Brücke, nicht die Isarbrücke). Auf Grundlage der Untersuchung wurden bereits Beschlussfassungen zu den notwendigen Umbaumaßnahmen sowie für zukünftige VgV Verfahren gefasst.</p> <p>Das Verkehrsmodell für das Vorhaben zeigt zudem, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt.</p>		
19.4	<p>Die zu erwartende Steigerung der Flugbewegungen liefert zudem Argumente für eine 3. Bahn. Nach dem erfreulichen Rückgang des innerdeutschen und des Geschäfts-Flugverkehrs werden nun wieder mehr Flugzeuge fliegen. Die Planung "Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum" konterkariert damit den gemeinsamen Abwehrkampf gegen die 3. Bahn ("zwei Bahnen reichen").</p>	<p>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht.</p> <p>Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen.</p> <p>Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<i>Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</i>		
19.5	Ich sehe die geplante Eventhalle aus den genannten Gründen für nicht umweltverträglich an und lehne das Vorhaben strikt ab. Mit freundlichen Grüßen	<i>Umweltverträglichkeit siehe 19.2</i>		
	Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.			
20.	Stellungnahme vom 30.04.2025			
20.1	Sehr geehrte Damen und Herren, ich wohne in Marzling.....ein paar km nördlich des Flughafens München. Die Lektüre der Dateien mit den vielen Unbesorgnis-erregenden Werten zu Emissionen habe ich mir erspart. Das Resultat ist mir onehin klar. Trotzdem möchte ich ihnen mitteilen, daß ich es - NICHT möchte, noch mehr Lärm durch startende und landende Flugzeuge ausgesetzt zu sein, als ich es ohnehin schon bin.	<i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung</i>		
20.2	- NICHT möchte, noch mehr Feinstaubbelastungen durch startende und landende Flugzeuge ausgesetzt zu sein, als ich es ohnehin schon bin. - NICHT möchte, noch mehr Mikroplastik-Belastungen durch startende und landende Flugzeuge ausgesetzt zu sein, als ich es ohnehin schon bin.	<i>Siehe 20.1.</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

20.3	<ul style="list-style-type: none"> - NICHT möchte, noch mehr Lärm durch Kraftfahrzeuge zum und vom Flughafen ausgesetzt zu sein, als ich es ohnehin schon bin. - NICHT möchte, noch mehr Feinstaubbelastungen durch Kraftfahrzeuge zum und vom Flughafen ausgesetzt zu sein, als ich es ohnehin schon bin. - NICHT möchte, noch mehr Mikroplastik-Belastungen durch Kraftfahrzeuge zum und vom Flughafen ausgesetzt zu sein, als ich es ohnehin schon bin 	<p><i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt. Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt. In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</i></p> <p><u>Verkehr:</u> <i>Das Verkehrsgutachten hat 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) unter Berücksichtigung von umzusetzenden verkehrstechnischen Maßnahmen, wie z.B. der Ausbau des Knotens Zentralallee / B 301, sichergestellt werden kann.</i></p> <p><i>Das Gutachten zur Lufthygiene sowie das Schallgutachten berücksichtigen die Verkehrsprognose aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten.</i></p> <p><u>Lärm</u> <i>Für die prognostizierte Verkehrslärmzunahme kann ein ausreichender Schutz durch</i></p>		
------	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden gewährleistet werden.</i></p> <p><i>Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</i></p> <p><u><i>Lufthygiene und Feinstaub:</i></u></p> <p><i>Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt.</i></p> <p><i>Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neu EU-Grenzwert der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM2,5 bei 10 µg/m³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m³. Für PM 10 gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel und 45 µg/m³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubs ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist.</i></p>		
20.4	<p>NICHT möchte, noch mehr wertvolles Grünland (ua zur Speicherung von Kohlenstoff und dem Erhalt der der bereits massiv eingeschränkten Artenvielfalt) durch unnötige Bebauung zu verlieren.</p> <p>Zusammengefasst:</p> <p>ICH MÖCHTE KEIN MULTIFUNKTIONALES KONZERT- UND KONGRESSZENTRUM!</p> <p>Mit eindringlichen Grüßen</p>	<p><i>Bei Umsetzung des Bebauungsplans erfährt das Plangebiet mit dem Bau von Gebäuden und Nebenflächen sowie dem Ausbau der Freisinger Allee neue Versiegelungen (insgesamt max. ca. 7,8 ha), was mit einem Verlust von Bodenfunktionen verbunden ist. Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die geplanten Versiegelungen werden im Rahmen des Bebauungsplans entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Durch die Anlage von unversiegelten Grün- und Versickerungsflächen und die Versickerungspflicht innerhalb des Vorhabengebiets können beispielsweise Bodenfunktionen wiederhergestellt werden. Ergänzend übernehmen extensive und intensive Dachbegrünungen Bodenfunktionen (Wasseraufnahme und -retention, Verdunstungsfähigkeit). Weitere rechtlich verbindlich gesicherte Vermeidungsmaßnahmen stellen beispielsweise die Festsetzungen zur insektenfreundlichen Ausbildung von Beleuchtung und Werbeanlagen dar.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Der Grundsatz der Ressourcenschonung spiegelt sich auch in der Nähe zur bestehenden Erschließung (Straßen und Sparten) und öffentlichen Einrichtungen wider. Es können insbesondere die bestehenden Straßen sowie vorhandene Infrastruktur benutzt werden.</i></p> <p><i>Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden, der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf wird über Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biototypen von ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt.</i></p>		
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
	21. Stellungnahme vom 30.04.2025			
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, mit großem Unmut möchte ich, xxxxx, zur "Arena in the meadow" am Flughafen meine Einwendung erheben und schließe mich den Argumenten von Aufgemuckt und dem BN an. Seit 19 Jahren bin ich im "Lichterzeichen-Team" tätig und setze mich mit meinem Engagement gegen die 3. Startbahn für die Stadt Freising und Landkreis ein. Mit der Änderung der Bebauungspläne Nr. 88, Nr. 88a und die</p>	<p><i>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Änderung des 41. Flächennutzungsplan, stelle ich mit Entsetzen fest, dass mein Einsatz zunichte gemacht wird. Folgen politischer Entscheidungen gehen auf Kosten der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger, lokaler Kultur, der Umwelt und auf Kosten unserer gemeinsamen verletzbaren Erde. Seien Sie mutig und wenden Sie dieses Vorhaben ab.</p> <p>Es grüßt</p>	<p><i>luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht.</i> <i>Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen.</i> <i>Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets. Siehe hierzu auch Ausführungen zu Stellungnahme TÖBs Nr. 10 (BUND)</i></p>		
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
22.	Stellungnahme vom 30.04.2025			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

22.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>hiermit möchte ich meine Bedenken bezüglich des Bebauungsplan Nr. 88b "MUCcc - Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum" und 41. Änderung des Flächennutzungsplans einbringen.</p> <p>1) In dem Verkehrsgutachten wurde der Flugverkehr nicht ausreichend betrachtet. Bei Veranstaltungen mit einer Kapazität von 20.000 werden viele Menschen angezogen.</p> <p>Hypothetischer Fall:</p> <p>Ich bin Berliner und habe kurzfristig von einem Konzert in der geplanten MUCcc erfahren und möchte da unbedingt hin. Ich prüfe meine Optionen mit Bahn und Flugzeug. Folgend meine zwei Suchergebnisse, welche ich gerade vorgenommen habe (Mittwoch, 30.4.25 23:00):</p>	<p><i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i></p> <p><i>Durch die direkte Anbindung an das Netz des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVG) insbesondere mit der S-Bahn-Haltestelle „Flughafen -Besucherpark“ ist auch eine gute Erreichbarkeit des Konzert- und Kongresszentrums mit der Bahn gewährleistet. Des Weiteren verfügt der Standort über eine Anbindung zum Überregionalen Flughafenexpress (ÜFEX), welcher eine öffentliche Anreise auch aus den Regierungsbezirken Niederbayern (Landshut) und Oberpfalz (Regensburg) sowie aus der Stadt Freising (ÜFEX-Haltestelle) zur Konzertarena ermöglicht. Das Angebot für eine klimafreundliche Anreise ist damit gegeben.</i></p>		
------	---	--	--	--

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

DB

Hinfahrt
Rückfahrt
Angebote
Kundendaten
Zahlung
Prüfen

Abbrechen

Berlin Hbf – München Flughafen Terminal
1 Person (27-64 Jahre)
keine Ermäßigung
Reisendendetails anzeigen

Schnellste Verbindungen anzeigen

Angebotsauswahl
Sa. 3. Mai 2025, 09:34 – 14:55 | So. 4. Mai 2025, 12:04 – 17:32

Reisende mit Deutschland-Ticket können dieses in den Optionen "Reisende" angeben. Dadurch kann die Reise günstiger sein, da Sie nur die Fernverkehrsstrecke buchen. Es kann zu eingeschränkten Fahrgastrechten kommen.

2.kl.

Hin- und Rückfahrt
328,69 €

Kombiangebot

Hinfahrt 101,99 €

Super Sparpreis

- Zugbindung
- Stornierung ausgeschlossen
- Kein City-Ticket

Rückfahrt 226,70 €

Flexpreis

- Freie Zugwahl
- Stornierung bis 8 Tage vor 1. Geltungstag kostenfrei, danach kostenpflichtig
- City-Ticket in Berlin inklusive

→ Details

Auswählen

1.kl.

Hin- und Rückfahrt
323,98 €

Super Sparpreis

- Zugbindung
- Stornierung ausgeschlossen
- Kein City-Ticket

1. Klasse Vorteile

- Mehr Beinfreiheit
- Digitale Zeitungen inklusive
- Service am Platz (im ICE)

→ Details

Auswählen

Angebotsauswahl Sa. 3. Mai 2025, 09:34 – 14:55 | So. 4. Mai 2025, 12:04 – 17:32

Reisende mit Deutschland-Ticket können dieses in den Optionen "Reisende" angeben. Dadurch kann die Reise günstiger sein, da Sie nur die Fernverkehrsstrecke buchen. Es kann zu eingeschränkten Fahrgastrechten kommen.

2.kl.

Hin- und Rückfahrt
415,40 €

Flexpreis

- Freie Zugwahl
- Stornierung bis 8 Tage vor 1. Geltungstag kostenfrei, danach kostenpflichtig
- City-Ticket in Berlin inklusive

→ Details

Auswählen

1.kl.

Hin- und Rückfahrt
323,98 €

Super Sparpreis

- Zugbindung
- Stornierung ausgeschlossen
- Kein City-Ticket

1. Klasse Vorteile

- Mehr Beinfreiheit
- Digitale Zeitungen inklusive
- Service am Platz (im ICE)

→ Details

Auswählen

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Ihre Reiseroute </p> <div> <p>Von Berlin nach München Samstag, 31. Mai 2025</p> <p>15:50 BER ————— Direktflug ————— 17:00 MUC</p> <p>⌚ Dauer 1h 10min ✈ Durchgeführt von  Lufthansa Cityline</p> <p>Economy Light ▼</p> </div> <div> <p>Von München nach Berlin Sonntag, 1. Juni 2025</p> <p>09:00 MUC ————— Direktflug ————— 10:05 BER</p> <p>⌚ Dauer 1h 05min ✈ Durchgeführt von  Lufthansa</p> <p>Economy Light ▼</p> </div> <p>Gesamtpreis Flüge: 180,16 EUR</p>		
	<p>2) Der Nachhaltigkeitsbericht beinhaltet keine projektspezifischen Informationen. Wie die DGNB-Zertifizierung erreicht werden soll, wird nicht genauer benannt. Die Verwendung von großen Mengen Beton und Stahl ist nicht nachhaltig.</p> <p>Zusammenfassend sehe ich die Errichtung einer solchen Arena mit fragwürdiger Verkehrsanbindung in Zeiten des Klimawandels sehr kritisch.</p> <p>Danke für die Aufnahme meiner Bedenken.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p><i>Das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger und erreicht die EU-Taxonomiekonformität. Die angestrebte Nachhaltigkeit wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch die DGNB-Zertifizierung konkret dokumentiert. Der Projektträger strebt die Erreichung des Gold-Standards an. Eine DGNB Vorzertifizierung liegt bereits vor. Die Umsetzung erfolgt anhand des DGNB Kriterienkatalogs.</i></p> <p><i>Als konkrete, projektspezifische Beispiele zur Erreichung des DGNB Standards können benannt werden, die durch den Projektträger im Nachhaltigkeitsgutachten dokumentiert wurden:</i></p>	

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<ul style="list-style-type: none">• <i>Klimaschutz und Energie (ENV1.1) (Die Erstellung eines Klimaschutzfahrplans für netto-treibhausgasneutralen Betrieb wird vorangetrieben, eine Lebenszyklus-CO₂-Bilanzierung wird zur Eröffnung transparent offengelegt.)</i>• <i>Materialökologie (ENV1.2/1.3) Das Projekt verpflichtet alle Baufirmen zum Einsatz schadstofffreier Materialien, Mindestens 50 % der Holzwerkstoffe müssen aus zertifiziert nachhaltigen Quellen stammen.</i>• <i>Wasser (ENV2.2) (Das Projekt verwendet ausschließlich Wassersparende Armaturen, um den Verbrauch zu verringern zudem wird Regenwasser zur Entlastung der Infrastruktur für Bewässerungszwecke wiederverwendet.</i>• <i>Biodiversität (ENV2.4) Das Projekt errichtet beispielsweise Gründächer auf den Gebäuden des Vorhabens, Nutzung einheimischer Bepflanzung gem. Pflanzliste</i>• <i>Thermischer Komfort (SOC1.1) In den Gebäudesimulation für präzise Analyse von Klima und Nutzerkomfort werden künftige Klimadaten berücksichtigt.</i>• <i>Zirkuläres Bauen (TEC1.6) Ein Gebäuderessourcenpass mit Fokus auf Demontierbarkeit und Wiederverwendbarkeit von Baustoffen wird erstellt, um die verbauten Ressourcen künftig wiederverwenden zu</i>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>können und so einen Beitrag zum zirkulären Bauen zu leisten.</p> <p>Ein Vergleich der Arena mit anderen Veranstaltungsstätten ähnlicher Kapazität (bis zu 20.000 Personen) zeigt zudem, dass durch eine besonders effiziente Planung ein deutlich geringeres Bauvolumen realisiert werden konnte. Dies führt unmittelbar zu einem ressourcenschonenden Materialeinsatz im Vergleich zu vergleichbaren Projekten.</p>		
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
23.	Stellungnahme vom 30.04.2025			
23.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>aufgrund der Vielzahl an ungeklärten Punkten spreche ich mich als Landkreis-Bürgerin gegen den Bebauungsplan Nr. 88 B – „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ aus.</p> <p>Folgende Fragen werden durch den Bebauungsplan aufgeworfen und sind bislang noch ungeklärt, obwohl sie wesentlich für die Entscheidung für oder gegen ein solches Zentrum sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wie kann ein Konzert- und Kongresszentrum nicht als „überörtlich bedeutsames Vorhaben“ eingestuft werden? In dieser Größenordnung wäre es unmöglich, nur mit Gästen vor Ort zu planen, was konsequenterweise Auswirkungen auf die Infrastruktur hat, vor allem im Bereich Mobilität. 	<p>Ein Vorhaben ist überörtlich raumbedeutsam, wenn seine Raumbedeutsamkeit über ein Gemeindegebiet hinausreicht. Gegen die Annahme einer überörtlichen Bedeutsamkeit des Vorhabens sprechen jedoch insbesondere die nachfolgend aufgeführten, im Rahmen einer Gesamtabwägung als ausschlaggebend zu bewertenden Gesichtspunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aus raumordnerischer Sicht stellt der Flughafen München ein strukturelles Trennelement dar, das eine klare Abgrenzung unterschiedlicher Funktionsräume bewirkt. Die benachbarten Kommunen sind aus Sicht des betrachteten Standorts jenseits dieser funktionalen Grenze verortet. 		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<ul style="list-style-type: none">- Die Erschließung des Vorhabens erfolgt unter Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Zusätzliche Aus- oder Umbaumaßnahmen auf dem Gebiet benachbarter Gemeinden sind im Vergleich zum Nullfall infolge des Vorhabens nicht erforderlich.- Die Lage unmittelbar angrenzend an das planfestgestellte Gebiet des Flughafens schließt es weitgehend aus, dass das Vorhaben maßgeblichen Einfluss auf die formellen und informellen Planungen benachbarter Gemeinden hat, da dieses Gebiet fachplanerisch die gemeindliche Planungshoheit sperrt (§ 37 BauGB).- Die vom Vorhaben beanspruchte Fläche grenzt direkt an das Flughafengelände und besitzt keine raumordnerisch relevanten landschaftlichen Merkmale.- Das Vorhaben wird auch in wirtschaftlicher Hinsicht keine maßgeblich negativen Auswirkungen auf benachbarte Kommunen haben.- Da es sich nicht um ein überörtlich raumbedeutsames Vorhaben gem. Art. 24 Abs. 1 BayLplG handelt, sei die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens entbehrlich. <p>Dies wurde von der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.2 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung am 15.12.2022 innerhalb eines Termins sowie am 14.10.2022 per E-Mail unterstrichen. Weiterhin wurde die Regierung von Oberbayern erneut innerhalb der frühzeitigen Beteiligung um Stellung</p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>geben. Es liegt keine Änderung der Aussage vor.</p> <p>Eine genaue Erläuterung ist in der Begründung im Kapitel 4 zu finden.</p>		
23.2	<p>2. Wie genau wurde die Sinnhaftigkeit für diesen Bau an diesem Standort ermittelt? Es gibt bereits in München ein großes Angebot verschiedener Veranstaltungshallen und selbst wenn die ca. 1,6 Millionen Münchner noch weiteren Bedarf an einem solchem Zentrum hätten, wäre es sinnvoller, einen Standort in der Metropolregion zu wählen, der für die 1,6 Millionen Münchner besser erreichbar ist.</p>	<p>Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, oder welches Angebot es dort bereits gibt, ist 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).</p> <p>Aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Gutachten wurde der Stadt nachvollziehbar dargelegt, dass einerseits der Standort aufgrund von zahlreichen Synergien mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Stellplätze) geeignet ist. Andererseits wurde damit auch nachgewiesen, dass das Vorhaben an diesem Standort funktioniert.</p> <p>Die Arena ist speziell für Konzerte optimiert und bietet bessere Akustik, Sicht und Ausstattung als die vorhandenen Sport- oder Multifunktionshallen in der Region und kann somit auf neue Veranstaltungskonzepte eingehen.</p> <p>Eine ausführliche Erläuterung zur städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativen Prüfung ist dem Aufstellungsbeschluss (Protokoll Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		einzusehen unter: www.freising.de/rathaus/politik/tagesordnung-und-beschluesse) zu entnehmen.		
23.3	<p>3. Wenn dennoch mit einer großen Zahl lokaler Gäste gerechnet wird: Weshalb wird davon ausgegangen, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf den öffentlichen Straßen und Schienen kaum zusätzlichen Ausbau – mit Staatsgeldern – erfordert? Frühere Aussagen und Abschätzungen (z.B. Verkehrsgutachten für den „LabCampus“) zogen bereits andere Schlüsse.</p>	<p>Der zusätzliche Verkehr wurde im Rahmen einer Untersuchung der Obermeyer Group umfassend betrachtet. Dabei wurden Maßnahmen identifiziert, die vor Inbetriebnahme umgesetzt werden – etwa der Ausbau des Knotenpunkts B 301/Zentralallee. Viele dieser Maßnahmen wären bereits im sogenannten „Nullfall“ (ohne Arena) notwendig, sodass sich die Verkehrssituation durch ihre Umsetzung im Vergleich zum heutigen Bestand sogar verbessern wird.</p> <p>Der Vorhabenträger hat sich vertraglich verpflichtet, sämtliche ursächlich durch das Vorhaben entstehenden Kosten zu tragen. Dies umfasst insbesondere die Kosten für die verkehrliche Erschließung des Plangebiets. Zudem ist er für die Herstellung bzw. Ertüchtigung der Erschließung im Planumgriff verantwortlich. Für die Stadt entstehen daher keine Aufwendungen im Zusammenhang mit der verkehrlichen Erschließung im Plangebiet. Maßnahmen im Rahmen der Planfeststellung zum LabCampus sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans.</p>		
23.4	<p>4. Wieso geht das Gesamtverkehrsgutachten davon aus, dass nur ein geringer Teil der Besucher des Vorhabens per Flugzeug anreisen wird, obwohl nicht nur die FMG in ihrer Stellungnahme von einem nicht unerheblichen Teil internationaler Gäste ausgeht? Wenn grundsätzlich bei Großveranstaltungen eher von einem höheren Anteil an</p>	<p>Für die Berechnung des Modal Split kommt, zusammen mit der dargestellten räumlichen Verteilung, das abgesicherte und anerkannte Verkehrsmodell der Firma Intraplan, Teilmodul Veranstaltungsverkehr,</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Fluggästen ausgegangen werden kann, wirkt ein Gesamtverkehrsgutachten mit gegenteiligen Annahmen unglaubwürdig.</p>	<p>zum Einsatz. Das Verteilungsmodell, mit dem die Berechnung des Intraplan-Verkehrsmodells auf Basis der Software „Regioplan“ durchgeführt wurde, wurde mit Auswertungen zur regionalen Herkunft der Bezieher von Eintrittskarten für Großkonzerte kalibriert.</p> <p>Großveranstaltungen führen erfahrungsgemäß zu einer höheren Auslastung bestehender Verbindungen, nicht aber zu zusätzlichen Linienflügen.</p>		
23.5	<p>Auch wenn der Flughafen München wirtschaftlich Vorteile für den Landkreis Freising hat, so werden die Bürger bereits jetzt durch Lärm und Schadstoffe (Stickoxide, Feinstaub und Ultrafeinstaub) stark belastet, sodass sorgfältig abgewogen werden muss, was man den Bürger noch zumuten will.</p>	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt. Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt. In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</p> <p><u>Verkehr:</u> Das Verkehrsgutachten hat 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) unter Berücksichtigung von</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>umzusetzenden verkehrstechnischen Maßnahmen, wie z.B. der Ausbau des Knotens Zentralallee / B 301, sichergestellt werden kann.</p> <p>Das Gutachten zur Lufthygiene sowie das Schallgutachten berücksichtigen die Verkehrsprognose aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten.</p> <p><u>Lärm</u></p> <p>Für die prognostizierte Verkehrslärmozunahme kann ein ausreichender Schutz durch Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden gewährleistet werden.</p> <p>Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</p> <p><u>Lufthygiene und Feinstaub:</u></p> <p>Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt.</p> <p>Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union</p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		festgelegt werden. Die EU orientiert sich an den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neue EU-Grenzwert der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM _{2,5} bei 10 µg/m ³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m ³ . Für PM 10 gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m ³ im Jahresmittel und 45 µg/m ³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubs ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist.		
23.6	In Freising gibt bereits seit über 20 Jahren Widerstand gegen die Dritte Startbahn . Daher ist essentiell für die Akzeptanz des Zentrums im Landkreis, dass es in keinsten Weise zu einem eventuellen Bau einer Dritten Startbahn beiträgt	Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht. Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen.</p> <p>Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</p>		
23.7	<p>Dementsprechend müssen die zentralen Annahmen zur Entwicklung von Flugverkehr im Speziellen und Verkehrsaufkommen im Allgemeinen von mehreren unabhängigen Stellen geprüft werden, bevor eine Entscheidung mit so schwerwiegenden Folgen getroffen werden kann, die die Lebensqualität in Freising wesentlich verändern würde.</p>	<p>Das Verkehrsgutachten wurde in Abstimmung mit der Stadt Freising durch ein unabhängiges Gutachterbüro erstellt und im weiteren Verfahren vertieft. Dabei wurden darüber hinaus intensive Abstimmungen beispielsweise mit dem staatlichen Bauamt und dem MVV geführt.</p>		
23.8	<p>Auch im Hinblick auf die Artenvielfalt im Freisinger Moos muss unbedingt ein Gutachten erstellt werden, ob weitere zusätzliche und neuartige Lärmbelästigung, die auch nachts auftreten kann, die ohnehin schon stark gefährdeten und selten gewordenen Tierarten – wie den Großen Brachvogel, Kiebitz oder Wachtelkönig – weiter gefährdet. Das Freisinger Moos ist als EU-Vogelschutzgebiet (SPA-Gebiet) und Fauna-Flora-Habitat-Gebiet ausgewiesen und besitzt landesweite Bedeutung als Lebensraum für</p>	<p>Im Rahmen einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) wurden Auswirkungen des Vorhabens auf die ermittelten Bestände der europarechtlich geschützten Arten untersucht und entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung wie beispielsweise</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>zahlreiche bedrohte Wiesenbrüter und Feuchtgebietsbewohner. Bereits jetzt sind viele für das Moor typische Arten selten geworden oder ganz verschwunden, weshalb jede zusätzliche Störung, insbesondere durch Lärm, sorgfältig auf ihre Auswirkungen auf die empfindliche Fauna geprüft werden muss.</p> <p>Ich bitte um eine Stellungnahme zu diesen wesentlichen Punkten.</p> <p>Freundliche Grüße</p>	<p><i>Beschränkungen der Licht- und Werbeanlagen zur weiteren Berücksichtigung festgehalten. Darüber hinaus wurden in Verträglichkeitsvorabschätzungen die Auswirkungen des Vorhabens auf das Vogelschutzgebiet "nördliches Erdinger Moos" sowie auf das FFH-Gebiet der Isarauen betrachtet. Negativwirkungen auf die FFH-Gebiete wurden dabei ausgeschlossen. Ergebnisse beispielsweise aus dem Lärm- oder auch Lichtgutachten wurden hier entsprechend berücksichtigt. Die Ergebnisse zu den Schutzgütern Flora und Fauna sind auch im Umweltbericht des Bebauungsplans dargelegt.</i></p>		
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
24.	Stellungnahme vom 30.04.2025			
24.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, nachfolgend meine Stellungnahme zum BBP. Nr. 88B</p> <p>Bebauungsplan Nr. 88 B „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ und 41. Änderung des Flächennutzungsplans Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung Klimaschutz</p> <p>In der Planung wird zwar auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz eingegangen, dabei aber nur beim Thema Nachhaltigkeit der geplante Gebäudekomplex bzw. nur die Auswirkung auf das Regionale Klima betrachtet. Eine Klimabilanz bzgl. der bau-, anlage- und betriebsbedingten Treibhausgasemissionen während der gesamten Betriebszeit der Eventhalle wurde im Rahmen der</p>	<p><i>Der Belang des Klimaschutzes ist in der Bauleitplanung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Etwaige negative Auswirkungen des Vorhabens sind dabei in Verhältnis zu den mit der Planung erstrebten Vorteilen zu setzen. § 1a Abs. 5 BauGB stellt kein Optimierungsgebot dar, das dem Klimaschutz eine Sonderstellung gegenüber anderen Belangen einräumt. Dabei ist zu beachten, dass die Abwägung stets einen bodenrechtlichen Bezug aufweist. Mithin ist die Stadt Freising weder berechtigt noch verpflichtet, allgemeine klimaschutzpolitische</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Erstellung der Unterlagen für die Öffentlichkeitsbeteiligung nicht erarbeitet. Gemäß Freisinger Resolution zum Klimawandel (beschlossen im Stadtrat am 23. Januar 2020) PRÄAMBEL gilt: „Die Stadt Freising 3) erklärt, dass sie alles versucht, um im Rahmen ihrer Zuständigkeit und Möglichkeiten ihren Teil dazu beizutragen, das 1,5-Grad-Ziel zu erreichen. Das Ziel, gemeinsam mit dem Landkreis bis zum Jahr 2035 klimaneutral zu werden, soll daher mit allen Kräften weiterverfolgt werden. Sollte der Landkreis das Ziel auf das Jahr 2030 vorziehen, schließt sich die Stadt Freising an“ Die Realisierung eines Vorhabens dieser Größenordnung wird einen erheblichen Beitrag der von der Stadt und Landkreis Freising verursachten Treibhausgasemissionen ausmachen. Ohne Modellierung der durch das Projekt verursachten Treibhausgasemissionen (Bau, Anlage und Betriebsbedingt) kann weder die Öffentlichkeit noch der Stadtrat eine fundierte verantwortungsvolle Entscheidung unter Einbeziehung der Auswirkungen des Projektes auf das Erreichen der Klimaschutzziele der Stadt Freising treffen.</p> <p>Je nach Veranstaltung entstehen circa 85 bis 90 Prozent des CO₂-Ausstoßes durch die Veranstaltung selbst – also durch die Mobilität der Besuchenden." Die restlichen ungefähr 10 – 15 Prozent entfallen dann auf die Produktionslogistik, Bühnentechnik oder das Catering. Der wichtigste Faktor für die Klimabilanz sei aber, woher das Publikum kommt. Wenn nun der Anreiz so groß ist, dass Mann oder Frau aus London, Lissabon oder Brüssel anreisen, dann ist das ein Aspekt, der ganz stark durchschlägt auf den CO₂-Ausstoß. (Coldplay in München: Wie nachhaltig können Großkonzerte sein? BR24[https://www.br.de/nachrichten/kultur/taylor-swift-adele-coldplay-in-muenchen-wie-nachhaltig-koennen-grosskonzerte-sein,ULDlLrA])</p> <p>Durch die direkte Lage am Flughafen ist der Anreiz enorm die Anreise zu Veranstaltungen mit dem Flugzeug, der schädlichsten Mobilitätsform zu unternehmen. Die fachlichen Grundlagen zumindest einer Überblicksbilanzierung der Treibhausgasemissionen sind vorhanden und ohne weiteres recherchierbar, wie obiges Beispiel zeigt. Eine solche Bilanzierung sollte zur Information der Öffentlichkeit im Rahmen einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung nachgereicht werden.</p>	<p><i>Maßnahmen zu ergreifen. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden im Rahmen des Umweltberichts dargestellt und bewertet. Eine zahlenmäßige Bilanzierung der Auswirkungen des Vorhabens ist nicht erforderlich.</i></p> <p><i>Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) sind die Emissionen in Sektoren gegliedert, darunter u. a. der Gebäudesektor und der Verkehrssektor. Für den Gebäudesektor ist der Vorhabenträger unmittelbar verantwortlich – hier werden durch</i></p> <p><i>Energieeffizienzmaßnahmen, die Nutzung regenerativer Energien sowie eine nachhaltige Bauweise sämtliche Vorgaben eingehalten. Eine direkte Zurechnung des Verkehrssektors zum Gebäudesektor ist gesetzlich nicht vorgesehen.</i></p> <p><i>Dem Klimawandel und Klimaschutz wurden im Rahmen des Projekts im besonderen Maße Rechnung getragen. Schon die Wahl des Vorhabengrundstücks, dass an das bereits verkehrlich und baulich erschlossene Areal des Flughafen Münchens angrenzt, ermöglicht die Mitnutzung und punktuelle Anpassung bereits vorhandener Infrastruktur und verhindert sowohl unnötigen Flächenverbrauch als auch Leerstand in den Parkhäusern.</i></p> <p><i>Das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz,</i></p>	
--	---	---	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger. Die angestrebte Nachhaltigkeit wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch eine DGNB-Zertifizierung konkret dokumentiert. Der Projektträger strebt die Erreichung des Gold-Standards an. Eine DGNB-Gold-Vorzertifizierung liegt bereits vor. Ein Vergleich der Arena mit anderen Veranstaltungsstätten ähnlicher Kapazität (bis zu 20.000 Personen) zeigt zudem, dass durch eine besonders effiziente Planung ein deutlich geringeres Bauvolumen realisiert werden konnte. Dies führt unmittelbar zu einem ressourcenschonenden Materialeinsatz im Vergleich zu vergleichbaren Projekten.</i></p> <p><i>Zudem ist die Planung auf eine Reduzierung von Emissionen über den gesamten Lebenszyklus der Gebäude, einschließlich Herstellung, Errichtung, Nutzung, Rückbau und Recycling ausgelegt. Für die Arena wird eine eigene Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet, um anspruchsvolle Umweltstandards zu erfüllen. Der Vorhabensträger wird nach Fertigstellung des Gebäudes die CO₂-Bilanz über den gesamten Lebenszyklus offenlegen. Darüber hinaus verpflichtet er sich, einen Fahrplan für einen klimaneutralen Betrieb vorzulegen und diesen umzusetzen – mit dem Ziel, den Betrieb spätestens bis zum national festgelegten Zieljahr klimaneutral zu gestalten. Auf Grundlage einer Whole-Building-Simulation (WBS) wird beispielsweise ein Energiekonzept für die Arena entwickelt. Ziel</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>dieses Konzepts ist es, zum einen durch Ausnutzung natürlicher Ressourcen und einer günstigen Bauweise den Energiebedarf für ein gutes Gebäudeklima bereits so gering wie möglich zu halten (Suffizienz). Die benötigte Energie soll zu einem möglichst hohen Anteil direkt innerhalb der Arena oder auf dem Areal erzeugt (u.a. konsequente Nutzung der Abwärme im Gebäude) und durch umweltverträgliche Ansätze und den Einsatz regenerativer Energie gedeckt werden.</p>		
	<p>An die 800 Bürgerinnen und Bürger protestierten im Februar 2025 in Freising gegen das „ewige Baurecht“ für die dritte Startbahn am Münchner Flughafen. Durch eine Realisierung des Vorhabens unterstützt die Stadt Freising zudem die Zunahme der Flugreisen, die ggf. in Summation mit einer weiteren Entwicklung der Flughafenregion, den Bau einer dritten Start und Landebahn rechtfertigen oder gar erforderlich machen könnten. Die Unterstützung eines Großprojektes, das in hohem Maße zur Steigerung der Flugbewegungen führt, steht diametral zu den Bekenntnissen von Stadt und Landkreis Freising sich gegen den Bau einer Dritten Start- und Landebahn am Flughafen München einzusetzen. Der Bau der „Dritten Bahn“ würde nicht nur zu einer großen gesundheitlichen Belastung (Lärm, Ultrafeinstaub) der Anwohner im Flughafenumfeld führen, sie würde alleine durch die direkte Zerstörung von Moorflächen und das trockenlegen angrenzender Moorbereiche zu einem jährlichen Ausstoß von 11000 Tonnen CO2 Äquivalenten (Vortrag beim Bürgerverein Freising - "Der Klimawandel ist längst da" - Freising - SZ.de[https://www.sueddeutsche.de/muenchen/freising/vortrag-beim-buergerverein-freising-der-klimawandel-ist-laengst-da-1.4682642]) führen und somit zu einer enormen Schädigung von Klima und Biodiversität führen.</p>	<p>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht.</p> <p>Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen.</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	Mit freundlichen Grüßen	<i>Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</i>		
	Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.			
25.	Stellungnahme vom 30.04.2025			
25.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich halte die beantragten Planänderungen im Rahmen des Antrags auf einen Bebauungsplan des Vorhabenträgers ohne ein ordnungsgemäßes Raumordnungsverfahren für nicht genehmigungsfähig und lege meinen entschiedenen Widerspruch dagegen ein. Als Genehmigungsbehörde können Sie ja nicht allen Ernstes behaupten, dass es sich angesichts der Ausmaße des Veranstaltungszentrums nicht um ein „überörtlich bedeutsames Vorhaben“ handelt.</p>	<p><i>Ein Vorhaben ist überörtlich raumbedeutsam, wenn seine Raumbedeutsamkeit über ein Gemeindegebiet hinausreicht. Gegen die Annahme einer überörtlichen Bedeutsamkeit des Vorhabens sprechen jedoch insbesondere die nachfolgend aufgeführten, im Rahmen einer Gesamtabwägung als ausschlaggebend zu bewertenden Gesichtspunkte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- Aus raumordnerischer Sicht stellt der Flughafen München ein strukturelles Trennelement dar, das eine klare Abgrenzung unterschiedlicher Funktionsräume bewirkt. Die benachbarten Kommunen sind aus Sicht des betrachteten Standorts jenseits dieser funktionalen Grenze verortet.</i> 		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<ul style="list-style-type: none">- Die Erschließung des Vorhabens erfolgt unter Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Zusätzliche Aus- oder Umbaumaßnahmen auf dem Gebiet benachbarter Gemeinden sind im Vergleich zum Nullfall infolge des Vorhabens nicht erforderlich.- Die Lage unmittelbar angrenzend an das planfestgestellte Gebiet des Flughafens schließt es weitgehend aus, dass das Vorhaben maßgeblichen Einfluss auf die formellen und informellen Planungen benachbarter Gemeinden hat, da dieses Gebiet fachplanerisch die gemeindliche Planungshoheit sperrt (§ 37 BauGB).- Die vom Vorhaben beanspruchte Fläche grenzt direkt an das Flughafengelände und besitzt keine raumordnerisch relevanten landschaftlichen Merkmale.- Das Vorhaben wird auch in wirtschaftlicher Hinsicht keine maßgeblich negativen Auswirkungen auf benachbarte Kommunen haben. <p>Da es sich nicht um ein überörtlich raumbedeutsames Vorhaben gem. Art. 24 Abs. 1 BayLplG handelt, sei die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens entbehrlich. Dies wurde von der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.2 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung am 15.12.2022 innerhalb eines Termins sowie am 14.10.2022 per E-Mail unterstrichen. Weiterhin wurde die Regierung von Oberbayern erneut innerhalb der frühzeitigen Beteiligung um Stellung geben. Es liegt keine Änderung der Aussage vor.</p>	
--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<i>Eine genaue Erläuterung ist in der Begründung im Kapitel 4 zu finden.</i>		
25.2	Die negativen Effekte durch massive Zunahme der Verkehrsbelastung der ohnehin schon an den Kapazitätsgrenzen operierenden Infrastruktur (Zufahrtswege zum Flughafengelände) sind unzumutbar. Die große Teile der Bürgerschaft in Stadt und Landkreis einigende Ablehnung einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen wird durch die Event-Arena konterkariert. Die belastenden Folgen für die Anwohner werden in den ausliegenden Entwürfen – mit voller Absicht wage ich zu unterstellen – massiv unterschätzt. Das Konzert- und Kongresszentrum wird zusätzlichen Flugverkehr generieren, wofür es zahlreiche Beispiele von Großveranstaltungen in der Vergangenheit gibt.	<p><i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt. Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt. In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</i></p> <p><u>Verkehr:</u> <i>Das Verkehrsgutachten hat 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) unter Berücksichtigung von umzusetzenden verkehrstechnischen Maßnahmen, wie z.B. der Ausbau des Knotens Zentralallee / B 301, sichergestellt werden kann.</i></p> <p><i>Das Gutachten zur Lufthygiene sowie das Schallgutachten berücksichtigen die Verkehrsprognose aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten.</i></p> <p><u>Lärm</u> <i>Für die prognostizierte Verkehrslärmzunahme kann ein ausreichender Schutz durch</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden gewährleistet werden.</i></p> <p><i>Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</i></p> <p><u><i>Lufthygiene und Feinstaub:</i></u></p> <p><i>Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt.</i></p> <p><i>Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neue EU-Grenzwert der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM2,5 bei 10 µg/m³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m³. Für PM 10 gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel und 45 µg/m³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubs ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist.</i></p> <p><i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i></p> <p><i>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht.</i></p> <p><i>Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen.</p> <p>Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</p>		
25.3	<p>Trotz Fertigstellung der Westtangente ist bisher die Kreuzung westlich der Schlüterbrücke über die Isar (B301/Clemensänger) nicht überlastet. Es muss dringend vermieden werden, dass die Schlüterbrücke vierspurig ausgebaut wird, um Eingriffe in das Natura2000-Gebiet der Isarauen zu verhindern. Obwohl das jetzt noch in der Begründung abgestritten wird, ist absehbar, dass der zusätzliche Autoverkehr durch die Großveranstaltungen in der Arena zu den Spitzenzeiten der Anreise der Arena-BesucherINNEN als Argument benutzt werden wird, um den vierspurigen Ausbau der Brücke zu rechtfertigen. Das wird die Verkehrsprobleme aber nicht lösen, weil nicht die mangelnde Kapazität der Brücke, sondern die limitierende Funktion der Ampelschaltung an der Kreuzung den Engpass darstellt</p>	<p>Ein vierstreifiger Ausbau der Schlüterbrücke ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Das Verkehrsgutachten für die Eventarena zeigt, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt. Weitergehende Ausbauten liegen in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers. Ein möglicher Ausbau der Schlüterbrücke hängt zusammen mit der Verkehrsuntersuchung für den Knotenpunkt FS 44/45.</p> <p>Die Einmündung FS44/45 erreicht bereits in der Analyse 2024 (gem. Verkehrsuntersuchung Knoten FS 44/45) und im Prognose Nullfall 2035 keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Für den Knotenpunkt gibt es daher bereits Verkehrsuntersuchungen seitens des</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Straßenbaulastträgers. Die Untersuchung ergibt die Notwendigkeit eines 4 – spurigen Ausbaus der Pförreraubücke (östlich vorgelagerte Brücke, nicht die Isarbrücke). Auf Grundlage der Untersuchung wurden bereits Beschlussfassungen zu den notwendigen Umbaumaßnahmen sowie für zukünftige VgV Verfahren gefasst.</i></p> <p><i>Das Verkehrsmodell für das Vorhaben zeigt zudem, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt.</i></p>		
25.4	Des weiteren schließe ich mich inhaltlich den Einwendungen der vereinigten Initiative „Aufgemuckt“ und des Bund Naturschutz an.	<p><i>Auf die Ausführungen unter Stellungnahmen TÖBs Nr.10 wird verwiesen</i></p>		
25.5	<p>Falls die Erwartung von Gewerbesteuereinnahmen der Grund für die politische Unterstützung des Vorhabens sein sollte, halte ich das für illusorisch, weil auf absehbare Zeit die Abschreibung der gewaltigen Baukosten das verhindern wird, wenn das Ganze nicht ohnehin als Bauinvestitionsruine endet, was zu befürchten ist, aber hoffentlich nicht eintreten wird.</p> <p>Bitte überdenken Sie das Vorhaben nochmal und lassen Sie ab davon. Es ist ein Unding, dass die FMG hier als Immobilienmaklerin auftritt, was rein gar nichts mit ihren Aufgaben zur Abwicklung des Luftverkehrs zu tun hat.</p> <p>Mit besten Grüßen</p>	<p><i>Die Entwicklung von Gewerbesteuereinnahmen hängt von einer Vielzahl betriebswirtschaftlicher Faktoren ab, die nicht Gegenstand der Bauleitplanung sind und sich einer verlässlichen Prognose im Verfahren entziehen. Die Gewerbesteuer ist eine dauerhaft an den laufenden Betrieb anknüpfende Gemeindesteuer; ihr Potenzial entfaltet sich mittel- und langfristig mit stabilisiertem Geschäftsbetrieb. Des Weiteren sind über die Gewerbesteuer hinaus vielfältige ökonomische Wirkungen zu erwarten. Hierzu gehören insbesondere Beschäftigungseffekte, zusätzliche Einkommensteueranteile, erhöhte Nachfrage in Gastronomie, Hotellerie und Einzelhandel sowie Impulse für den Tourismus. Diese</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Wirkungen treten mit Aufnahme des Betriebs ein und wirken ergänzend zur Gewerbesteuer. Die mit dem Vorhaben verbundenen hohen Baukosten stellen zugleich eine erhebliche Investition am Standort Freising dar. Bereits während der Bauphase entstehen Aufträge für Bauunternehmen, Handwerksbetriebe, Zulieferer und Dienstleister. Diese Effekte wirken unabhängig von der späteren steuerlichen Behandlung und führen unmittelbar zu Wertschöpfung und Beschäftigung.</p> <p>Im Rahmen der vertraglichen Regelungen muss der Vorhabenträger zudem die finanzielle Leistungsfähigkeit nachweisen.</p>		
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
26.	Stellungnahme vom 30.04.2025			
26.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren!</p> <p>zum Bebauungsplan Nr. 88 B „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ äußern wir folgende Einwände:</p> <p>Unsere Befürchtung ist, dass unsere Umwelt und die Menschen, die in unserer Region leben, durch dieses Projekt ohne zwingenden Grund massive Nachteile erleiden und wir wundern uns, mit wie viel Rücksichtslosigkeit und greenwashing dieses Projekt vorangetrieben wird.</p>	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt.</p> <p>Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt.</p> <p>In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><u>Verkehr:</u> Das Verkehrsgutachten hat 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) unter Berücksichtigung von umzusetzenden verkehrstechnischen Maßnahmen, wie z.B. der Ausbau des Knotens Zentralallee / B 301, sichergestellt werden kann.</p> <p>Das Gutachten zur Lufthygiene sowie das Schallgutachten berücksichtigen die Verkehrsprognose aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten.</p> <p><u>Lärm</u> Für die prognostizierte Verkehrslärmozunahme kann ein ausreichender Schutz durch Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden gewährleistet werden.</p> <p>Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</p> <p><u>Lufthygiene und Feinstaub:</u> Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt.</p> <p>Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von</p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neue EU-Grenzwert, der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM_{2,5} bei 10 µg/m³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m³. Für PM 10 gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel und 45 µg/m³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubes ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist.</i></p> <p><i>Dem Klimawandel und Klimaschutz wurden im Rahmen des Projekts im besonderen Maße Rechnung getragen. Schon die Wahl des Vorhabengrundstücks, dass an das bereits verkehrlich und baulich erschlossene Areal des</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Flughafen Münchens angrenzt, ermöglicht die Mitnutzung und punktuelle Anpassung bereits vorhandener Infrastruktur und verhindert sowohl unnötigen Flächenverbrauch als auch Leerstand in den Parkhäusern.</i></p> <p><i>Das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger. Die angestrebte Nachhaltigkeit wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch eine DGNB-Zertifizierung konkret dokumentiert. Der Projektträger strebt die Erreichung des Gold-Standards an. Eine DGNB-Gold-Vorzertifizierung liegt bereits vor.</i></p>		
26.2	<p>Schon mit dem Bau des Flughafens im Erdinger Moos wurde in einen ökologisch hochsensiblen Naturraum eingegriffen. Durch Grundwasserabsenkungen in einem weiten Bereich am und um den Flughafen und die baulichen Strukturen, die sich dazu gesellt haben und, wie im Falle der Eventarena, noch hier angesiedelt werden sollen, werden ungeheuren Mengen an im Boden gebundenen Kohlenstoff freigesetzt. Das bringt uns immer weiter ab von den Klimazielen, zu denen wir uns als Menschheit verpflichtet haben.</p> <p>Jede Planung, die auf weitere Bebauung in diesem sensiblen Gebiet abzielt, halten wir für nicht vereinbar mit einer enkeltauglichen Entwicklungsgestaltung.</p>	<p><i>Im Rahmen einer hydrogeologischen Stellungnahme zur Vorabeinschätzung der Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt (Baugrund Süd, 03.09.25) wurde eine Ersteinschätzung der hydrogeologischen Auswirkungen des Planungsvorhabens im Hinblick auf die bauzeitliche Wasserhaltung, die einbindenden Bauwerksteile und die Entwässerung vorgenommen. Eine genaue Betrachtung erfolgt im weiteren Planungsverlauf im Rahmen weiterer Erkundungen und der Erstellung der erforderlichen Wasserrechtsanträge.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<i>Nach derzeitigem Plan- und Kenntnisstand zur hydrogeologischen Situation kann festgehalten werden, dass Grundwassereingriffe so gering wie möglich gehalten werden. Da eine Um- und Unterströmung einzelner einbindender Bauteile gegeben ist und eine großflächige Versickerung angestrebt wird, wird keine negative Beeinflussung des Grundwasserhaushalts erwartet.</i>		
26.3	Der Verkehr auf der Straße und der Luftverkehr werden zunehmen. Letzteres kann letztendlich auch als ein Argument für die Notwendigkeit der dritten Startbahn verwendet werden.	<p><i>Zu Zunahme Verkehr auf der Straße siehe 26.1</i></p> <p><i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i></p> <p><i>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht.</i></p> <p><i>Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen.</p> <p>Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</p>		
26.4	<p>Die Lebensqualität von tausenden Bürger*innen im Umland würde sich weiter verschlechtern.</p> <p>Der Flughafen ist bereits jetzt ein sehr gewaltiger Emittent von Ultrafeinstaub. Durch die Realisierung des Projektes würde sich auch diese Belastung im Umland erhöhen.</p>	<p>Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt.</p> <p>Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubs ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist.</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

26.5	<p>Die Gewinner werden die Betreiber und die Gäste aus aller Welt sein, denen günstige Tickets und bequeme Flüge geboten werden. Für Bürger*innen und Pendler*innen im Landkreis werden dagegen die genannten Nachteile überwiegen.</p> <p>Der Siedlungsdruck und damit die Kosten für Wohnen werden ohne eine begleitende Planung weiter wachsen. Für Menschen mit beschränkten finanziellen Mitteln wird der Zugang zu Kultur, Bildung und Erholung weiter erschwert. In den letzten Jahren wurden Zuschüsse für Freisinger Musikschulen, Demokratieförderprojekte, Bildungsangebote, Kultur- und Sportangebote angesichts klammer Kassen beschnitten. Den (jungen) Menschen nun eine schicke Eventarena vor die Nase zusetzen, zu der sie kaum Zugang haben dürften, erscheint zynisch.</p>	<p><i>Die geplante Arena wird vollständig privat finanziert, somit entstehen keine zusätzlichen Belastungen für den städtischen Haushalt. Durch die Ansiedlung einer solchen Eventarena werden mittelfristig wirtschaftliche Vorteile für die Stadt und den Landkreis erwartet, insbesondere durch zusätzliche Gewerbesteuerereinnahmen, neue Arbeitsplätze und eine Stärkung des lokalen Dienstleistungs- und Gastronomiesektors.</i></p> <p><i>Diese Einnahmen kommen der Allgemeinheit zugute. Sie können langfristig wieder in wichtige Bereiche wie Kultur, Bildung, und soziale Projekte reinvestiert werden. Selbstverständlich wird die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf achten, dass die Interessen der Bürgerinnen und Bürger, insbesondere in Hinblick auf Siedlungsdruck, Verkehr und soziale Teilhabe, in die weitere Planung einbezogen werden. Dabei ist jedoch klarzustellen, dass insbesondere Fragen des Siedlungsdrucks und der sozialen Teilhabe gesamtstädtische Thematiken und nicht Teil des aktuellen Verfahrens sind.</i></p> <p><i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt. Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt.</i></p>	
------	--	---	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt. Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</i></p> <p><i>Der zusätzliche Verkehr wurde im Rahmen einer Untersuchung der Obermeyer Group umfassend betrachtet. Dabei wurden Maßnahmen identifiziert, die vor Inbetriebnahme umgesetzt werden – etwa der Ausbau des Knotenpunkts B 301/Zentralallee. Viele dieser Maßnahmen wären bereits im sogenannten „Nullfall“ (ohne Arena) notwendig, sodass sich die Verkehrssituation durch ihre Umsetzung im Vergleich zum heutigen Bestand sogar verbessern wird.</i></p> <p><i>Die Festsetzung der Ticketpreise obliegt den jeweiligen Veranstaltern bzw. Künstlern, nicht dem Betreiber der Veranstaltungsstätte. Aufgrund der hohen Kapazität der geplanten Veranstaltungsstätte ist davon auszugehen, dass ein breiteres Angebot unterschiedlicher Preiskategorien ermöglicht wird, sodass auch niedrigere Preissegmente zur Verfügung stehen können. Die Bauleitplanung hat auf die konkrete Preisgestaltung keinen Einfluss.</i></p>		
26.6	Im Bebauungsplan 88a hatte man das Ziel festgeschrieben, den freien Landschaftsraum zwischen Stadt und Flughafen zu bewahren, damit das	<p><i>Der Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ wird insgesamt in</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Gewerbe nicht bis an die Stadt Freising wächst. Mit den Planungen zur Eventarena gäbe man dieses Ziel zu einem Teil auf.</p>	<p>einer Flächengröße von 11,4 ha überlagert, dies entspricht ca. 2 % des Gesamtumgriffs des Bebauungsplans Nr. 88. Darüber hinaus liegt das Gebiet in der Randlage im wesentlichen Anschluss an den Flughafen und damit nicht im sensiblen Übergangsbereich zu den benachbarten Siedlungsbereichen im Süden und Norden des Flughafens. Damit wird dem im STEP 2030 formulierten Ziel, das „Flughafen und Stadt nicht zusammenwachsen dürfen“, hinreichend Rechnung getragen. Die Planungsziele dieses Bebauungsplans werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.</p>		
26.7	<p>Wenn man sich bisherige Großevents in der Region ansieht, sind bezüglich des Verkehrserschließung sämtliche Argumente für das Projekt fragwürdig bis unwahr:</p> <p>1. Die Prognosen des Vorhabenträgers SWMUNICH Real Estate GmbH sind nicht neutral sondern in seinem Interesse erstellt. Das betrifft insbesondere das Verkehrsaufkommen.</p> <p>Es ist mit Sicherheit nicht garantiert, dass alle Veranstaltungen erst um 20 Uhr beginnen, so dass es keine Kollisionen mit dem Berufsverkehr gäbe. Selbstverständlich wird es dort Kongresse und weitere Veranstaltungen geben, die vormittags beginnen, abends enden und sich somit mit dem Berufsverkehr zeitlich überschneiden. Staus sind also vorprogrammiert. Das führt letztendlich zu mehr Straßenbau.</p>	<p>Die beauftragten Fachgutachter arbeiten unabhängig vom Auftraggeber und ausschließlich fachlich begründet. Die Annahmen zum Modal-Split als Grundlage für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens differenziert nach den einzelnen Verkehrsmitteln Pkw, Reisebus, Taxi, S-Bahn, Regionalbus, Fuß- und Radverkehr sowie Flugzeug und werden auf der sicheren Seite liegend angenommen. Dadurch ist gewährleistet, dass die durchgeführten Funktionsnachweise, Kapazitätsberachtungen sowie die Gestaltung / Dimensionierung von Infrastrukturangeboten alle Veranstaltungsszenarien sowie mögliche Belastungsschwankungen beim allgemeinen, nicht veranstaltungsspezifischen Verkehrsaufkommen im Sinne der Worst-Case-Betrachtung abgedeckt sind. Gemäß Verkehrsgutachten überlagern sich die Verkehre der anreisenden</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Veranstaltungsbesucher Insbesondere auf dem Weg zur abendlichen Veranstaltung mit dem werktäglichen Verkehr. Daher wurde es als zwingend erforderlich erachtet, die Verkehrsbelastungen nicht nur für den Veranstaltungsverkehr, sondern auch für den übrigen Verkehr zu ermitteln und auf den Prognosehorizont 2035 hochzurechnen. Im Verkehrsgutachten werden insbesondere die Abendspitzenstunden zwischen 18 und 20 Uhr betrachtet.</i></p> <p><i>Das Verkehrsgutachten hat im Rahmen der Kapazitätsberechnungen 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.</i></p> <p><i>Neben bereits im Prognose Nullfall (ohne Vorhabenplanung), notwendigen Infrastrukturmaßnahmen an mehreren untersuchten Knotenpunkten, sind zusätzliche baulichen, verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen notwendig und im Verkehrsgutachten festgehalten. Bei den verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen handelt es sich z.B. um die Errichtung von Lichtsignalanlagen, aber auch um den Ausbau von einzelnen Knotenpunkten oder auch den 4-spurigen Ausbau der Freisinger Allee.</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Neben dem worst-case-Szenario einer Großveranstaltung mit 20.000 Besuchern und Spitzenstunden zwischen 18 und 20 Uhr, wurde in einer ergänzenden Betrachtung eine Kongressveranstaltung (12.000 Besucher) und Hauptanreisezeiten zwischen 7 und 9 Uhr sowie Hauptabreisezeiten zwischen 16 und 19 Uhr betrachtet.</p> <p>Die Ergebnisse zeigen, dass im Anreisezeitraum alle Knotenpunkte eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen. Einzig die Einmündung FS44/45 erreicht mit der Qualitätsstufe QSV E die Kapazitätsgrenze. Auch während der Abreise sind alle flughafeninternen Knoten ausreichend leistungsfähig.</p>		
26.8	Wie valide Verkehrsprognosen sind, hat sich anschaulich an den Prognosen für das Wachstum des Flugverkehrs zur Begründung der 3. Startbahn erwiesen, sie sind seit Jahren komplette Makulatur.	<p>Durch die worst-case-Betrachtungen (Verkehrsgutachten) in denen jeweils das ungünstigste Szenario den Prognosen zugrunde gelegt wird, wird gewährleistet, dass sich die getroffenen Annahmen auf der sicheren Seite befinden und entsprechende Maßnahmen vorgesehen (bspw. Signalisierung der Knoten vgl. Verkehrsgutachten). Zu Verkehrsprognosen siehe ergänzend 26.7 Luftverkehrsfragen inkl. einer 3. Startbahn sind luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</p>		
26.9	Die idealisierte Darstellung, dass viele Besucher*innen mit dem Fahrrad anreisen dürften, ist greenwashing in höchster Vollendung. Wo auf der Welt gibt es bereits eine entsprechende Einrichtung, zu der eine nennenswerte	<p>Gemäß Annahme und Ausführungen im Verkehrsgutachten wird davon ausgegangen, dass Anreisen mit dem Fahrrad hauptsächlich aus den umliegenden Gebieten erfolgen.</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Zahl der Besucher*innen mit dem Rad anreist? Was passiert bei schlechtem Wetter? Was ist im Winter?</p>	<p><i>Insgesamt werden ca. 1.100 Besucher aus Stadt- und Umlandgebiet Freising (500 Besucher) sowie aus den Gemeinden Ismaning, Hallbergmoos und dem Kreis Erding (600 Besucher) zu Großveranstaltungen erwartet. 20% dieser Besucher werden in der Annahme des Gutachtens mit dem Fahrrad anreisen. 200 Stellplätze (entspricht 1 % der Gäste) sind daher gut erreichbar im Nordwesten des Vorhabengebietes mit Anschluss an bereits bestehende Fahrradwege vorgesehen. Weitere Stellplätze können im Vorhabengebiet beispielsweise für Beschäftigte im Betriebshof und im Bereich des Hotels angeordnet werden.</i></p> <p><i>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wird eine Worst-Case-Betrachtung durchgeführt, bei der die maximal mögliche angenommen Menge an Verkehr für unterschiedliche Verkehrsarten angenommen wird, um einen Puffer in der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes zu haben. Das Verkehrsgutachten setzt seinen Fokus dabei auf die Anbindung mit dem ÖPNV und dem Motorisierten Individualverkehr (MIV). Durch die Analyse als Worst-Case-Betrachtung wird im Gutachten davon ausgegangen, dass in den Szenarien selbst dann die Knotenpunkte ausreichend bemessen sind, wenn niemand mit dem Fahrrad / zu Fuß zur Eventarena kommen sollte und sich die Ströme überproportional auf ÖPNV bzw. MIV verlagern würden. Das heißt, dass das Verkehrssystem in jedem Fall leistungsfähig sein wird.</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<i>Dennoch strebt die Stadt Freising an, den Radverkehr zu fördern. Entsprechend sollen die Personen, für die es grundsätzlich möglich ist zur Eventarena zu gelangen, mit dem Fahrrad eine attraktive Alternative erhalten. Das betrifft sowohl eine gute Führung zur Eventarena durch ausgebaute Radwege wie auch durch eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur vor Ort (z.B. ausreichend und qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen)</i>		
26.10	<p>Die meisten Gäste kommen von auswärts und werden mit Sicherheit überwiegend mit dem Auto oder dem Flugzeug anreisen.</p> <p>Die Erfahrungen in Riem 2024 haben gezeigt, dass sehr viele Gäste mit dem Flugzeug aus dem Ausland anreisen, weil die Karten und Gesamtpakete sehr preisgünstig sind. Es ist billiger aus dem Ausland nach Deutschland auf ein Konzert zu fliegen, als das Konzert im eigenen Land zu besuchen. Wenn nur 15 % der Besucher*innen mit dem Flugzeug anreisen, sind das im Jahr 1 Mio. Fluggäste und eine Zunahme der Flüge von 2 % und damit mehr Fluglärm für hunderttausende Anwohner in den umliegenden Landkreisen.</p> <p>Beim Adele-Konzert 2024 in Riem reisten 24,3 % der Konzertbesucher*innen mit dem Flugzeug an, 92 % dieser Reisenden kamen ausschließlich für die Veranstaltung mit dem Flugzeug</p>	<p><i>Siehe Zunahme Flugverkehr Nr.26.3</i></p> <p><i>Der Verweis auf die Open-Air-Konzerte von 'Adele' ist nicht übertragbar (abweichendes Format, deutlich höhere Besucherzahl, Open-Air/temporäre Veranstaltungsfläche); maßgeblich sind die verkehrsfachlichen Prognosen des Gutachtens.</i></p>		
26.11	<p>Auch wenn mehr Besucher*innen mit dem Umweltverbund anreisen wollten, fehlen dafür die ÖPNV-Anbindungen (Busse), ausreichend Busparkplätze und Radwegverbindungen – damit wird offensichtlich gar nicht kalkuliert (s. oben).</p>	<p><i>Durch die direkte Anbindung an das Netz des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) insbesondere mit der S-Bahn-Haltestelle „Flughafen -Besucherpark“ ist auch eine gute Erreichbarkeit des Konzert- und Kongresszentrums mit der Bahn gewährleistet. Des Weiteren verfügt der Standort über eine Anbindung zum Überregionalen Flughafenexpress (ÜFEX), welcher eine</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>öffentliche Anreise auch aus den Regierungsbezirken Niederbayern (Landshut) und Oberpfalz (Regensburg) sowie aus der Stadt Freising (ÜFEX-Haltestelle) zur Konzertarena ermöglicht. Zusätzlich wird die Regionalbushaltestelle „Briefzentrum“ der Buslinie 635 im Rahmen des Ausbaus der Freisinger Allee entsprechend ertüchtigt. Die Buslinie soll zukünftig auch im 10-Minuten-Takt verkehren.</i></p> <p><i>Das Angebot für eine klimafreundliche Anreise ist damit gegeben.</i></p> <p><i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde die Anbindung mit dem Radverkehr ausgiebig betrachtet. Dies betrifft nicht nur die Erschließung innerhalb des Quartiers (z.B. mit Radverkehrsinfrastruktur auf beiden Seiten der Freisinger Allee), sondern insbesondere auch aus den Richtungen Hallbergmoos und Freising.</i></p> <p><i>Von Freising aus kommend ist die Radverkehrsinfrastruktur in großen Teilen sehr gut nutzbar. Dies betrifft insbesondere die Ismaninger Straße. Die Radwegeführung entlang des Zauns des Flughafens und der Goldach ist durch einen geschotterten Weg grundsätzlich vorhanden, soll jedoch in Zukunft durch eine Asphaltierung des Wegs weiter verbessert werden. Aktuell gibt es hierzu bereits Planungen, die im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt bereits vorgestellt wurden. Dadurch soll die Wegeführung noch attraktiver werden als im Bestand. Dennoch ist</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>eine Anbindung für das Vorhaben auch im Bestand bereits jetzt gegeben. Die Anbindung der Arena von Hallbergmoos erfolgt über den bestehenden Radweg entlang der B 301 und Freisinger Allee</p> <p>Für sonstige Reisebusse stehen 4 Stellplätze zur Verfügung. Die Anzahl der Reisebusse basiert in erster Linie auf Daten von bereits realisierten Veranstaltungsstätten (Berlin, Köln, Oberhausen, Mannheim, London). Da in der Arena keine regulären Sportveranstaltungen stattfinden, wird nicht davon ausgegangen, dass Fanclubs anreisen. Eine Anzahl von max. vier Reisebussen erscheint auch deswegen realistisch.</p>		
26.12	2. Wo ist das übergeordnete Interesse an diesem Projekt? Was ist die Planrechtfertigung? Beides fehlt mir.	<p>Die Bauleitplanung dient im Gegensatz zum Fachplanungsrecht nicht einer „Bedarfsdeckung“ und unterliegt daher nicht einer Planrechtfertigung. Bauleitpläne müssen nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB erforderlich sein, mithin eine positive Planungskonzeption aufweisen und grundsätzlich umsetzbar sein. Der vorliegende Planentwurf beruht auf einem umfassend ausgearbeiteten städtebaulichen Konzept. Durch die Ausgestaltung als vorhabenbezogener Bebauungsplan wird eine Umsetzung des geplanten Vorhabens nach Maßgabe des § 12 BauGB sichergestellt.</p> <p>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</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>München zeigen). Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, oder welches Angebot es dort bereits gibt, ist 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).</p> <p>Aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Gutachten wurde der Stadt nachvollziehbar dargelegt, dass einerseits der Standort aufgrund von zahlreichen Synergien mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Stellplätze) geeignet ist. Andererseits wurde damit auch nachgewiesen, dass das Vorhaben an diesem Standort funktioniert.</p> <p>Die Arena ist speziell für Konzerte optimiert und bietet bessere Akustik, Sicht und Ausstattung als die vorhandenen Sport- oder Multifunktionshallen in der Region und kann somit auf neue Veranstaltungskonzepte eingehen. Eine ausführliche Erläuterung zur städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativenprüfung ist dem Aufstellungsbeschluss (Protokoll Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022 einzusehen unter: www.freising.de/rathaus/politik/tagesordnung-und-beschluesse) zu entnehmen</p>		
26.13	3. Es gibt in München bereits mehrere Locations ähnlicher Dimension, neben der Olympiahalle z.B. der gerade fertiggestellte SAP Garden.	s.o. (26.12)		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

26.14	<p>4. Was passiert, wenn Ihre Prognosen nicht eintreffen? Wird die Location dann zurückgebaut? Gibt es Schadensersatz? Wer trägt die Verluste?</p> <p>Mit freundlichen Grüßen,</p>	<p><i>Es werden im Rahmen des Durchführungsvertrags umfangreiche Absicherungen mit dem Vorhabenträger geschlossen.</i></p> <p><i>Durch die worst-case-Betrachtungen (Verkehrsgutachten) in denen jeweils das ungünstigste Szenario den Prognosen zugrunde gelegt wird, wird gewährleistet, dass sich die getroffenen Annahmen auf der sicheren Seite befinden und entsprechende Maßnahmen vorgesehen (bspw. Signalisierung der Knoten (vgl. Verkehrsgutachten)).</i></p>		
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
27.	Stellungnahme vom 30.04.2025			
27.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>hiermit erhebe ich Einwendungen zum Verfahren.</p> <p>Ich lehne dieses Vorhaben entschieden ab.</p> <p>Ein Verkehrsflughafen ist nicht unbedingt ein geeigneter Ort, ein multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum zu errichten. Bei einem Veranstaltungsort von bis zu 20.000 Personen gibt es ein gewaltiges Verkehrsaufkommen, Lärm, Abgase, etc. Für solche Großveranstaltungen sollte ein zentraler Ort gewählt werden. Geeignete Veranstaltungsmöglichkeiten sind in der Landeshauptstadt München</p>	<p><i>Die Bauleitplanung dient im Gegensatz zum Fachplanungsrecht nicht einer „Bedarfsdeckung“ und unterliegt daher nicht einer Planrechtfertigung. Bauleitpläne müssen nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB erforderlich sein, mithin eine positive Planungskonzeption aufweisen und grundsätzlich umsetzbar sein. Der vorliegende Planentwurf beruht auf einem umfassend ausgearbeiteten städtebaulichen Konzept. Durch die Ausgestaltung als vorhabenbezogener Bebauungsplan wird eine Umsetzung des geplanten Vorhabens nach Maßgabe des § 12 BauGB sichergestellt.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>vorhanden, beispielsweise die Olympiahalle. Daher ist der geplante Standort völlig ungeeignet.</p>	<p><i>Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, oder welches Angebot es dort bereits gibt, ist 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). Aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Gutachten wurde der Stadt nachvollziehbar dargelegt, dass einerseits der Standort aufgrund von zahlreichen Synergien mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Stellplätze) geeignet ist. Andererseits wurde damit auch nachgewiesen, dass das Vorhaben an diesem Standort funktioniert. Die Arena ist speziell für Konzerte optimiert und bietet bessere Akustik, Sicht und Ausstattung als die vorhandenen Sport- oder Multifunktionshallen in der Region und kann somit auf neue Veranstaltungskonzepte eingehen. Eine ausführliche Erläuterung zur städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativen Prüfung ist dem Aufstellungsbeschluss (Protokoll Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022 einzusehen unter: www.freising.de/rathaus/politik/tagesordnung-und-beschluesse) zu entnehmen.</i></p>		
--	---	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		Auswirkungen der Planung s. 27.3 ff.		
27.2	<p>Sollte solche eine Planung dennoch ernsthaft in Erwägung gezogen werden, ist jedoch unbedingt ein Raumordnungsverfahren notwendig. Außerdem stehen neue Einrichtungen am Flughafen in direkter Konkurrenz zu den Mittelzentren Freising und Erding - und hier auch zum Oberzentrum München, was raumplanerisch nicht beabsichtigt ist. Das neue Veranstaltungszentrum dient auch nicht der lokalen Kulturszene in den Landkreisen Freising und Erding. Die Planrechtfertigung fehlt - es handelt sich um eine gravierende Fehlplanung!</p> <p>Es kann nicht sein, hier "eine neue Stadt" zwischen Freising und Erding zu etablieren. Dies schädigt die gesamte Region!</p>	<p><i>Dem materiellen Planungsgrundsatz der Erforderlichkeit § 1 Abs. 3 BauGB wurde Rechnung getragen.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Durch das Vorhaben entsteht ein zukunftsweisender und nachhaltig nutzbarer Veranstaltungsort.</i> - <i>Die Arena soll sowohl national als auch international ausstrahlen und das kulturelle Angebot der Region erweitern.</i> - <i>Die Stadt Freising und Stadt Erding werden nachhaltig gestärkt, insbesondere erlangen sie touristische und kulturelle Bedeutung im Großraum München. Der Tourismus stellt einen Mehrwert für die lokale Wirtschaft dar. Eine neue Stadt wird dadurch nicht geschaffen. Durch das Vorhaben werden die bestehenden Städte gestärkt. Das Vorhaben steht nicht in Konkurrenz zu den Zentren Erding und Freising sowie den Einzelhandelsflächen.</i> <p><i>Kleine lokale Veranstaltungsorte bleiben unverzichtbar. Die Arena steht nicht in Konkurrenz zur lokalen Kultur, sondern ergänzt sie: Sie eignet sich für Großveranstaltungen, während intime Konzerte, Lesungen oder lokale Kulturprojekte nur in den kleineren Orten stattfinden können. Die Stadt legt großen Wert darauf, das bestehende Angebot, welches von Konzerten im Lindenkeller und Asamsaal bis hin zu Ausstellungen im Schafhof reicht, auch weiterhin zu fördern und nachhaltig zu sichern.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Die Stadtplanung sieht in der Planung der Konzertarena auf dem Vorhabengrundstück angrenzend an das planfestgestellte Gebiet des Flughafen Münchens einen Baulückenschluss und damit die Möglichkeit einen Abschluss des Flughafenareals mit kommunaler Planungshoheit zu schaffen. Die Stadt verfolgt weiterhin das Ziel, dass keine weitere Stadt am Flughafen entsteht.</i></p> <p><i>Ergänzend Planrechtfertigung s. 27.1 Raumordnungsverfahren: Ein Vorhaben ist überörtlich raumbedeutsam, wenn seine Raumbedeutsamkeit über ein Gemeindegebiet hinausreicht. Gegen die Annahme einer überörtlichen Bedeutsamkeit des Vorhabens sprechen jedoch insbesondere die nachfolgend aufgeführten, im Rahmen einer Gesamtabwägung als ausschlaggebend zu bewertenden Gesichtspunkte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><i>- Aus raumordnerischer Sicht stellt der Flughafen München ein strukturelles Trennelement dar, das eine klare Abgrenzung unterschiedlicher Funktionsräume bewirkt. Die benachbarten Kommunen sind aus Sicht des betrachteten Standorts jenseits dieser funktionalen Grenze verortet.</i><i>- Die Erschließung des Vorhabens erfolgt unter Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Zusätzliche Aus- oder Umbaumaßnahmen auf dem Gebiet benachbarter Gemeinden sind im Vergleich</i>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>zum Nullfall infolge des Vorhabens nicht erforderlich.</p> <ul style="list-style-type: none">- Die Lage unmittelbar angrenzend an das planfestgestellte Gebiet des Flughafens schließt es weitgehend aus, dass das Vorhaben maßgeblichen Einfluss auf die formellen und informellen Planungen benachbarter Gemeinden hat, da dieses Gebiet fachplanerisch die gemeindliche Planungshoheit sperrt (§ 37 BauGB).- Die vom Vorhaben beanspruchte Fläche grenzt direkt an das Flughafengelände und besitzt keine raumordnerisch relevanten landschaftlichen Merkmale.- Das Vorhaben wird auch in wirtschaftlicher Hinsicht keine maßgeblich negativen Auswirkungen auf benachbarte Kommunen haben.- Da es sich nicht um ein überörtlich raumbedeutsames Vorhaben gem. Art. 24 Abs. 1 BayLplG handelt, sei die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens entbehrlich.- Dies wurde von der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.2 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung am 15.12.2022 innerhalb eines Termins sowie am 14.10.2022 per E-Mail unterstrichen. Weiterhin wurde die Regierung von Oberbayern erneut innerhalb der frühzeitigen Beteiligung um Stellung geben. Es liegt keine Änderung der Aussage vor. <p>Eine genaue Erläuterung ist in der Begründung im Kapitel 4 zu finden.</p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

27.3	<p>Bei Veranstaltungen von bis zu 20.000 Personen ist mit einem erheblichen Verkehrsaufkommen zu rechnen. Dies führt zu zusätzlichen erheblichen Belastungen - Lärm, Staus und Schadstoffe - in einem sowieso schon extrem belasteten Umfeld rund um den Flughafen. Solche zusätzlichen Belastungen sind für die Anwohner nicht mehr zumutbar.</p>	<p><i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt. Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt. In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</i></p> <p><u>Verkehr:</u> <i>Das Verkehrsgutachten hat 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) unter Berücksichtigung von umzusetzenden verkehrstechnischen Maßnahmen, wie z.B. der Ausbau des Knotens Zentralallee / B 301, sichergestellt werden kann.</i></p> <p><i>Das Gutachten zur Lufthygiene sowie das Schallgutachten berücksichtigen die Verkehrsprognose aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten.</i></p> <p><u>Lärm</u> <i>Für die prognostizierte Verkehrslärmezunahme kann ein ausreichender Schutz durch</i></p>		
------	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden gewährleistet werden.</i></p> <p><i>Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</i></p> <p><u><i>Lufthygiene und Feinstaub:</i></u></p> <p><i>Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt.</i></p> <p><i>Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neue EU-Grenzwert, der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM2,5 bei 10 µg/m³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m³. Für PM 10 gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel und 45 µg/m³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<i>Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten.</i>		
27.4	<p>Eine dadurch drohende Erweiterung der Schlüterbrücke in Freising wäre ein nicht akzeptabler Eingriff in die geschützten Isaraue, sollte daher unter allen Umständen unterbleiben.</p> <p>Es ist zu befürchten, dass Besucher eines Konzertes aus dem Großraum München künftig verstärkt das Auto nutzen, anstellen den ÖPNV. So ist aus Fürstenfeldbruck, Dachau oder Ottobrunn ein Veranstaltungsort in München relativ einfach per ÖPNV zu erreichen. Stattdessen droht ein zunehmender Wechsel vom ÖPNV auf das Auto, was den Klimazielen widerspricht und auch der Raumplanung.</p>	<p><i>Ein vierstreifiger Ausbau der Schlüterbrücke ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Das Verkehrsgutachten für die Eventarena zeigt, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt. Weitergehende Ausbauten liegen in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers. Ein möglicher Ausbau der Schlüterbrücke hängt zusammen mit der Verkehrsuntersuchung für den Knotenpunkt FS 44/45.</i></p> <p><i>Die Einmündung FS44/45 erreicht bereits in der Analyse 2024 (gem. Verkehrsuntersuchung Knoten FS 44/45) und im Prognose Nullfall 2035 keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Für den Knotenpunkt gibt es daher bereits Verkehrsuntersuchungen seitens des Straßenbaulastträgers. Die Untersuchung ergibt die Notwendigkeit eines 4 – spurigen Ausbaus der Pförreraubücke (östlich vorgelagerte Brücke, nicht die Isarbrücke). Auf Grundlage der Untersuchung wurden bereits Beschlussfassungen zu den notwendigen Umbaumaßnahmen sowie für zukünftige VgV Verfahren gefasst.</i></p> <p><i>Das Verkehrsmodell für das Vorhaben zeigt zudem, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

27.5	<p>Der Flugverkehr ist der klimaschädlichste Verkehrsträger überhaupt. Es ist zu befürchten, dass Tagungsgäste "extra einfliegen" zu einem Kongress, anstelle beispielsweise umweltfreundlich mittels ICE-Sprinter (Berlin-München-Hbf. in 3:49h) zu reisen. Dies widerspricht allen Bemühungen des Klimaschutzes und leistet Forderungen nach einer 3.Startbahn weiteren Vorschub, was eine extreme Belastung für die gesamte Region bedeuten würde</p>	<p><i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i></p> <p><i>Durch die direkte Anbindung an das Netz des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) insbesondere mit der S-Bahn-Haltestelle „Flughafen -Besucherpark“ ist auch eine gute Erreichbarkeit des Konzert- und Kongresszentrums mit der Bahn gewährleistet. Des Weiteren verfügt der Standort über eine Anbindung zum Überregionalen Flughafenexpress (ÜFEX), welcher eine öffentliche Anreise auch aus den Regierungsbezirken Niederbayern (Landshut) und Oberpfalz (Regensburg) sowie aus der Stadt Freising (ÜFEX-Haltestelle) zur Konzertarena ermöglicht. Das Angebot für eine klimafreundliche Anreise ist damit gegeben.</i></p> <p><i>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht</i></p>	
------	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht.</i></p> <p><i>Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen.</i></p> <p><i>Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</i></p>		
27.6	<p>Der geplante Standort befindet sich zwischen den beiden Start- und Landebahnen. In über 60% der Starts erfolgt dies (windbedingt) nach Westen. Gerade in der Startphase ist der höchste Kerosinverbrauch und damit das höchste Schadstoffaufkommen überhaupt. Und direkt darunter? Richtig: hier mutet man bis zu 20.000 Menschen zu, stundenlang die extrem hohen und gesundheitsschädigenden Schadstoffe (bei der Verbrennung von Kerosin entstehen über 220 gesundheitlich schädliche Substanzen, davon über 20 sind auch krebserregend) einzuatmen. Die Belastung mit Ultrafeinstaub ist extrem - viele Werte übersteigen die WHO-Grenzwerte um bis zu das</p>	<p>Siehe 27.3</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>zehnfache! Es ist nicht zu verantworten, Menschen - genau an der schlimmsten möglichen Stelle - diesen Gesundheitsgefahren auszusetzen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>			
	<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
28.	Stellungnahme vom 01.05.2025			
28.1	<p>Betreff: Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 88b "MUCcc - Multifunktionales Konzertund Kongresszentrum" und 41. Änderung des Flächennutzungsplans</p> <p>Der Nachhaltigkeitsbericht zum MUCcc beginnt mit dem Satz: „MUCcc soll das nachhaltigste Konzert- und Kongresszentrum in Deutschland werden und weltweit führend in klimagerechter Gestaltung bei Veranstaltungsstätten sein.“ Das ist ein sehr löblicher Anspruch. Aus den Ausführungen im Nachhaltigkeitsbericht wird allerdings nicht klar, was unternommen wird, um diesen zu erreichen. Auch der Bauherr, die SWMUNICH Real Estate GmbH wirbt auf ihrer Webseite mit diesen Superlativen. Mit den untenstehenden Fragen soll in Erfahrung gebracht werden, inwieweit der gesetzte Anspruch an Nachhaltigkeit von konkreten Maßnahmen begleitet wird, oder ob er hauptsächlich dem Greenwashing des Bauherrn und des Investors dient.</p>			
28.2	<p>Angestrebte Zertifizierung Die Gebäude in der Kategorie „Versammlungsstätten“ mit den besten Zertifizierungen der DGNB sind der Neubau Halle 3A in Nürnberg (Platin Siegel und 90,1% Gesamterfüllungsgrad). Wenn das MUCcc das nachhaltigste Konzert- und Kongresszentrum sein soll, ist ein Erfüllungsgrad von nahezu</p>	<p><i>Bei dem Projekt „Nürnberg“ handelt es sich um die Hallen 3A und 3C des Messegeländes. Diese Gebäude sind als Versammlungsstätten eingestuft, dienen jedoch in erster Linie als Kongress- und Messehallen und fallen damit nicht in die Kategorie „Arenen“. Die</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>100% notwendig, damit auch zukünftig errichtete Konzert- und Kongresszentren diesen Wert nicht überschreiten können.</p> <p>https://www.dgnb.de/de/zertifizierung/dgnb-zertifizierteprojekte?tx_mqsolr_search[params]=3312de7273987058ac1020e4f758cd7d_3156</p> <p>Im Nachhaltigkeitsbericht wird auf den Kriterienkatalog der DGNB Version 2023 verwiesen. Auf diesen Kriterienkatalog wird auch in der vorliegenden Stellungnahme Bezug genommen, um die Nachhaltigkeit des Bauvorhabens zu bewerten. Im Nachhaltigkeitsbericht steht, dass sich die exakte Ausgestaltung der Nachhaltigkeit noch im Prozess befindet. Allerdings zeigt der Kriterienkatalog der DGNB, dass die Beeinflussbarkeit der Nachhaltigkeit eines Gebäudes nach der Vorplanung im Entwurfs- und Genehmigungsverfahren rapide absinkt. In diesem Zeitraum findet auch die DGNB Vorzertifizierung statt. Daher die Frage: wird aktuell eine Vorzertifizierung für das MUCcc durchgeführt? Welche Hebel wurden identifiziert, an denen der Entwurf nachgebessert werden muss, damit das Konzert- und Kongresszentrum tatsächlich das nachhaltigste Deutschlands werden kann?</p>	<p><i>Nutzungsart einer Messehalle unterscheidet sich grundlegend von der einer voll funktionsfähigen Konzertarena. Insbesondere die Anforderungen an die Einhaltung von Klimazielen und die Umsetzung von Nachhaltigkeitsstandards wie einer DGNB-Zertifizierung gestalten sich bei einer Arena deutlich komplexer.</i></p> <p><i>Vor diesem Hintergrund ist eine direkte Vergleichbarkeit nicht gegeben. Eine DGNB Vorzertifizierung ist vorhanden und liegt im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (2) BauGB zur Einsicht aus.</i></p>		
28.3	<p>Mobilitätsmanagement</p> <p>Der entscheidende Faktor im Mobilitätsmanagement ist die Standortwahl. Beim MUCcc wurde ein Standort gewählt, der mit dem Flugzeug sehr gut zu erreichen ist, mit anderen Verkehrsmitteln aber deutlich schlechter. Insbesondere fehlt dem Standort im Vergleich zu anderen großen Konzert- und Kongresszentren, die ein nationales und internationales Publikum anziehen, eine ICE-Anbindung.</p> <p>Im Mobilitätskonzept der Stadt Freising (2019) hat die Stadt sich zum Ziel gesetzt, bis 2035 einen Anteil von 35% MIV und 65% Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) zu erreichen.</p> <p>Wenn nun der durch das MUCcc induzierte Verkehr dazu kommt, welche Auswirkungen hat das für die Fortbewegung der Menschen in der Stadt Freising? Das Bauvorhaben steht erkennbar im Widerspruch zum vom Stadtrat beschlossenen Mobilitätskonzept. Wenn 58% der Besucher*innen mit dem</p>	<p><i>Das Mobilitätskonzept der Stadt Freising gibt als Ziel aus, die bestehende Infrastruktur zu erweitern und den Umweltverbund (Rad, ÖPNV, Fußgänger) zu fördern. Das Verkehrskonzept des Bauvorhabens weist mehrere Möglichkeiten auf, wie Besucher durch Nutzung des Umweltverbunds das Gelände erreichen können.</i></p> <p><i>Durch die direkte Anbindung an das Netz des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) insbesondere mit der S-Bahn-Haltestelle „Flughafen -Besucherpark“ ist auch eine gute Erreichbarkeit des Konzert- und</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>MIV anreisen, sind das mehrere Hunderttausend PKW-Reisen pro Jahr, die im Mobilitätskonzept nicht berücksichtigt wurden. Um den angestrebten Modal Split einhalten zu können: Wie viel stärker müssen die Freisinger Bürger*innen vom PKW auf Fahrrad, Fuß und ÖPNV umsteigen, um den Modal-Split im Stadtgebiet, den Bereich des MUCcc eingerechnet, im Zielszenario 2035 zu erreichen? Welche Maßnahmen sollen diese Verkehrswende begleiten? Welche zusätzlichen Investitionen tätigt die Stadt Freising hierbei?</p>	<p>Kongresszentrums mit der Bahn gewährleistet. Des Weiteren verfügt der Standort über eine Anbindung zum Überregionalen Flughafenexpress (ÜFEX), welcher eine öffentliche Anreise auch aus den Regierungsbezirken Niederbayern (Landshut) und Oberpfalz (Regensburg) sowie aus der Stadt Freising (ÜFEX-Haltestelle) zur Konzertarena ermöglicht. Das Angebot für eine klimafreundliche Anreise ist damit gegeben.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde die Anbindung mit dem Radverkehr ausgiebig betrachtet. Dies betrifft nicht nur die Erschließung innerhalb des Quartiers (z.B. mit Radverkehrsinfrastruktur auf beiden Seiten der Freisinger Allee), sondern insbesondere auch aus den Richtungen Hallbergmoos und Freising. Eine Anbindung für Radverkehr für das Vorhaben ist im Bestand bereits gegeben.</p>		
28.4	<p>Treibhausgasemissionen</p> <p>In der Freisinger Klimaresolution (2020) hat der Stadtrat beschlossen, dass die Stadt abschätzt, wie hoch die Auswirkungen von Neubauprojekten auf die Erderwärmung sind: "Beschlussvorlagen [sollen] um die Berücksichtigung der Auswirkungen auf den Klimawandel ergänzt werden". Bitte um Einsicht in die Abschätzung, die für MUCcc getroffen wurde. Bitte um eine begründete Schätzung: Wie hoch sind die Treibhausgas Emissionen des Neubaus sowie die jährlichen Treibhausgas Emissionen der dort stattfindenden Veranstaltungen und des Unterhalts (Energie, An/Abreise der Besucher*innen, Künstler*innen und Personal, Verpflegung etc.)?</p>	<p>Der Belang des Klimaschutzes ist in der Bauleitplanung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Etwaige negative Auswirkungen des Vorhabens sind dabei in Verhältnis zu den mit der Planung erstrebten Vorteilen zu setzen. § 1a Abs. 5 BauGB stellt kein Optimierungsgebot dar, das dem Klimaschutz eine Sonderstellung gegenüber anderen Belangen einräumt. Dabei ist zu beachten, dass die Abwägung stets einen bodenrechtlichen Bezug aufweist. Mithin ist</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Welche zusätzlichen Anstrengungen muss die Stadt Freising unternehmen, um ihr Klimaschutzziel 2035 einhalten zu können, um die durch das MUCcc entstandenen Emissionen speichern zu können? Wie viele Emissionen pro Einwohner dürfen weniger ausgestoßen werden, wenn das Bauvorhaben errichtet wird? Wie viele zusätzliche natürliche Treibhausgasenken auf Stadtgebiet sind notwendig, um die durch das MUCcc entstehenden Emissionen zu speichern? Auf welchen Flächen sollen diese entstehen?</p>	<p><i>die Stadt Freising weder berechtigt noch verpflichtet, allgemeine klimaschutzpolitische Maßnahmen zu ergreifen. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden im Rahmen des Umweltberichts dargestellt und bewertet. Eine zahlenmäßige Bilanzierung der Auswirkungen des Vorhabens ist nicht erforderlich.</i></p> <p><i>Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) sind die Emissionen in Sektoren gegliedert, darunter u. a. der Gebäudesektor und der Verkehrssektor. Für den Gebäudesektor ist der Vorhabenträger unmittelbar verantwortlich – hier werden durch Energieeffizienzmaßnahmen, die Nutzung regenerativer Energien sowie eine nachhaltige Bauweise sämtliche Vorgaben eingehalten. Eine direkte Zurechnung des Verkehrssektors zum Gebäudesektor ist gesetzlich nicht vorgesehen.</i></p> <p><i>Dem Klimawandel und Klimaschutz wurden im Rahmen des Projekts im besonderen Maße Rechnung getragen. Schon die Wahl des Vorhabengrundstücks, dass an das bereits verkehrlich und baulich erschlossene Areal des Flughafen Münchens angrenzt, ermöglicht die Mitnutzung und punktuelle Anpassung bereits vorhandener Infrastruktur und verhindert sowohl unnötigen Flächenverbrauch als auch Leerstand in den Parkhäusern.</i></p> <p><i>Das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt</i></p>		
--	---	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger. Die angestrebte Nachhaltigkeit wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch eine DGNB-Zertifizierung konkret dokumentiert. Der Projektträger strebt die Erreichung des Gold-Standards an. Eine DGNB-Gold-Vorzertifizierung liegt bereits vor. Ein Vergleich der Arena mit anderen Veranstaltungsstätten ähnlicher Kapazität (bis zu 20.000 Personen) zeigt zudem, dass durch eine besonders effiziente Planung ein deutlich geringeres Bauvolumen realisiert werden konnte. Dies führt unmittelbar zu einem ressourcenschonenden Materialeinsatz im Vergleich zu vergleichbaren Projekten.</i></p> <p><i>Zudem ist die Planung auf eine Reduzierung von Emissionen über den gesamten Lebenszyklus der Gebäude, einschließlich Herstellung, Errichtung, Nutzung, Rückbau und Recycling ausgelegt. Für die Arena wird eine eigene Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet, um anspruchsvolle Umweltstandards zu erfüllen. Der Vorhabensträger wird nach Fertigstellung des Gebäudes die CO₂-Bilanz über den gesamten Lebenszyklus offenlegen. Darüber hinaus verpflichtet er sich, einen Fahrplan für einen klimaneutralen Betrieb vorzulegen und diesen umzusetzen – mit dem Ziel, den Betrieb spätestens bis zum national festgelegten Zieljahr klimaneutral zu gestalten.</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>Auf Grundlage einer Whole-Building-Simulation (WBS) wird beispielsweise ein Energiekonzept für die Arena entwickelt. Ziel dieses Konzepts ist es, zum einen durch Ausnutzung natürlicher Ressourcen und einer günstigen Bauweise den Energiebedarf für ein gutes Gebäudeklima bereits so gering wie möglich zu halten (Suffizienz). Die benötigte Energie soll zu einem möglichst hohen Anteil direkt innerhalb der Arena oder auf dem Areal erzeugt (u.a. konsequente Nutzung der Abwärme im Gebäude) und durch umweltverträgliche Ansätze und den Einsatz regenerativer Energie gedeckt werden.</p>		
28.5	<p>Feinstaubbelastung Wie wird die über WHO-Grenzwerten liegende Feinstaub- und Ultra-Feinstaubbelastung (vgl. https://bv-freising.de) bei der Zu-Fuß-Anreise der ÖPNV-Anreisenden von der Haltestelle Besucherpark zum MUCcc in der DGNB Kategorie Soziales und Gesundheit bewertet? Wie wird selbiges für die Aufenthaltsqualität auf dem Gelände bewertet (SOC 1.6)? Welche Zusatz Maßnahmen werden für die Innenluftfilter unternommen, um die Besucher*innen während der Veranstaltung keinen Gefahren durch die in der Luft befindlichen Schadstoffe auf dem Flughafengelände auszusetzen (SOC 1.2)?</p>	<p>Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt.</p> <p>Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neue EU-Grenzwert, der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM _{2,5} bei 10 µg/m ³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m ³ . Für PM 10 gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m ³ im Jahresmittel und 45 µg/m ³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubes ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist.		
28.6	<p>Brandschutz</p> <p>Es wird um Auskunft gebeten, ob die Stadt Freising eine Stellungnahme der Freiwilligen Feuerwehr Freising eingeholt hat, in deren Zuständigkeitsbereich das Bauvorhaben liegt (vgl. Brandschutzkonzept). Wenn ja, wie lautet diese Stellungnahme? Können die Aufgaben, die mit einem Konzert- und Kongresszentrum dieser Größenordnung auf die Feuerwehr zukommen (inkl. Einsatz von Pyrotechnik etc.) von den Freisinger Ehrenamtlichen geleistet werden? Gibt es Veranstaltungsflächen vergleichbarer Größenordnung, bei denen eine Freiwillige Feuerwehr zuständig ist? Entstehen dabei Risiken auf dem zentraler gelegenen Freisinger Stadtgebiet, wenn ein Teil der Truppe bei Einsätzen auf dem MUCcc Gelände gebunden ist?</p> <p>Ich freue mich auf Ihre Rückmeldung und danke im Voraus für die Bearbeitung meiner Anliegen.</p>	<p>Die Zuständigkeiten beim abwehrenden Brandschutz befinden sich momentan noch in Abstimmung und werden vor Satzungsbeschluss vertraglich geregelt.</p> <p>Die Stadt überträgt mind. in Teilen den abwehrenden Brandschutz auf die Werkfeuerwehr des Flughafens. Abstimmungen und Zusagen der Werkfeuerwehr liegen bereits vor. Die zukünftige Zuständigkeitsregelung wird selbstverständlich im Hinblick auf die städtischen Kapazitäten abgewogen. Die reguläre Einsatzbereitschaft in Freising bleibt soll gewahrt bleiben. Zusätzlich wird für</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	Freundliche Grüße	<i>Großveranstaltungen eine besetzte Brandsicherheitswache, welche durch den Betreiber gestellt wird, eingeplant.</i>		
	Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.			
29/30	29. und 30. Stellungnahme vom 01.05.2025			
29.1	Sehr geehrte Damen und Herren, Hiermit möchte ich mich gegen den Bau der Eventarena auf der grünen Wiese aussprechen. Wir brauchen nicht noch eine Event Arena. Der Bau wäre zu viel für die bereits stark belastete Region, insbesondere der Verkehrsausbau.			
29.2	Der Bau würde eine Zunahme an Lärm, Schadstoffen (Stickoxide, Feinstaub und Ultrafeinstaub, ...) bedeuten	<i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt. Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt. In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</i> <u>Verkehr:</u>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Das Verkehrsgutachten hat 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) unter Berücksichtigung von umzusetzenden verkehrstechnischen Maßnahmen, wie z.B. der Ausbau des Knotens Zentralallee / B 301, sichergestellt werden kann.</i></p> <p><i>Das Gutachten zur Lufthygiene sowie das Schallgutachten berücksichtigen die Verkehrsprognose aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten.</i></p> <p><u>Lärm</u></p> <p><i>Für die prognostizierte Verkehrslärmozunahme kann ein ausreichender Schutz durch Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden gewährleistet werden.</i></p> <p><i>Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</i></p> <p><u>Lufthygiene und Feinstaub:</u></p> <p><i>Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt.</i></p> <p><i>Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von</i></p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neue EU-Grenzwert, der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM2,5 bei 10 µg/m³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m³. Für PM 10 gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel und 45 µg/m³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten.</p>		
29.3	<p>Bitte verhindern Sie die unnötige Flächenversiegelung: 9 ha + Verkehr. In der heutigen Zeit ist es eher wichtig, Flächen zu entsiegeln und Natur und Umwelt zu schützen!</p>	<p>Bei Umsetzung des Bebauungsplans erfährt das Plangebiet mit dem Bau von Gebäuden und Nebenflächen sowie dem Ausbau der Freisinger Allee neue Versiegelungen (insgesamt max. ca. 7,8 ha), was mit einem Verlust von Bodenfunktionen verbunden ist. Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die geplanten Versiegelungen werden im Rahmen des Bebauungsplans entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Durch die Anlage von unversiegelten Grün- und Versickerungsflächen und die</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Versickerungspflicht innerhalb des Vorhabengebiets können beispielsweise Bodenfunktionen wiederhergestellt werden. Ergänzend übernehmen extensive und intensive Dachbegrünungen Bodenfunktionen (Wasseraufnahme und -retention, Verdunstungsfähigkeit). Weitere rechtlich verbindlich gesicherte Vermeidungsmaßnahmen stellen beispielsweise die Festsetzungen zur insektenfreundlichen Ausbildung von Beleuchtung und Werbeanlagen dar. Der Grundsatz der Ressourcenschonung spiegelt sich auch in der Nähe zur bestehenden Erschließung (Straßen und Sparten) und öffentlichen Einrichtungen wider. Es können insbesondere die bestehenden Straßen sowie vorhandene Infrastruktur benutzt werden.</i></p> <p><i>Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden, der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf wird über Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biotoptypen von ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt.</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

29.4	Die Besucher und Personal müssten eine extrem stark belastete Luftqualität aushalten. Insbesondere die Stickoxid- und Ultrafeinstaubwerte (UFP) sind teils extrem hoch. Bei den gefährlichen UFP bis zum 10-fachen der Empfehlung der WHO.	Siehe 29.2 <i>Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubs ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist.</i>		
	Noch dazu ist es wichtiger lokale Kultur im Kleinen zu unterstützen, sprich, Veranstaltungsorte, die bereits existieren.	<i>Kleine lokale Veranstaltungsorte bleiben unverzichtbar. Die Arena steht nicht in Konkurrenz zur lokalen Kultur, sondern ergänzt sie: Sie eignet sich für Großveranstaltungen, während intime Konzerte, Lesungen oder lokale Kulturprojekte nur in den kleineren Orten stattfinden können. Die Stadt Freising wird sich weiterhin für Kultur im Kleinen einsetzen.</i>		
29.5	Das Projekt ist „Green washing“, weil die Umweltbilanz von Bau, Infrastruktur und vor allem Verkehr beim Betrieb nicht berücksichtigt wird.	<i>Der Belang des Klimaschutzes ist in der Bauleitplanung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Etwaige negative Auswirkungen des Vorhabens sind dabei in Verhältnis zu den mit der Planung erstrebten Vorteilen zu setzen. § 1a Abs. 5 BauGB stellt kein Optimierungsgebot dar, das dem Klimaschutz eine Sonderstellung gegenüber anderen Belangen einräumt. Dabei ist zu beachten, dass die Abwägung stets einen bodenrechtlichen Bezug aufweist. Mithin ist die Stadt Freising weder berechtigt noch verpflichtet, allgemeine klimaschutzpolitische Maßnahmen zu ergreifen. Die Auswirkungen</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>des Vorhabens wurden im Rahmen des Umweltberichts dargestellt und bewertet. Eine zahlenmäßige Bilanzierung der Auswirkungen des Vorhabens ist nicht erforderlich.</i></p> <p><i>Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) sind die Emissionen in Sektoren gegliedert, darunter u. a. der Gebäudesektor und der Verkehrssektor. Für den Gebäudesektor ist der Vorhabenträger unmittelbar verantwortlich – hier werden durch</i></p> <p><i>Energieeffizienzmaßnahmen, die Nutzung regenerativer Energien sowie eine nachhaltige Bauweise sämtliche Vorgaben eingehalten. Eine direkte Zurechnung des Verkehrssektors zum Gebäudesektor ist gesetzlich nicht vorgesehen. Das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger. Die angestrebte Nachhaltigkeit wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch eine DGNB-Zertifizierung konkret dokumentiert. Der Projektträger strebt die Erreichung des Gold-Standards an. Eine DGNB-Gold-Vorzertifizierung liegt bereits vor.</i></p> <p><i>Ein Vergleich der Arena mit anderen Veranstaltungsstätten ähnlicher Kapazität (bis zu 20.000 Personen) zeigt zudem, dass durch eine besonders effiziente Planung ein deutlich geringeres Bauvolumen realisiert werden konnte. Dies führt unmittelbar zu einem</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		ressourcenschonenden Materialeinsatz im Vergleich zu vergleichbaren Projekten.		
29.6	Es fehlt eine nachvollziehbare Planrechtfertigung.	<p>Die Bauleitplanung dient im Gegensatz zum Fachplanungsrecht nicht einer „Bedarfsdeckung“ und unterliegt daher nicht einer Planrechtfertigung. Bauleitpläne müssen nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB erforderlich sein, mithin eine positive Planungskonzeption aufweisen und grundsätzlich umsetzbar sein. Der vorliegende Planentwurf beruht auf einem umfassend ausgearbeiteten städtebaulichen Konzept. Durch die Ausgestaltung als vorhabenbezogener Bebauungsplan wird eine Umsetzung des geplanten Vorhabens nach Maßgabe des § 12 BauGB sichergestellt.</p> <p>Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, oder welches Angebot es dort bereits gibt, ist 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).</p> <p>Aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Gutachten wurde der Stadt nachvollziehbar dargelegt, dass einerseits der Standort aufgrund von zahlreichen Synergien mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Stellplätze) geeignet ist. Andererseits wurde</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>damit auch nachgewiesen, dass das Vorhaben an diesem Standort funktioniert.</i></p> <p><i>Die Arena ist speziell für Konzerte optimiert und bietet bessere Akustik, Sicht und Ausstattung als die vorhandenen Sport- oder Multifunktionshallen in der Region und kann somit auf neue Veranstaltungskonzepte eingehen. Eine ausführliche Erläuterung zur städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativenprüfung ist dem Aufstellungsbeschluss (Protokoll Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022 einzusehen unter:</i></p> <p><i>www.freising.de/rathaus/politik/tagesordnung-und-beschluesse) zu entnehmen.</i></p>		
29.7	<p>München hat bereits ein großes Angebot verschiedener Veranstaltungshallen (Olympiahalle für 15 000 Menschen zum Beispiel) und auch in Freising gibt es bereits mehrere kleine Veranstaltungsorte! Bitte verhindern Sie dieses Projekt und setzen Sie ein Zeichen für Natur- und Umweltschutz!!!</p> <p>Wir haben nur diese eine Erde und die gilt es zu schützen und zu bewahren!!!</p> <p>Mit freundlichen Grüßen,</p>	s.o. 29.6		
	<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan.</p> <p>An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
31.	Stellungnahme vom 02.05.2025			
31.1	Sehr geehrte Damen und Herren,			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>in Ausübung meines verfassungsrechtlich gewährleisteten Beteiligungsrechts gemäß Art. 28 GG i.V.m. Art. 73 ff. BayVwVfG sowie unter Berücksichtigung einschlägiger Vorschriften des Bundesimmissionsschutzrechts, der Raumordnungsplanung sowie des Umweltverträglichkeitsprüfungsrechts erhebe ich hiermit form- und fristgerecht meine Einwendung gegen das Vorhaben einer sog. „Multifunktionalen Arena“ auf dem Gelände des Münchener Flughafens. Nach sorgfältiger Analyse der öffentlich zugänglichen Planunterlagen sowie ergänzender Hintergrundinformationen (vgl. Projektbeschreibung unter: https://www.munich-arena.com/faq/) ergibt sich ein Bündel gewichtiger fachlicher, rechtlicher und raumordnerischer Einwände, welche eine Genehmigung des Projekts in seiner derzeit vorgesehenen Ausgestaltung als nicht genehmigungsfähig erscheinen lassen.</p>			
31.2	<p>1. Widerspruch zur Position der Stadt Freising zur dritten Startbahn Die Stadt Freising hat sich über Jahre hinweg entschieden gegen den Ausbau des Flughafens durch eine dritte Startbahn positioniert (vgl. https://www.freising.de/rathaus/umwett/3-sartl)ahn). Unlängst sprach sich Oberbürgermeister T. Eschenbacher auf einer öffentlichen Demonstration persönlich dafür aus, den Kampf gegen die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen weiterführen zu wollen. Die multifunktionale Arena würde hingegen unweigerlich eine signifikante Steigerung des Passagieraufkommens, insbesondere durch Event-Tourismus, bewirken. Damit steht die Befürwortung dieses Projekts im diametralen Widerspruch zur bisher öffentlich bekundeten Haltung der Stadt und gefährdet ihre Glaubwürdigkeit sowie die Kohärenz künftiger Positionierungen in übergeordneten Planungsverfahren.</p>	<p><i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i></p> <p><i>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Die geplante Event-Arena wird schließlich nicht ohne Grund genau am Flughafen geplant.</p> <p>Ginge es nur um eine gute Erreichbarkeit auf Straße und Schiene, kämen andere Standorte genauso in Betracht. Nur am Flughafen ist eine gute Erreichbarkeit aus der Luft gewährleistet.</p> <p>Eine Steigerung des Fluggastaufkommens ist also mit Sicherheit zu erwarten.</p>	<p><i>luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht.</i></p> <p><i>Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen.</i></p> <p><i>Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</i></p>		
31.3	<p>Zudem kommt, dass der derzeitige Grundstückseigner, die FMG das Grundstück nur deswegen verkaufen wird, weil auch die FMG um diesen Umstand (Steigerung der Fluggastzahlen durch die Eventarena) weiß.</p> <p>Es ist allgemein bekannt, dass die FMG bereits in den vergangenen Jahren viele Grundstücke aufgekauft hat, um dem Ziel „dritte Start- und</p>	<p>Siehe 31.2</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Landebahn' näher zu kommen. Dies wurde auch in o.g. Auftritt durch Herrn Eschenbacher als Vertreter der Stadt Freising kritisiert. Wenn nun die FMG ein Grundstück verkauft, dann wird sie das nur tun, wenn der Verkauf ihren Zielen dient— nämlich dem Bau einer dritten Start- und Landebahn.</p> <p>Hier hat also nun die Stadt Freising eine seltene Gelegenheit, direkt auf das Fluggastaufkommen am Flughafen Einfluss zu nehmen. Mit der Genehmigung des Vorhabens nutzt sie diesen Hebel nicht, sondern leistet dem Anstieg der Fluggastzahlen sogar noch Vorschub.</p> <p>Dies wiederum lässt die Stadt Freising in zukünftigen Diskussionen um dieses Thema unglaublich erscheinen. Es erscheint sogar so, als seien die Bekenntnisse der Stadt Freising sich gegen eine dritte Start- und Landebahn auszusprechen nur Lippenbekenntnisse, wenn man eine der wenigen sich bietenden Gelegenheiten der Einflussnahme auf Fluggastzahlen nicht im vielfach propagierten Sinne nutzt, sondern vielmehr im Sinne der FMG handelt.</p>			
31.4	<p>2. Zunahme des Flugverkehrs und drohende Aushöhlung des Nachtflugverbots</p> <p>Die durch Konzerte und Großveranstaltungen erzeugten Besucherströme führen zu einer messbaren Erhöhung der Flugbewegungen. Da viele Events in den Abendstunden stattfinden, kann ein mittelbarer Druck entstehen, das geltende Nachtflugverbot zu flexibilisieren oder schrittweise auszuhöhlen.</p> <p>Davon ausgehend, dass die Arena tatsächlich für Konzerte genutzt wird, so werden diese in den späten Abendstunden enden. Per</p>	Siehe 31.2		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Flugzeug anreisende Gäste werden den Wunsch verspüren, mit einem späten Flug wieder an ihren Ausgangsort zurückkehren zu wollen. Dies wird die Zahl der spätabendlichen Flugbewegungen steigern und auch den Wunsch nach Ausnahmen vom Nachtflugverbot erhöhen, Präzedenzfälle in dieser Richtung hätten erhebliche Rückwirkungen auf den Lärmschutz und widerspräche dem Zweckbindungsgedanken bestehender immissionsschutzrechtlicher Regelwerke.</p>		
31.5	<p>Da davon auszugehen ist, dass der Betreiber aus Wirtschaftlichkeitsgründen die Arena so intensiv wie möglich auslasten will, ist davon auszugehen, dass auch eine Vielzahl von Firmenevents („Conventions“, Produktpräsentationen, Hauptversammlungen, etc.) stattfinden werden. Hier findet der An- und Abreiseverkehr tagsüber statt. Dadurch ist eine völlige Überlastung der Zubringerstraßen zu befürchten</p>	<p><i>Die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens wurden im Rahmen eines umfassenden Verkehrsgutachtens durch die Obermeyer Gruppe untersucht. Dabei wurden bestehende und zukünftige Kapazitätsengpässe sowie potenzielle Rückstaueffekte detailliert analysiert. Das Verkehrsgutachten hat 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) unter Berücksichtigung von umzusetzenden verkehrstechnischen Maßnahmen, wie z.B. der Ausbau des Knotens Zentralallee / B 301, sichergestellt werden kann. Neben dem worst-case-Szenario einer Großveranstaltung mit 20.000 Besuchern und Spitzenstunden zwischen 18 und 20 Uhr, wurde in einer ergänzenden Betrachtung eine Kongressveranstaltung (12.000 Besucher) und Hauptanreisezeiten zwischen 7 und 9 Uhr</i></p>	

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>sowie Hauptabreisezeiten zwischen 16 und 19Uhr betrachtet.</p> <p>Die Ergebnisse zeigen, dass im Anreisezeitraum alle Knotenpunkte eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen. Einzig die Einmündung FS44/45 erreicht mit der Qualitätsstufe QSV E die Kapazitätsgrenze. Auch während der Abreise sind alle flughafeninternen Knoten ausreichend leistungsfähig.</p> <p>Ein betriebliches Anreise- und Parkraummanagement steuert Spitzenzeiten. Das Gutachten hat Maßnahmen identifiziert, die überwiegend bereits im sogenannten „Nullfall“ – also unabhängig vom Arena-Betrieb – erforderlich sind (Ausbaumaßnahmen K2.1, K2.2, K5 und K10 mit beispielsweise Lichtsignalanlage und Ausbau der Zufahrtsrampen). Sämtliche verkehrstechnischen Maßnahmen, die für einen sicheren und leistungsfähigen Betrieb der Arena notwendig sind, werden vollständig umgesetzt. Vertragliche Vereinbarungen mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belange stellen die fristgerechte und verbindliche Umsetzung dieser Maßnahmen sicher.</p>		
31.6	<p>3. Verkehrsinfrastruktur unzureichend ausgebaut</p> <p>Die bestehende verkehrstechnische Anbindung über das Straßennetz ist für die erwartete Zahl an Besuchern weder leistungsfähig noch zukunftsfähig dimensioniert. Kapazitätsengpässe, Rückstauphänomene sowie emissionsintensive Verkehre sind zu erwarten - negative externe</p>	s.o. 31.5		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	Effekte, welche in der raumordnerischen Prüfung bislang unzureichend berücksichtigt wurden.			
31.7	<p>Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ginge zu Lasten des Steuerzahlers.</p> <p>Eine Unterscheidung hinsichtlich des Lastenträgers Kommune, Bund, Land erscheint mir nicht zielführend, denn letztlich ist es immer der Steuerzahler, der die Kosten trägt.</p> <p>Die Gewinne der Arena fließen jedoch in private Taschen - hierzu später mehr.</p>	<p><i>Der Vorhabenträger hat sich vertraglich verpflichtet, sämtliche ursächlich durch das Vorhaben entstehenden Kosten zu tragen. Dies umfasst insbesondere die Kosten für die verkehrliche Erschließung des Plangebiets. Zudem ist er für die Herstellung bzw. Ertüchtigung der Erschließung im Planumgriff verantwortlich Für die Stadt entstehen daher keine Aufwendungen im Zusammenhang mit der verkehrlichen Erschließung im Plangebiet.</i></p>		
31.8	<p>4. Feinstaub- und Umweltbelastung am Flughafen bereits jetzt grenzwertüberschreitend</p> <p>Bereits im gegenwärtigen Zustand ist die Feinstaubbelastung in der Umgebung des Flughafens aus umweltmedizinischer Sicht bedenklich. Durch erhöhte Verkehrsfrequenzen und zusätzliche Emissionsquellen (z.B. Dieselaggregate, Lieferverkehre) ist mit einer relevanten Verschärfung der Belastungslage zu rechnen. Dies konterkariert sowohl den Umweltpakt Bayern als auch die Zielvorgaben der Luftreinhaltepläne.</p> <p>Da das Ultrafeinstaubaufkommen am Flughafen erwiesenermaßen bereits jetzt weit über dem Grenzwerten liegt, erscheint das Bauvorhaben im Sinne der Besucher der Arena als auch der dort Beschäftigten fragwürdig.</p>	<p><i>Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt.</i></p> <p><i>Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<i>den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neue EU-Grenzwert, der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM_{2,5} bei 10 µg/m³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m³. Für PM 10 gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel und 45 µg/m³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubes ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist.</i>		
31.9	5. Flächenversiegelung widerspricht Nachhaltigkeitszielen Die massive Versiegelung weiteren Bodens am Flughafen steht im offenen Widerspruch zum Ziel des Freistaats Bayern, den Flächenverbrauch nachhaltig zu senken (vgl. https://www.sueddeutsche.de/muenchenfreising/statistische-zahlen-belegen-spitzenplatz-bei-der-flaechenversiegelung-1.3951220). Die betroffene Region Freising gilt in diesem Kontext bereits als negativer Spitzenreiter. Eine Erweiterung der Versiegelung durch eine Arena stellt eine ökologische Rückentwicklung dar. Gerade weil der Landkreis Freising bereits Spitzenreiter in Bayern bei der	<i>Bei Umsetzung des Bebauungsplans erfährt das Plangebiet mit dem Bau von Gebäuden und Nebenflächen sowie dem Ausbau der Freisinger Allee neue Versiegelungen (insgesamt max. ca. 7,8 ha), was mit einem Verlust von Bodenfunktionen verbunden ist. Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die geplanten Versiegelungen werden im Rahmen des Bebauungsplans entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Durch die Anlage von unversiegelten Grün- und Versickerungsflächen und die Versickerungspflicht innerhalb des Vorhabengebiets können beispielsweise Bodenfunktionen wiederhergestellt werden.</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	Flächenversiegelung ist, sollte das Bauvorhaben besonders kritisch betrachtet werden	<p><i>Ergänzend übernehmen extensive und intensive Dachbegrünungen Bodenfunktionen (Wasseraufnahme und -retention, Verdunstungsfähigkeit). Weitere rechtlich verbindlich gesicherte Vermeidungsmaßnahmen stellen beispielsweise die Festsetzungen zur insektenfreundlichen Ausbildung von Beleuchtung und Werbeanlagen dar. Der Grundsatz der Ressourcenschonung spiegelt sich auch in der Nähe zur bestehenden Erschließung (Straßen und Sparten) und öffentlichen Einrichtungen wider. Es können insbesondere die bestehenden Straßen sowie vorhandene Infrastruktur benutzt werden.</i></p> <p><i>Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden, der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf wird über Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biotoptypen von ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt.</i></p>		
31.10	6. Verstoß gegen Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Freising	Das Bauvorhaben setzt die angestrebte Nachhaltigkeit nicht nur inhaltlich um, sondern		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Die Stadt Freising hat eine ambitionierte kommunale Nachhaltigkeitsstrategie beschlossen (vgl. https://www.freising.de/rathaus/nachhaltigkeit), die insbesondere Maßnahmen zur Reduktion des motorisierten Verkehrs und zur Förderung klimafreundlicher Stadtentwicklung vorsieht. Das vorliegende Projekt läuft diesen Zielen evident zuwider und gefährdet deren Glaubwürdigkeit.</p> <p>Auch wenn die Bauwerber sich als besonders nachhaltig geben, erscheint mir das als „Greenwashing“. In den Hochglanzprospekten der Planung erscheint es beinahe so, als ob der Fläche nichts besseres passieren kann, als durch eine Arena bebaut zu werden.</p>	<p><i>dokumentiert diese Verpflichtung auch durch eine Zertifizierung der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB). Der Projektträger strebt die Erreichung des DGNB-Gold-Standards an, eine Vorzertifizierung liegt bereits vor. Diese Zertifizierung umfasst sowohl die Planung und Bauausführung als auch den späteren Betrieb der Gebäude und stellt somit eine umfassende und überprüfbare Nachhaltigkeitsstrategie sicher.</i></p> <p><i>Das Projekt orientiert sich darüber hinaus konsequent an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel. Im Betrieb folgen sämtliche Prozesse den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger. Damit wird der Anspruch der Stadt Freising auf eine klimafreundliche und nachhaltige Stadtentwicklung in vollem Umfang unterstützt.</i></p> <p><i>Als konkrete, im Nachhaltigkeitsgutachten des Projektträgers dokumentierte Maßnahmen zur Erreichung des DGNB-Gold-Standards sind hervorzuheben:</i></p> <p><i>Klimaschutz und Energie (ENV1.1): Erstellung eines Klimaschutzfahrplans für einen netto-treibhausgasneutralen Betrieb sowie transparente Offenlegung der Lebenszyklus-CO₂-Bilanzierung zur Eröffnung.</i></p>	
--	--	---	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Materialökologie (ENV1.2/1.3): Verpflichtung aller Baufirmen zur Verwendung schadstofffreier Materialien; mindestens 50 % der Holzwerkstoffe stammen aus zertifiziert nachhaltigen Quellen.</i></p> <p><i>Wasser (ENV2.2): Einsatz wassersparender Armaturen sowie Wiederverwendung von Regenwasser zur Entlastung der Infrastruktur und Bewässerung der Grünanlagen.</i></p> <p><i>Biodiversität (ENV2.4): Anlage von Gründächern und Verwendung einheimischer Bepflanzung gemäß festgelegter Pflanzlisten.</i></p> <p><i>Thermischer Komfort (SOC1.1): Durchführung von Gebäudesimulationen mit künftigen Klimadaten zur Sicherstellung des Nutzerkomforts auch unter veränderten klimatischen Bedingungen.</i></p> <p><i>Zirkuläres Bauen (TEC1.6): Erstellung eines Gebäuderessourcenpasses zur Förderung von Demontierbarkeit und Wiederverwendung von Baustoffen im Sinne einer Kreislaufwirtschaft.</i></p> <p><i>Darüber hinaus trägt das Projekt auch im Bereich nachhaltige Mobilität aktiv zu den Klimazielen der Stadt bei. Geplant sind:</i></p> <p><i>die Förderung der Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln,</i></p> <p><i>die Einrichtung eines Mobility Hubs auf dem Projektgelände,</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>sowie die Installation von E-Ladestationen im zugehörigen Parkhaus.</p> <p>Durch die direkte Anbindung an das Netz des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) – insbesondere über die S-Bahn-Haltestelle „Flughafen Besucherpark“ (S1 und S8) – ist eine klimafreundliche Anreise aus der gesamten Metropolregion München gewährleistet. Ergänzend besteht eine Anbindung an den überregionalen Flughafenexpress (ÜFEX), wodurch auch Besucherinnen und Besucher aus den Regionen Niederbayern, Oberpfalz und der Stadt Freising selbst bequem und emissionsarm anreisen können.</p> <p>Die in der Freisinger Resolution zum Klimawandel genannten Ziele werden damit nicht konterkariert, sondern in zentralen Punkten unterstützt. Insbesondere entspricht das Vorhaben dem in Punkt 9 der Resolution formulierten Auftrag, „im Rahmen der Daseinsfürsorge einen zukunftsorientierten, nachhaltigen Transformationsprozess zu initiieren“, der auch die Sicherstellung wichtiger kommunaler Aufgaben wie öffentlich geförderten Wohnungsbau, Infrastrukturentwicklung und die Ansiedlung von Gewerbe einschließt. Eine gezielte Gewerbeansiedlung – wie im vorliegenden Fall – ist somit ausdrücklich Teil der nachhaltigen Stadtentwicklung und steht nicht im Widerspruch zur Klimastrategie der Stadt.</p>		
--	--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Die angestrebte Nachhaltigkeit im Bau wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch eine Zertifizierung der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) konkret dokumentiert. Der Projektträger hat sich bei der DGNB Zertifizierung zudem ausdrücklich zur Erreichung des Gold-Standards verpflichtet.</i></p> <p><i>Teile dieser Zertifizierung betrachten auch den späteren Betrieb. Zudem orientiert sich das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt auch im Betrieb konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger.</i></p> <p><i>Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) sind die Emissionen in Sektoren gegliedert, darunter u. a. der Gebäudesektor und der Verkehrssektor. Für den Gebäudesektor ist der Vorhabenträger unmittelbar verantwortlich – hier werden durch</i></p> <p><i>Energieeffizienzmaßnahmen, die Nutzung regenerativer Energien sowie eine nachhaltige Bauweise sämtliche Vorgaben nicht nur eingehalten, sondern übertroffen.</i></p> <p><i>Der Projektträger unterstützt die übergeordneten Klimaschutzbemühungen im Verkehrsbereich dennoch aktiv – etwa durch die Förderung der Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die Einrichtung eines Mobility Hubs auf dem Projektgelände sowie die</i></p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<i>Installation von E-Ladestationen im zugehörigen Parkhaus.</i>		
31.11	7. Overtourism und Belastung des Wohnungsmarkts <p>Die Arena wird regelmäßig Besucher anziehen, die in der Region übernachten - viele davon kurzfristig über Plattformen wie Airbnb. Dies führt zu einer schleichenden Zweckentfremdung von Wohnraum und verstärkt die ohnehin angespannte Wohnraumsituation in Freising (vgl. https://www.w.freising.de/leben-wohnen/w9h.nen). Vermieter im Umkreis der Arena werden vorhandene Wohnungen an Übernachtungsgäste an die Arena besuchende in Kurzzeitmiete vermieten. Diese Wohnungen werden auf dem Freisinger Wohnungsmarkt fehlen und die Wohnungsnot sowie die Mieten noch weiter steigern.</p>	<p><i>In Freising und dem nahen Umland besteht bereits heute ein breites Angebot an Hotels, Pensionen und Gasthöfen, das auch für Veranstaltungsbesucher kurzfristig buchbar ist. Durch das auf dem Vorhabengrundstück geplante Hotel wird dieses Angebot nochmals erweitert und der zu erwartende Bedarf an Übernachtungskapazitäten im direkten Umfeld der Arena gezielt abgedeckt.</i></p> <p><i>Damit ist nicht mit einer nennenswerten zusätzlichen Nachfrage nach kurzfristig vermietetem Wohnraum zu rechnen, die zu einer Zweckentfremdung von dauerhaft benötigtem Wohnraum führen könnte.</i></p>		
31.12	8. Arbeitsplätze in prekären Lohnsegmenten <p>Ein Großteil der Beschäftigten in Eventarenen ist im Niedriglohnbereich tätig. Aufgrund der hohen Lebenshaltungskosten in Freising ist davon auszugehen, dass zusätzliche Belastungen für die kommunale Sozialstruktur entstehen - etwa durch wachsenden Bedarf an Sozialwohnungen und Transferleistungen. Eine solche Verlagerung der Folgekosten auf die öffentliche Hand ist aus ordnungspolitischer Perspektive problematisch.</p>	<p><i>Das Vorhaben erzeugt Beschäftigung in einem breiten Spektrum von Qualifikationen. Neben Tätigkeiten in Service und Gastronomie entstehen insbesondere Arbeitsplätze in Technik und Betrieb (z. B. Veranstaltungstechnik, Audio/Video/Beleuchtung, IT/Netzwerk, Gebäudetechnik, Sicherheit/Brandschutz), Logistik/Andienung, Vertrieb/Marketing, Administration, Facility-Management sowie im Hotel- und Parkhausbetrieb. Hierzu zählen Facharbeiter-, Meister- und Spezialistenprofile ebenso wie kaufmännische Funktionen. Üblich sind zudem Ausbildungsplätze (u. a. Fachkraft für Veranstaltungstechnik, Veranstaltungskaufleute, Hotelfach, Küche, Büromanagement, Elektroniker für Energie-</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p>und Gebäudetechnik, Fachkraft für Schutz und Sicherheit) und duale Studienangebote (z. B. BWL/Event- und Hotelmanagement, Facility-Management). Die pauschale Einstufung als „Niedriglohnsektor“ trifft diese Bandbreite nicht.</p> <p>Typisch für derartige Veranstaltungsstätten ist ein Mix aus befristeten und unbefristeten Voll- und Teilzeitstellen, saisonal planbaren Einsätzen sowie Neben-/Minijobs. Dies eröffnet unterschiedlichen Personengruppen (u. a. Studierende, Berufseinsteiger, Wiedereinsteiger, Rentnern) zusätzliche Erwerbschancen. Die Ausgestaltung von Arbeitsverhältnissen unterliegt den gesetzlichen Vorgaben (u. a. Arbeitszeit-, Mindestlohn-, Sozialversicherungsrecht). Aufgrund der Lage im verdichteten Metropolraum ist regelmäßig von einer Rekrutierung aus dem bestehenden regionalen Arbeitsmarkt auszugehen. Ein unmittelbarer Zuzugserfordernis für große Arbeitnehmergruppen lässt sich planungsrechtlich nicht ableiten. Ein allgemeiner Verlagerungs- oder Folgekosten-Tatbestand zu Lasten der Kommune wird dadurch nicht begründet. Selbstverständlich wird die Stadt im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf achten, dass die Interessen der Bürgerinnen und Bürger, insbesondere in Hinblick auf Siedlungsdruck, Verkehr und soziale Teilhabe, in die weitere Planung einbezogen werden. Dabei ist jedoch klarzustellen, dass insbesondere Fragen des Siedlungsdrucks und der sozialen Teilhabe</p>		
--	--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<p><i>Gesamtstädtische Thematiken sind und nicht Teil des aktuellen Verfahrens sind. Beschäftigungseffekte wirken sich regelmäßig positiv auf Wertschöpfung und kommunale Einnahmen (u. a. über Einkommensteueranteile, lokale Nachfrage) aus.</i></p>		
31.13	<p>9. Unzureichende Beteiligung angrenzender Gemeinden Das Vorhaben entfaltet grenzüberschreitende Wirkungen (Verkehr, Lärm, Wohnungsdruck) auf Nachbarkommunen wie Hallbergmoos, Neufahrn oder Marzling. Eine formalisierte interkommunale Abstimmung i.S.d. § 1 Abs. 6 BauGB ist bislang nicht ersichtlich. Dies stellt einen schwerwiegenden Mangel im Verfahren dar.</p>	<p><i>Dem Interkommunalen Abstimmungsgebot (§ 2 Abs. 2 BauGB) wurde Rechnung getragen. Die Gemeinden Hallbergmoos und Neufahrn wurden als Nachbargemeinden im Verfahren beteiligt. Marzling liegt aufgrund seiner Entfernung nicht im auswirkungsrelevanten Umgriff.</i></p>		
31.14	<p>10. Keine transparente Langfristkosten-Nutzen-Analyse Die vorliegenden Unterlagen liefern keine evidenzbasierte Kosten-Nutzen-Rechnung unter Berücksichtigung ökologischer Folgekosten, sozialer Sekundäreffekte und fiskalischer Risiken. Dies ist insbesondere mit Blick auf § 1a BauGB (nachhaltige städtebauliche Entwicklung) kritisch.</p>	<p><i>Der Einwand, dass keine umfassende Kosten-Nutzen-Rechnung zu ökologischen, sozialen und finanziellen Folgen vorliegt, ist für das Bauplanungsrecht nicht ausschlaggebend. Für die Aufstellung von Bauleitplänen schreibt das Baugesetzbuch in erster Linie vor, dass eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleistet wird. Eine detaillierte Wirtschaftlichkeitsrechnung gehört dabei nicht zu den gesetzlichen Anforderungen.</i></p> <p><i>Gleichzeitig ist der Stadt das Thema Nachhaltigkeit sehr wichtig. Deshalb wurde im Rahmen der Projektentwicklung ein Wirtschaftlichkeitskonzept eingefordert. Zudem ist vorgesehen, das Vorhaben nach den Standards der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifizieren zu lassen (vgl. 31.10). Diese Zertifizierung stellt</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<i>sicher, dass ökologische und soziale Mindestanforderungen eingehalten werden und die Nachhaltigkeit in der Planung und Umsetzung eine große Rolle spielt.</i>		
31.15	11. Unklare Betreiberstruktur - Gefahr der Steuerflucht Die ökonomische Betreiberstruktur ist intransparent. Die Gefahr der Gewinnverlagerung in niedrigbesteuerter Jurisdiktionen (sog. „Profit Shifting“) kann nicht ausgeschlossen werden. Somit wären die versprochenen Gewerbesteuererinnahmen für die Kommune nicht realisierbar.	<i>Fiskalische Erwägungen sind nach der Rechtsprechung keine abwägungserheblichen Belange im Sinne des § 1 Abs. 7 BauGB. Die Bauleitplanung dient der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung, nicht der Sicherung kommunaler Einnahmen. Fragen der steuerlichen Gestaltung sind außerhalb des planungsrechtlichen Regelungsrahmens.</i>		
31.16	12. Keine nachvollziehbare Prüfung alternativer Standorte Es fehlt eine belastbare Alternativstandortprüfung i.S.v. § 2 Abs. 3 UVPG. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass eine am Gemeinwohl orientierte Standortwahl erfolgt ist. Die Erreichbarkeit der Arena ist auch an anderen Standorten nahe der Autobahn gegeben, auch gibt es Standorte die sowohl in Autobahnnähe als auch per Bahn erreichbar sind. Folgt man der Argumentation der Bauwerber, dass eine Anreise der Besucher nicht oder nur in geringem Maße per Flugzeug erfolgt, so kann die Nähe zum Flughafen nicht ausschlaggebend für die Standortwahl sein. Da der Flughafen und sein Umland bereits von starker Industrialisierung betroffen ist, andere Regionen in Bayern aber eher hinterher hinken, ist zu erwägen, ob die Arena andernorts nicht vielmehr der durch die Enquete-Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Bayern“ herausgearbeiteten Ziele unterstützen könnte. (Vortrag der Kommission am 30.01.2018 im Plenum des Bayerischen Landtages)	<i>Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, oder welches Angebot es dort bereits gibt, ist 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). Aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Gutachten wurde der Stadt nachvollziehbar dargelegt, dass einerseits der Standort aufgrund von zahlreichen Synergien mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Stellplätze) geeignet ist. Andererseits wurde damit auch nachgewiesen, dass das Vorhaben an diesem Standort funktioniert. Die Arena ist speziell für Konzerte optimiert und bietet bessere Akustik, Sicht und Ausstattung als die vorhandenen Sport- oder</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Dies ist im Übrigen ein vorrangiges Staatsziel, welches per Volksentscheid mit überwältigender Mehrheit in die Bayerische Verfassung geschrieben wurde (vgl. Art. 3 Verfassung des Freistaates Bayern).</p>	<p><i>Multifunktionshallen in der Region und kann somit auf neue Veranstaltungskonzepte eingehen.</i> <i>Eine ausführliche Erläuterung zur städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativen Prüfung ist dem Aufstellungsbeschluss (Protokoll Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022 einzusehen unter:</i> www.freising.de/rathaus/politik/tagesordnung-und-beschluesse zu entnehmen.</p>		
31.17	<p>13. Missachtung wasserwirtschaftlicher Risiken Eine hydrogeologische Bewertung der Auswirkungen auf Grundwasserströme, Versickerungskapazitäten und Überflutungsrisiken fehlt oder ist defizitär. In einem ökologisch sensiblen Raum wie dem Erdinger Moos ist dies inakzeptabel.</p>	<p><i>Im Rahmen einer hydrogeologischen Stellungnahme zur Vorabeinschätzung der Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt (Baugrund Süd, 03.09.25) wurde eine Ersteinschätzung der hydrogeologischen Auswirkungen des Planungsvorhabens im Hinblick auf die bauzeitliche Wasserhaltung, die einbindenden Bauwerksteile und die Entwässerung vorgenommen.</i> <i>Eine genaue Betrachtung erfolgt im weiteren Planungsverlauf im Rahmen weiterer Erkundungen und der Erstellung der erforderlichen Wasserrechtsanträge.</i></p> <p><i>Nach derzeitigem Plan- und Kenntnisstand zur hydrogeologischen Situation kann festgehalten werden, dass Grundwassereingriffe so gering wie möglich gehalten werden. Da eine Um- und Unterströmung einzelner einbindender Bauteile gegeben ist und eine großflächige Versickerung angestrebt wird, wird keine</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

		<i>negative Beeinflussung des Grundwasserhaushalts erwartet.</i>		
31.18	14. Mangel an kommunalrechtlicher Compliance und potenzielle Interessenkonflikte Großprojekte dieser Art werfen regelmäßig Fragen der Befangenheit, Compliance und nachwirkender Interessensverflechtung auf. Ob bei der Stadt Freising ein wirksamer „Code of Conduct“ existiert und wie dessen Einhaltung überwacht wird - auch über das Mandatsende hinaus - ist nicht nachvollziehbar dokumentiert. Die Bürger haben ein Recht darauf, dass Mandatsträger in Ihren Entscheidungen unabhängig agieren und auch über ihr Mandatsende hinaus nicht in Interessenskonflikte geraten.	<i>Die Stadtverwaltung ist zur Neutralität verpflichtet. Den gesetzlichen Regelungen aus dem Kommunalrecht und dem Beamtenrecht sowie Tarifrecht zur Befangenheit und zur Vermeidung von Interessenskonflikten werden vollumfänglich Rechnung getragen. Das Bebauungsplanverfahren wird nach den gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt. Die Entscheidungskompetenz liegt gem. Art 29 GO beim Stadtrat der Stadt Freising.</i>		
31.19	15. Schlussfolgerung und Antrag Im Ergebnis ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der o.g. Aspekte weder planungsrechtlich tragfähig noch mit den Grundsätzen nachhaltiger, gemeinwohlorientierter Stadtentwicklung vereinbar. Ich beantrage daher: <ul style="list-style-type: none"> • die sofortige Zurückstellung des Projekts zwecks Neubeurteilung unter Einbezug der erweiterten Faktenlage; • die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung gem. §§ 14ff. UVPG; 	<i>Das Vorhaben unterliegt gem. Anlage 1 UVPG der Vorprüfung im Einzelfall, da es sich um den Bau eines Hotels (Anlage 1 Punkt 18.1.2 UVPG) mit einer Gästezimmeranzahl von mehr als 80 und weniger als 200 Zimmer und um ein Städtebauprojekt (Anlage 1, Punkt 18.7.2 UVPG) von 20.000 bis 100.000 m² zulässiger Grundfläche handelt. Gemäß § 50 UVPG entfällt für diese Vorhaben die vorgeschriebene Vorprüfung, wenn wie in dem vorliegenden Fall eine Umweltprüfung nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs durchgeführt wird. Die Umweltprüfung ist Teil des Bauleitplanverfahrens und war als Teil C2 den Unterlagen beigelegt.</i>		
31.20	<ul style="list-style-type: none"> • die Erstellung eines Gutachtens zur kommunalen Klimaresilienz; 	<i>Siehe 31.10</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

31.21	<ul style="list-style-type: none">die Offenlegung aller compliance-relevanten Dokumente inkl. Erklärung zur Interessensfreiheit der Entscheidungsträger	s.o. 31.18		
31.22	<ul style="list-style-type: none">die gesetzlich gebotene Einbindung der Nachbargemeinden gern. § 2 Abs. 2 BauGB. Mit freundlichen Grüßen	s.o. 31.13		
	Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

Stellungnahmen der Behörden und TÖB	Behandlungsvorschlag	B P	F N P Ä
1. Landratsamt Freising - Wasserrecht vom 08.04.2025 und 16.04.2025		X	X
<p>Zuständigkeit zu dem o.g. Plan, gegliedert nach Sachkomplexen, jeweils m Rechtsgrundlage</p> <p><u>1. Der Arbeitsbereich Gewässerausbau/-benutzung teilt mit:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Laut Umweltbericht wird die bestehende Gewässerkreuzung Goldach/Freisinger Allee baulich nicht verändert. Insoweit ist keine wasserrechtliche Gestattung für die Erneuerung der Freisinger Allee erforderlich. 	Kenntnisnahme		
<ul style="list-style-type: none"> Es erfolgen wohl nur vereinzelte Grundwassereingriffe, da eine Unterkellerung der Anlage nicht geplant ist. Aufgrund des geringen Grundwasserabstandes auf dem Gelände ist dem Landratsamt Freising jedoch eine Berechnung des zu erwartenden Grundwasseraufstaus durch die Anlagen, die in das Grundwasser eingreifen, vorzulegen. Soweit ein erheblicher Aufstau zu erwarten ist, ist hierfür eine wasserrechtliche Gestattung erforderlich. 	<p><i>Im Rahmen einer hydrogeologischen Stellungnahme zur Vorabschätzung der Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt (Baugrund Süd, 03.09.25) wurde eine Ersteinschätzung der hydrogeologischen Auswirkungen des Planungsvorhabens im Hinblick auf die bauzeitliche Wasserhaltung, die einbindenden Bauwerksteile und die Entwässerung vorgenommen.</i></p> <p><i>Die Grundwassereingriffe werden generell so gering wie möglich gehalten. Die wohl tiefste Einbindung in das Grundwasser ergibt sich durch die Teilunterkellerung des im Nordosten angeordneten Hotelgebäudes. Hier werden im Hochwasserfall Einbindetiefen von 1,60 m in das Grundwasser erreicht. Der Gutachter kommt in seiner Stellungnahme zu dem Ergebnis, dass eine Um- und Unterströmung einzelner einbindender Bauteile aufgrund der hohen Mächtigkeit des Grundwasserleiters gegeben ist und auch unter Berücksichtigung des Ziels einer großflächigen Versickerung</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p><i>keine negative Beeinflussung des Grundwasserhaushalts zu erwarten ist.</i></p> <p><i>Die genaue Stellungnahme wird Teil der Auslegungsunterlagen des Verfahrens nach § 4.2 und 3.2 BauGB.</i></p> <p><i>Eine genaue Betrachtung mit weiteren Erkundungen und einer Modellierung bzw. Aufstauberechnung erfolgt im Rahmen der Erstellung der erforderlichen Wasserrechtsanträge im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens. Ein entsprechender Hinweis wird in der Satzung ergänzt.</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> Das Plangebiet befindet sich in einem wassersensiblen Bereich, in dem es eher zu Überschwemmungen oder hohen Grundwasserständen kommen kann. Es ist eine wasserrechtliche Erlaubnis zur Niederschlagswasserbeseitigung für den Vorhabensbereich sowie für die Freisinger Allee beim Landratsamt Freising zu beantragen 	<p><i>Kenntnisnahme</i></p> <p><i>Kenntnisnahme</i></p> <p><i>Die textlichen Hinweise des Bebauungsplans werden entsprechend ergänzt.</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> Das Niederschlagswasser im Bereich der Freisinger Allee soll versickert werden. Das Entwässerungskonzept Freisinger Allee, 4-streifiger Ausbau einschließlich Kreisverkehr vom November 2024 kommt zu dem Ergebnis, dass die geplante Versickerung möglich ist. 	<p><i>Kein Einwand</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> Das Niederschlagswasser im Bereich des Vorhabens soll versickert werden. Hierfür wurde wohl bereits ein Entwässerungskonzept aufgestellt, welches in den ausgelegten Unterlagen jedoch nicht enthalten ist. Zur Prüfung der Entwässerung des Vorhabengebiets ist das Entwässerungskonzept dem Landratsamt Freising zur Verfügung zu stellen. 	<p><i>Das Entwässerungskonzept wurde nachgereicht. Siehe auch untenstehende Ergänzung vom 16.04.2025.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
 zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p><u>2. Der Arbeitsbereich Überschwemmungsgebiete teilt mit:</u></p> <p>der Geltungsbereich (ganze oder teilweise Fl.Nrn. 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 Gde. und Gmk. Freising) des aufzustellenden Bebauungsplans Nr. 88b sowie der 41. Änderung des Flächennutzungsplans befinden sich weder in einem vorläufig gesicherten noch in einem festgesetzten noch in einem ermittelten bekannten oder faktischen (HQ100 und HQextrem) Überschwemmungsgebiet und damit auch nicht in einem Risikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten nach § 78b Abs. 1 Satz 1 WHG.</p> <p>Es bestehen daher von Seiten des Fachbereichs Überschwemmungsgebiete des SG 41- Bereich Wasserrecht und – wirtschaft des Landratsamtes Freising keine Einwände gegen die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 88b „MUCcc- Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ und die 41. Änderung des Flächennutzungsplans.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass sich der Geltungsbereich innerhalb eines Bereichs befindet, innerhalb dessen die Abgrenzung des wassersensiblen Bereichs nicht möglich ist. Hierzu können daher keine Aussagen getroffen werden.</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>		
<p><i>Ergänzung vom 16.04.2025</i></p> <p><u>Arbeitsbereich Gewässerausbau</u></p> <p>Das fehlende Entwässerungskonzept wurde nachgereicht und ist nach cursorischer Prüfung in sich schlüssig. Wie in unserer Stellungnahme vom</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

08.04.25 bereits erwähnt ist eine wasserrechtliche Erlaubnis zur NW-Beseitigung erforderlich.			
<u>Arbeitsbereich Niederschlagswasserbeseitigung</u> Wegen des hohen Grundwasserstandes möchten wir drauf hinweisen, dass – zusätzlich zu der für die Beseitigung des Niederschlagswassers notwendigen wasserrechtlichen Genehmigung - insb. bei Tiefbauwerken eine Bauwasserhaltung erforderlich werden könnte. Eine Bauwasserhaltung ist wasserrechtlich erlaubnispflichtig und sollte idealerweise mindestens 3 Monate vorher beim Landratsamt Freising beantragt werden. I.ü. bleibt die Stellungnahme vom 08.05.2024 aufrechterhalten.	<i>Kenntnisnahme</i>		
<p>Beschlussvorschlag: Folgender Hinweis wird im Bebauungsplan aufgenommen:</p> <p><u>3.Wasserrecht</u> Aufgrund des geringen Grundwasserabstandes auf dem Gelände ist dem Landratsamt Freising SG 41 Wasserrecht, eine Berechnung des zu erwartenden Grundwasseraufstaus durch die Anlagen, die in das Grundwasser eingreifen, vorzulegen. Soweit ein erheblicher Aufstau zu erwarten ist, ist hierfür eine wasserrechtliche Gestattung erforderlich.</p> <p>Für die Niederschlagswasserbeseitigung ist für den Vorhabenbereich sowie die Freisinger Allee beim Landratsamt Freising SG 41 Wasserrecht, eine wasserrechtliche Erlaubnis zur Niederschlagswasserbeseitigung zu beantragen.</p> <p>Im Übrigen wird an der Planung festgehalten.</p>			
2. Regierung von Oberbayern – Landes- und Regionalplanung vom 08.04.2025		X	X
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde gibt folgende Stellungnahme zur o.g. Bauleitplanungen ab.</p>	<i>Kenntnisnahme</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Vorhaben</p> <p>Die Stadt Freising beabsichtigt mit o.g. Planungen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entstehung eines multifunktionalen Konzert- und Kongresszentrums (Arena), eines Hotels sowie eines Parkhauses auf einer Teilfläche des Grundstücks mit Fr.-Nr. 2723/11 Gmkg. Freising zu schaffen. Wesentliches Planungsziel ist es, eine attraktive Eventarena mit bis zu 20.000 Besucherplätzen für den Großraum München entstehen zu lassen. Dabei sollen die städtebaulichen, kulturellen und infrastrukturellen Anforderungen in Einklang gebracht werden, um einen zukunftsweisenden und nachhaltig nutzbaren Veranstaltungsort zu entwickeln.</p> <p>Das rd. 12 ha große Planungsgebiet befindet sich im Süden von Freising und südlich der Freisinger Allee. Es wird im Süden durch die Staatsstraße St 2584: Hallbergmoos – Schwaigerloh und im Norden durch die Freisinger Allee begrenzt. Im Osten grenzt das Areal unmittelbar an das Sondergebiet „Tankstelle“ mit deren Zu- und Abfahrten an, im Westen wird die Fläche begrenzt durch den Verlauf der Goldach (Ludwigskanal). Das Gebiet ist im rechtskräftigen Flächennutzungsplan als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt und soll im Parallelverfahren lt. Planunterlagen als „Sondergebiet MUCcc“, mit den Teilsondergebieten SO „Arena“, SO „Hotel“ und SO „Parkhaus“ angepasst werden. Zur Realisierung dieses Vorhabens ist zugleich die Überlagerung der Bebauungspläne Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd / Hallbergmoos Nord“ und Nr. 88 a „Briefzentrum Freising“ mit dem gegenständlichen Bebauungsplan Nr. 88 B „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ notwendig.</p> <p>Das für die Errichtung des Konzert- und Kongresszentrums vorgesehene Grundstück liegt innerhalb des Vorranggebietes „Flughafenentwicklung“.</p>			
--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

Im Rahmen der Voranfrage zu o.g. Vorhaben kam die oberste Landesplanungsbehörde mit Schreiben vom 12.01.2022 zum Ergebnis, dass auf Basis der übermittelten Unterlagen, das Vorhaben mit den Festlegungen zum Vorranggebiet Flughafenentwicklung vereinbar ist. Bei Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Vorranggebiet Flughafenentwicklung sind weder eine Herausnahme des Grundstücks aus dem Vorranggebiet noch ein Zielabweichungsverfahren erforderlich. Die höhere Landesplanungsbehörde bewertet als Träger öffentlicher Belange insbesondere, ob Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung durch die vorliegende Bauleitplanung betroffen sind.

Erfordernisse der Raumordnung

Die Europäischen Metropolregionen München und Nürnberg sowie der bayerische Teil der grenzüberschreitenden Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main sollen in ihrer nationalen und internationalen Bedeutung wirtschaftlich, verkehrlich, wissenschaftlich, kulturell und touristisch weiterentwickelt werden. Positive Impulse, die von den Metropolregionen München, Nürnberg und der grenzüberschreitenden Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main ausgehen, sollen verstärkt auch im ländlichen Raum der Metropolregionen genutzt werden (LEP 1.4.4 (G)).

Flächen- und energiesparende Siedlungs- und Erschließungsformen sollen unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Gegebenheiten angewendet werden (LEP 3.1.1 (G)).

Neue Siedlungsflächen sind möglichst in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten Auszuweisen (LEP 3.3 (Z)).

Die für die weitere Entwicklung des Verkehrsflughafens München erforderliche Fläche ist als Vorranggebiet Flughafenentwicklung festgelegt (LEP 4.5.1 (Z)).

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

Erneuerbare Energien sind dezentral in allen Teilräumen verstärkt zu erschließen und zu nutzen (LEP 6.2.1 (Z)).

Auf einen verstärkten Ausbau der Photovoltaik auf Dachflächen und anderweitig bereits überbauten Flächen soll hingewirkt werden (LEP 6.2.3 (G)).

Barrierefreie und vielfältige, auch traditionsreiche oder regionalbedeutsame Einrichtungen und Angebote der Kunst und Kultur sollen in allen Teilräumen vorgehalten werden (LEP 8.4.2 (G)).

Der regionale Biotopverbund ist durch Siedlungsvorhaben und größere Infrastrukturmaßnahmen nicht zu unterbrechen, außer durch Planungen und Maßnahmen im Einzelfall, sofern sie nicht zu einer Isolierung bzw. Abriegelung wichtiger Kernlebensräume führen und der Artenaustausch ermöglicht bleibt (RP14 B I 1.3.3 (Z)).

Das Plangebiet liegt im Randbereich des westlich angrenzenden regionalen Grünzuges Nr. 9: Isartal.

Gemäß RP 14 B II Z 4.6.1 dienen Regionale Grünzüge

- der Verbesserung des Bioklimas und der Sicherung eines ausreichenden Luftaustausches*
- der Gliederung der Siedlungsräume*
- der Erholungsvorsorge in Siedlungsgebieten und siedlungsnahen Bereichen.*

Die regionalen Grünzüge dürfen über die in bestehenden Flächennutzungsplänen dargestellten Siedlungsgebiete hinaus nicht geschmälert und durch größere Infrastrukturmaßnahmen nicht unterbrochen werden. Planungen und Maßnahmen sind im Einzelfall und

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

zur organischen Entwicklung von Nebenorten möglich, soweit die jeweilige Funktion gemäß Absatz 1 nicht entgegensteht.			
<p>Bewertung</p> <p>Dem Gebot des schonenden und sparsamen Umgangs mit Grund und Boden wird durch eine kompakte und flächensparende Bebauung Rechnung getragen (vgl. LEP 3.1.1 (G)). Der Stellplatzbedarf wird zum Teil über eine Wechselnutzung bereits bestehender benachbarter Parkhäuser der Flughafen München GmbH gedeckt; KFZ-Stellplätze im Planungsgebiet werden flächensparend in einem mehrgeschossigen Parkdeck untergebracht.</p> <p>Da sich das Planungsgrundstück südlich des unmittelbar anschließenden Logistikzentrums der Deutschen Post befindet, kann es als angebunden bewertet werden. Dem genannten Ziel wird demnach entsprochen (vgl. LEP 3.3 (Z)).</p>	Kenntnisnahme		
Auf den Dächern der Arena, des Hotels sowie auf dem Parkhaus sollen lt. den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans mit Grünordnungsplan auf geeigneten Flächen Anlagen zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie errichtet und betrieben werden, um den Strombedarf des Areals soweit möglich selbst zu decken. Demnach entsprechen die getroffenen Festsetzungen grundsätzlich Ziel und Grundsatz des LEP (6.2.1 (Z), 6.2.3 (G)) und damit den raumordnerischen Erfordernissen einer nachhaltigen Energieversorgung.	Kenntnisnahme		
Den Planunterlagen kann entnommen werden, dass das Vorhaben nicht in den Verlauf der Biotopverbundachse eingreift. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die Funktionen und die Durchlässigkeit des Biotopverbundes erhalten bleiben (vgl. RP14 B I 1.3.3 (Z)).	Kenntnisnahme		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

Das Plangebiet liegt im Randbereich eines westlich angrenzenden regionalen Grünzuges. Auf Grund der dazwischenliegenden Bundesstraße B 301, kann davon ausgegangen werden, dass die Funktionen des regionalen Grünzugs gem. RP 14 B II Z. 4.6.1 nicht neu beeinträchtigt werden.			
<p>Auf Grund der Nähe des Vorhabengrundstücks zum Flughafen München und der mehrfach tangierten Schutzbereiche ist eine enge Abstimmung der Planung mit dem Luftamt Südbayern erforderlich.</p> <p>Ergebnis Erfordernisse der Raumordnung stehen der 41. Änderung des Flächennutzungsplans und Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 88 B "MUCcc - Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum" nicht entgegen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Sachgebiet 24.2 - Landes- und Regionalplanung in den Regionen Ingolstadt (10) und München (14)</p>	<p><i>Das Luftamt Südbayern wurde im Rahmen der frühzeitigen Trägerbeteiligung über die Planungen unterrichtet.</i></p> <p><i>Kenntnisnahme</i></p>		
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
3. Eisenbahn-Bundesamt vom 09.04.2025 – Flächennutzungsplan			X
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Ihr Schreiben ist am 17.03.2025 beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen und wird hier unter dem o. a. Geschäftszeichen bearbeitet. Ich danke Ihnen für meine Beteiligung als Träger öffentlicher Belange.</p>			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren.</p>			
<p>Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden von den o.g. Planungen berührt, da die nächstgelegene Bahnlinie 5556 Mü-Johannesk. - Mü Flugh. Term ca. 95 m südlich der im Planungsumgriff befindlichen Flurstücke verläuft.</p> <p>Bei Beachtung der nachfolgenden Hinweise bestehen jedoch keine Bedenken:</p> <p>1.) Grundsätzlich ist zu beachten, dass durch die Festlegungen im Flächennutzungsplan und dadurch resultierenden Bebauungspläne der Schienenverkehr und damit auch die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht gefährdet werden darf. Bei geplanten Maßnahmen im Bereich der Bahnanlagen ist deren Standsicherung und Funktionstüchtigkeit sowie die Zugänglichkeit zu den Betriebsanlagen jederzeit zu gewährleisten. Notwendige Maßnahmen zur Unterhaltung, Erneuerung, Rationalisierung und Modernisierung und bestimmungsgemäßen Nutzung des Bestandsnetzes der Eisenbahnen des Bundes dürfen nicht verhindert oder erschwert werden. Für notwendige, bauliche Maßnahmen an den Betriebsanlagen der Bahn ist deren jederzeitige Zugänglichkeit zu gewährleisten. Insbesondere bei Einsatz von Baumaschinen in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke ist darauf zu achten, dass die Abstandsflächen zur Bahnlinie eingehalten werden und bei Einsatz von Kränen, durch die Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden, der Aufstellort des Krans sowie das weitere Vorgehen mit der DB InfraGO AG abgestimmt werden.</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p> <p><i>Zwischen Vorhabengrundstück und Bahnlinie verläuft die Zentralallee. Der Abstand zwischen dem Vorhabengrundstück und der Bahnlinie beträgt mehr als 100 m. Beeinträchtigungen sind deshalb nicht zu erwarten.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

2.) Bepflanzungen sind so zu wählen, dass keine Beeinträchtigung des Lichtraumprofils der Gleise erfolgen kann. Dies ist insbesondere bei beabsichtigten Grünflächen mit Baumbestand zu beachten.	<i>Kenntnisnahme</i> <i>Zwischen Vorhabengrundstück und Bahnlinie verläuft die Zentralallee zudem liegt eine bestehende doppelreihige Allee dazwischen. Beeinträchtigungen durch Begrünungen können deshalb sicher ausgeschlossen werden.</i>		
3.) Ich weise vorsorglich darauf hin, dass durch den benachbarten Eisenbahnbetrieb und bei der Erhaltung der Bahnanlagen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abrieb z. Bsp. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder, etc.) entstehen, die ggf. im Rahmen der Erstellung der Bauleitplanung zu berücksichtigen wären.	<i>Kenntnisnahme</i>		
4.) Bei Maßnahmen in Zusammenhang mit Gewässern bzw. deren Ableitung ist darauf zu achten, dass die Bahnkörperentwässerungsanlagen nicht beeinträchtigt werden.	<i>Kenntnisnahme</i>		
5.) Weiter ist darauf zu achten, dass von ggf. künftigen Solarenergieanlagen auf Dachflächen keine Beeinträchtigungen oder Behinderungen des Eisenbahnverkehrs, z.B. durch Blendwirkung, auf die südlich vom Planungsgebiet vorbeiführende Bahnlinie ausgeht.	<i>Kenntnisnahme</i> <i>Blendwirkungen von PV-Anlagen wurden im Blendgutachten untersucht. Eine störende Blendwirkung durch die flach geneigten PV-Module auf den Dachflächen konnte sicher ausgeschlossen werden.</i>		
6.) Generell ist zu beachten, dass Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes i.S.d. § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), zu denen gem. § 4 Abs. 1 Eisenbahn - Bau- und Betriebsordnung (EBO) neben den Schienenwegen auch Grundstücke, Bauwerke und sonstige Einrichtungen gehören, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind, unter der Fachplanungshoheit des Eisenbahn-Bundesamtes (§ 38 BauGB) stehen. Grundsätzlich gilt für den Übergang von Bahnflächen, die für Bahnbetriebszwecke entbehrlich sind und in die Planungshoheit der Gemeinde übergehen sollen, dass solche Flächen von der	<i>Kenntnisnahme</i> <i>Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes bzw. entsprechend gewidmete Flächen befinden sich nicht im Umgriff des Flächennutzungsplans.</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Bahnbetriebsanlageneigenschaft freizustellen sind (vgl. § 23 AEG). Dies erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt nach entsprechender Antragstellung durch den Eigentümer oder die zuständige Gemeinde. Das Eisenbahn-Bundesamt verfügt über kein Verzeichnis sämtlicher Bahnbetriebsanlagen. Nach den von Ihnen vorgelegten Unterlagen lässt sich nicht sicher ausschließen, dass der Planumgriff Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes bzw. entsprechend gewidmete Flächen einschließen könnte. Ich bitte deshalb, im Rahmen der Beteiligung der Betreiber der Betriebsanlagen (vgl. Hinweis am Ende dieser Stellungnahme) auf diesen Punkt hinzuweisen und diesbezüglich eine Aussage einzuholen.</p>			
<p>6.) Aufgrund der Nähe der Bahnlinie zum Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist die DB InfraGO AG am Verfahren zu beteiligen.</p>	<p><i>Die DB InfaGO AG wird am Verfahren beteiligt.</i></p>		
<p>Bitte beachten Sie, dass das Eisenbahn-Bundesamt nicht die Vereinbarkeit aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen und der Bahnstromfernleitungen prüft. Die Betreiber dieser Anlagen sind möglicherweise betroffen. Ich empfehle daher, die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Kompetenzteam Baurecht, Region Süd, Barthstraße 12, 80339 München (ktb.muenchen@deutschebahn.com) am Verfahren zu beteiligen, sofern nicht bereits geschehen. Diese Stelle übernimmt die Koordination der jeweils betroffenen Unternehmensbereiche und die Abgabe einer gesamten Stellungnahme für den Konzern der Deutschen Bahn bei Bauleitplanungen und Bauvorhaben Dritter. Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag</p>	<p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes bzw. entsprechend gewidmete Flächen befinden sich nicht im Umgriff des Flächennutzungsplans.</i></p> <p><i>Die Deutsche Bahn AG DB Immobilien wurde und wird weiterhin am Verfahren beteiligt.</i></p>		
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan.</p>			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

An der vorgelegten Planung wird festgehalten.			
3. Eisenbahn-Bundesamt vom 09.04.2025 – Bebauungsplan		X	
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Ihr Schreiben ist am 17.03.2025 beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen und wird hier unter dem o. a. Geschäftszeichen bearbeitet. Ich danke Ihnen für meine Beteiligung als Träger öffentlicher Belange.</p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren.</p> <p>Es wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme für das Parallelverfahren 41. Änderung des Flächennutzungsplans vom 25.03.2025, Gz: 65148-651pt/014-2025#228 verwiesen.</p>	<p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes bzw. entsprechend gewidmete Flächen befinden sich nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans. Das Eisenbahnbundesamt wird weiterhin am Verfahren beteiligt.</i></p>		
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
4. Autobahn GmbH vom 10.04.2025		X	X
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern, nimmt zum Bebauungsplan Nr. 88 B "MUCcc - Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum" der Gemarkung Freising an der A92 wie folgt Stellung:</p> <p>Der Umgriff des gegenständlichen vorhabenbezogenen Bebauungsplans hat einen Abstand von ca. 490 m zum äußeren befestigten Fahrbandrand</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>des Flughafenzubringers an der A92 und befindet sich außerhalb des Geltungsbereiches (40 m - Anbauverbots-zone und 100 m — Baubeschränkungszone) nach § 9 Abs. 1 FStrG und § 9 Abs. 2 FStrG.</p>			
<p>Räumlich gesehen liegt der Bebauungsplan Nr. 88 B im Bereich des Autobahndreiecks München Flughafen-Franz Josef Strauß und der Anschlussstelle Freising-Mitte an der A92. Entsprechend des Verkehrsgutachtens ist vor allem die AS Freising-Mitte betroffen. Am nördlichen sowie südlichen Teilknotenpunkt der AS Freising-Mitte sind LSA nachzurüsten und bauliche Maßnahmen vorzunehmen („K8.2 (A 92 / B 301 / Rampe Süd): Neubau einer LSA und Koordinierung mit LSA am Knoten K8.1 (A 92 / B 301 Rampe Nord) sowie Ausbau Zufahrt Rampe mit Fahrspuraufteilung Links / Rechts auf einer Mindestlänge von ca. 40m und Verlängerung der Rechtsabbiegespur aus Süden auf ca. 70m" [VU_MUCcc_Abgabe_2025_01_20, Stand: 20.01.2025, Seite 94/132]). Wenn die im Verkehrsgutachten aufgeführten Maßnahmen umgesetzt werden, bestehen von verkehrlicher Seite keine weiteren Bedenken.</p>	<p><i>Die im Verkehrsgutachten genannten Maßnahmen am Knotenpunkt K 8.2, sind Maßnahmen im Prognose Nullfall 2035, d.h. die Umsetzung dieser Maßnahmen ist bereits ohne das Vorhaben bis spätestens 2035 notwendig. Eine Ursächlichkeit des Vorhabens ist somit ausgeschlossen. Die Umsetzung von Maßnahmen zur Ertüchtigung des Knotenpunktes kann deshalb auch nicht im Rahmen der Bauleitplanung geregelt werden.</i></p> <p><i>Die Stadt Freising ist sich jedoch der Problematik am Knotenpunkt bewusst und steht daher in enger Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern. Zudem wurde auch das Verkehrsgutachten im Hinblick auf die zusätzlichen Verkehrsströme durch das Vorhaben am K8.2 ergänzt. Grundsätzlich untersucht das Verkehrsgutachten Knotenpunkte die wesentlich für die Erschließung des Vorhabensgrundstück notwendig sind, sowie in einem erweiterten Untersuchungsumgriff Knotenpunkte die für die Erschließung des Vorhabens nicht notwendig sind</i></p> <p><i>Im erweiterter Untersuchungsumgriff liegt der K8.2 hierzu gibt es derzeit folgende Abstimmung:</i></p> <p><i>Da dieser Knotenpunkt auf Freisinger Flur liegt, befindet sich die Stadt Freising derzeit in Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Freising sowie der Autobahn GmbH zum weiteren Vorgehen. Danach ist die Anschlussstelle im derzeitigen Bestand ausreichend leistungsfähig. Nach Mitteilung des staatlichen Bauamtes Freising wird an der B 301 nur der vierspurige Ausbau gemäß dem Bundesverkehrswegeplan 2030 umgesetzt.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p><i>Kurzfristige Maßnahmen, wie die im Verkehrsgutachten vorgeschlagene Maßnahme, sind daher vom Straßenbaulastträger nicht geplant.</i></p> <p><i>Da derzeit nicht absehbar ist, wann der vierspurige Ausbau umgesetzt wird und ob eine kurzfristige Maßnahme an dem einzelnen Knotenpunkt angesichts des zusätzlichen Aufwands sinnvoll und nachhaltig ist, bleiben die Parteien im Austausch über das weitere Vorgehen. Zudem wird parallel geprüft, ob die Stadt Freising in Form von Amtshilfe (bei Übernahme der Kosten durch den Straßenbaulastträger) unterstützend tätig werden kann.</i></p> <p><i>Zudem ergibt das Verkehrsgutachten, dass der Veranstaltungsverkehr für den Knoten K8.2 nicht maßgeblich ist. Eine Umfahrungsmöglichkeit an der Anschlussstelle Erding ist gegeben.</i></p> <p><i>Alternativrouten und Ausweichmöglichkeiten bei einer späteren Umsetzung der Knotenpunkte K10, K11 & K8.2 wurden im Verkehrsgutachten betrachtet. Die verkehrliche Erschließung des Vorhabengrundstücks ist unabhängig davon gesichert (siehe Gutachten Kap. 4.5.2.2 Prognose Planfall 2035).</i></p>		
<p>Aus immissionstechnischer Sicht gibt es keine Einwände gegen die Bauleitplanung gem. § 4 Abs. 1 BauGB; Bebauungsplan Nr. 88 B.</p> <p>Werden im Rahmen der Umsetzung der dieser Bauleitplanung zugrunde liegenden Multifunktionsarena bauliche Änderungen am Knotenpunkt der Anschlussstelle Freising-Mitte vorgenommen, so hat die Umsetzung durch den Veranlasser zu erfolgen. Die Projektumsetzung mitsamt Kostentragung obliegt dem Investor. Es hat eine frühzeitige Beteiligung des Straßenbaulastträgers stattzufinden.</p>	<p><i>Siehe o. stehende Ausführung.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

In die textlichen Festsetzungen/Hinweise und die Begründung des Flächennutzungs- und Bebauungsplanes ist Folgendes aufzunehmen bzw. zu ergänzen:

- Längs der Autobahn dürfen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 Meter, gemessen vom äußeren befestigten Rand der Fahrbahn, nicht errichtet werden, § 9 Abs. 1 FStrG. Einer möglichen Unterschreitung der 40-Meter-Grenze wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens pauschal nicht zugestimmt und bedarf der konkreten Prüfung im Einzelfall (§ 9 Abs 8 FStrG). Hochbau im Sinne des Gesetzes ist jede bauliche Anlage, die mit dem Erdboden verbunden ist und über die Erdgleiche hinausragt. Das gilt z.B. auch für die Aufstellung von Containern, die nur durch ihre eigene Schwere ortsfest auf dem Erdboden ruhen, Überdachungen, überdachte Stellplätze, Masten, Pylone etc. und gilt auch entsprechend für Aufschüttungen oder Abgrabungen größeren Umfangs.
- Bezüglich der mit einem Pflanzgebot oder auch als Ausgleichsfläche festgesetzten Bereiche innerhalb der 40 m - Anbauverbotszone ist auch hier klar zu regeln, dass auch keine (baulichen) Anlagen errichtet werden dürfen, die den Vorschriften des § 9 Abs. 1 FStrG zuwiderlaufen.
- Gemäß § 9 Abs. 2 FStrG bedürfen bauliche Anlagen der Zustimmung des Fern-straßen-Bundesamtes, wenn sie längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Meter und längs der Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 40 Meter, gemessen vom äußeren befestigten Rand der

Kenntnisnahme, auf eine Aufnahme der Hinweise wird aufgrund der Entfernung von 490 m zum Geltungsbereich des Bebauungsplans verzichtet.

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allgemein: Konkrete Bauvorhaben (auch baurechtlich verfahrensfreie Vorhaben) in den Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszonen bedürfen der Genehmigung bzw. Zustimmung durch das Fernstraßen-Bundesamt. • § 9 Abs. 1 FStrG und § 9 Abs. 2 FStrG gelten nicht für Anlagen zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie. Gemäß § 9 Abs. 2c FStrG ist im Baugenehmigungsverfahren das Fernstraßen-Bundesamt zu beteiligen, wenn eine solche Anlage längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Meter und längs der Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 40 Meter, gemessen vom äußeren befestigten Rand der Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden. 			
<ul style="list-style-type: none"> • Werbeanlagen, die den Verkehrsteilnehmer ablenken können und somit geeignet sind die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gefährden, dürfen nicht errichtet werden. Hierbei genügt bereits eine abstrakte Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Auf § 33 StVO wird verwiesen. Die Errichtung von Werbeanlagen unterliegt ebenso der Genehmigung oder Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes. 	<p><i>Der Punkt wurde bereits unter der Festsetzung 11.7 berücksichtigt. Ein ergänzender Hinweis zu den gesetzlichen Bestimmungen wurde aufgenommen.</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> • Photovoltaikanlagen sind so zu errichten, dass eine Blendwirkung auf die angrenzende BAB ausgeschlossen wird. 	<p><i>Blendwirkungen von PV-Anlagen wurden im Blendgutachten untersucht. Eine störende Blendwirkung durch die flach geneigten PV-Module auf den Dachflächen konnte sicher ausgeschlossen werden.</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> • Bezüglich der Errichtung von Zäunen wird auf § 11 Abs. 2 FStrG verwiesen. Demgemäß dürfen Anpflanzungen, Zäune, Stapel, Haufen und andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene 	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

Einrichtungen nicht angelegt werden, wenn sie die Verkehrssicherheit (konkret) beeinträchtigen. Soweit sie bereits vorhanden sind, haben die Eigentümer ihre Beseitigung zu dulden. Die Einordnung der Zaunanlage unter § 11 FStrG oder ggf. unter § 9 FStrG bedarf einer konkreten Prüfung im Einzelfall.			
<p>Hinweis: Das Bauvorhaben ist aufgrund der unmittelbaren Autobahnnähe erheblichen Lärmimmissionen ausgesetzt. Ggf. erforderliche Lärmschutzmaßnahmen hat der Antragsteller auf seine Kosten vorzunehmen. Hinsichtlich dieser Kosten bestehen keine Erstattungs- bzw. Entschädigungsansprüche oder sonstige Forderungen gegenüber der Autobahn GmbH und deren Mitarbeiter.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	Kenntnisnahme		
<p>Beschlussvorschlag: Folgender Hinweis wird im Bebauungsplan aufgenommen:</p> <p>5. Verkehrsordnung Für die Wirkung von Werbeanlagen in Bezug auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wird auf die entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere der StVO (vor allem § 33) und des FStrG verwiesen.</p> <p>Im Übrigen wird an der Planung festgehalten.</p>			
5. Abwasserzweckverband Erdinger Moos vom 10.04.2025		X	X
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zu obigem Bebauungsplan und zur 41. Änderung des Flächennutzungsplans nehmen wir wie folgt Stellung:</p>	<p>Eine Abwasserentsorgung über den Zweckverband Erdinger Moos ist nicht mehr geplant. Die Abwasserentsorgung soll an die städtische Abwasserentsorgung angeschlossen werden. Eine notwendige neu zu errichtende Druckleitung ist in Planung. Ein Sonderkundenvertrag zwischen der Stadtentwässerung sowie dem Vorhabenträger wird abgeschlossen.</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Das Gebiet liegt außerhalb der Zuständigkeit des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos. Die Flughafen München GmbH betreibt ein eigenes Kanalnetz in dem oben genannten Gebiet.</p> <p>Aufgrund einer bestehenden Vereinbarung zwischen der Flughafen München GmbH und dem Abwasserzweckverband Erdinger Moos übernimmt der Abwasserzweckverband Erdinger Moos das von der Flughafen München GmbH gesammelte Abwasser, hier nur reines Schmutzwasser am Meßschacht M4 in sein Netz. Das Regenwasser wird nicht übernommen.</p> <p>Es ist beabsichtigt, eine Vereinbarung zwischen der Flughafen München GmbH und dem Abwasserzweckverband Erdinger Moos über die Übernahme des Abwassers aus dem MUCcc-Multifunktionalem Konzert- und Kongresszentrum am Meßschacht M4 abzuschließen.</p> <p>Diese Vereinbarung würde nach Abschluss zur Einsichtnahme beim Abwasserzweckverband Erdinger Moos aufliegen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>			
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
<p>6. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg-Erding vom 22.04.2025 - Bebauungsplan</p>		X	
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>für die Beteiligung am o.g. Planungsvorhaben zum Bebauungsplan Nr. 88B bedanken wir uns. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und</p>			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Forsten (AELF) Ebersberg-Erding gibt eine gemeinsame Stellungnahme der Bereiche Landwirtschaft und Forsten ab.</p> <p>Wie in ihrer Begründung aufgeführt beläuft sich in der Gemarkung Freising der gesamte Änderungsbereich auf ca. 11,4 ha und liegt an der Freisinger Allee auf dem Betriebsgelände des Münchner Flughafens. Der als „sonstiges Sondergebiet“ betitelte Bereich verteilt sich auf die Flächen mit folgenden FL.Nr.: 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 und 3123/9.</p>			
<p><u>Landwirtschaftliche Belange:</u></p> <p>Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan (FNP) ist ein Teil der überplanten Fläche für die Landwirtschaft dargestellt. Es handelt sich dabei um extensives Grünland und mit guter Bonität bewertetes Ackerland. Die Ackerzahl (L 48/46) liegt im Freisinger Durchschnitt. (vgl. „Durchschnittswerte der Acker- und Grünlandzahlen für die bayerischen Landkreise“ zur Anwendung der Bayerischen Kompensations-verordnung (BayKompV))</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass durch die Überplanungen landwirtschaftlich genutzte Flächen im höheren Umfang verloren gehen.</p> <p>Durch das Wegfallen von landwirtschaftlichen Böden in der näheren Umgebung werden Landwirte weiter in die Bedrängnis gebracht. Landwirte sind i.d.R. zum Erhalt ihres landwirtschaftlichen Betriebes auf Pachtflächen angewiesen. Es sollte dem Erhalt von landwirtschaftlichen Nutzflächen mehr Beachtung geschenkt werden, damit eine vielfältig strukturierte und bäuerlich ausgerichtete Landwirtschaft erhalten bleibt. Eine Landwirtschaft, die eine regionale Versorgung der Bevölkerung mit nachhaltig erzeugten Lebensmitteln und nachwachsenden Rohstoffen sicherstellt. Diese Landwirtschaft muss unterstützt und weiterentwickelt</p>	<p><i>Bei den überplanten Flächen handelt es sich um extensives Grünland.</i></p> <p><i>Das Vorhabengrundstück wurde bislang nur allgemein als Wiesenfläche gepflegt, zudem wurden die Wiesen abgemagert und der Oberboden abgeschoben, um die Artenvielfalt zu erhöhen. Der Aufwuchs weist als Folge nur einen geringen Nährwert auf. Die Fläche stellt somit keine für die Landwirtschaft besonders geeignete Fläche dar.</i></p> <p><i>Die angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen werden durch die Regelungen des Bebauungsplans in ihrer Nutzung nicht eingeschränkt.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>werden und darf nicht in ihrer Ausübung noch mehr in Bedrängnis geraten.</p> <p>Von den angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen kann es zu unvermeidbaren Lärm-, Staub- und Geruchsemissionen kommen. Diese können auch am Wochenende, Sonn- und Feiertagen auftreten und sind im üblichen Umfang zu dulden.</p>			
<p>Ausgleichsflächen: Die Ausgleichsmaßnahmen sollen so weit wie möglich auf den Eingriffsflächen direkt stattfinden, um nicht noch mehr landwirtschaftliche Nutzflächen zu verbrauchen. Der Bedarf an zusätzlicher Ausgleichsfläche kann durch vielfältige Vermeidungsmaßnahmen bis auf 0 reduziert werden. Ausgleichsmaßnahmen, welche außerhalb des Eingriffsbereich durchgeführt werden müssen, könnten auf bereits extensiv genutzten Flächen oder in der Nähe von Gewässern stattfinden, um einen weiteren Verlust an landwirtschaftlicher Fläche zu vermeiden.</p>	<p><i>Der erforderliche Ausgleich wird gemäß Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr ermittelt. Die Vermeidungsmaßnahmen können demzufolge mit bis zu 20 % in Ansatz gebracht werden. Bei der durchgeführten Ermittlung verbleibt jedoch ein Ausgleichsbedarf, der nicht im Umgriff des Bebauungsplans untergebracht werden kann. Der Ausgleich findet im Ökokonto Vogelsang im Gemeindegebiet Schweitenkirchen statt. Bei der Fläche handelt es sich um eine bereits extensiv genutzte Waldweide, u. a. mit Laubwald, Kleingewässern und Magerrasen.</i></p>		
<p>Forstwirtschaftliche und waldrechtliche Belange: Wald i.S.d. § 2 Bundeswaldgesetz (BWaldG) i.V.m. Art. 2 Abs. 1 Bayerisches Waldgesetz (BayWaldG) ist von den Planungen nicht betroffen. Forstliche Belange sind nicht berührt. Aus waldrechtlicher und forstfachlicher Sicht ergeben sich insofern keine Einwände.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>		
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

6. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg-Erding vom 22.04.2025 - Flächennutzungsplan			X
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>für die Beteiligung am o.g. Planungsvorhaben zur 41.Änderung des Flächennutzungsplanes bedanken wir uns. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF) Ebersberg-Erding gibt eine gemeinsame Stellungnahme der Bereiche Landwirtschaft und Forsten ab.</p> <p>Wie in ihrer Begründung aufgeführt beläuft sich in der Gemarkung Freising der gesamte Änderungsbereich auf ca.11,4 ha und liegt an der Freisinger Allee auf dem Betriebsgelände des Münchner Flughafens. Der als „sonstiges Sondergebiet“ betitelte Bereich verteilt sich auf die Flächen mit folgenden Fl.Nr.: 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 und 3123/9.</p>			
<p><u>Landwirtschaftliche Belange:</u></p> <p>Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan (FNP) ist ein Teil der überplanten Fläche für die Landwirtschaft dargestellt. Es handelt sich dabei um extensives Grünland und mit guter Bonität bewertetes Ackerland. Die Ackerzahl (L 48/46) liegt im Freisinger Durchschnitt. (vgl. „Durchschnittswerte der Acker- und Grünlandzahlen für die bayerischen Landkreise“ zur Anwendung der Bayerischen Kompensations-verordnung (BayKompV))</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass durch die Überplanungen landwirtschaftlich genutzte Flächen im höheren Umfang verloren gehen. Durch das Wegfallen von landwirtschaftlichen Böden in der näheren Umgebung werden Landwirte weiter in die Bedrängnis gebracht. Landwirte sind i.d.R. zum Erhalt ihres landwirtschaftlichen Betriebes auf</p>	<p><i>Bei den überplanten Flächen handelt es sich um extensives Grünland, das auch im Bestand nicht landwirtschaftlich genutzt wird. Aufgrund der Nähe zum Flughafen ist unabhängig von der vorliegenden Planung auch zukünftig keine landwirtschaftliche Nutzung zu erwarten.</i></p> <p><i>Die angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen werden durch die Regelungen des Bebauungsplans in ihrer Nutzung nicht eingeschränkt.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Pachtflächen angewiesen. Es sollte dem Erhalt von landwirtschaftlichen Nutzflächen mehr Beachtung geschenkt werden, damit eine vielfältig strukturierte und bäuerlich ausgerichtete Landwirtschaft erhalten bleibt. Eine Landwirtschaft, die eine regionale Versorgung der Bevölkerung mit nachhaltig erzeugten Lebensmitteln und nachwachsenden Rohstoffen sicherstellt. Diese Landwirtschaft muss unterstützt und weiterentwickelt werden und darf nicht in ihrer Ausübung noch mehr in Bedrängnis geraten.</p> <p>Von den angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen kann es zu unvermeidbaren Lärm-, Staub- und Geruchsemissionen kommen. Diese können auch am Wochenende, Sonn- und Feiertagen auftreten und sind im üblichen Umfang zu dulden.</p>			
<p>Ausgleichsflächen: Die Ausgleichsmaßnahmen sollen so weit wie möglich auf den Eingriffsflächen direkt stattfinden, um nicht noch mehr landwirtschaftliche Nutzflächen zu verbrauchen. Der Bedarf an zusätzlicher Ausgleichsfläche kann durch vielfältige Vermeidungsmaßnahmen bis auf 0 reduziert werden. Ausgleichsmaßnahmen, welche außerhalb des Eingriffsbereich durchgeführt werden müssen, könnten auf bereits extensiv genutzten Flächen oder in der Nähe von Gewässern stattfinden, um einen weiteren Verlust an landwirtschaftlicher Fläche zu vermeiden.</p>	<p><i>Der erforderliche Ausgleich wird gemäß Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr ermittelt. Die Vermeidungsmaßnahmen können demzufolge bis zu 20 % in Ansatz gebracht werden. Bei der durchgeführten Ermittlung verbleibt ein Ausgleichsbedarf, der nicht im Umgriff des Bebauungsplans untergebracht werden kann. Der Ausgleich findet im Ökokonto Vogelsang im Gemeindegebiet Schweitenkirchen statt. Bei der Fläche handelt es sich um eine bereits extensiv genutzte Waldweide, u. a. mit Laubwald, Kleingewässern und Magerrasen</i></p>		
<p>Forstfachliche und waldrechtliche Belange: Wald i.S.d. § 2 Bundeswaldgesetz (BWaldG) i.V.m. Art. 2 Abs. 1 Bayerisches Waldgesetz (BayWaldG) ist von den Planungen nicht betroffen. Forstliche Belange sind nicht berührt. Aus waldrechtlicher und forstfachlicher Sicht ergeben sich insofern keine Einwände.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Kenntnisnahme</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.																																	
7. Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen vom 22.04.2025							X	X																									
<p>Sehr geehrte Damen und Herren, auf Grundlage der von Ihnen zur Verfügung gestellten Angaben wurde eine Überprüfung des angefragten Gebiets durchgeführt. Der beigefügten Anlage können Sie die dort tätigen Betreiber von Richtfunkstrecken und Radaren und/oder betroffene Schutzbereiche der Messeinrichtungen der BNetzA entnehmen. Beziehen Sie diese in Ihre weitere Planung ein, um Störungen zu vermeiden. Mit freundlichen Grüßen Eingangsnummer: 0739055 Plangebiet: Anlage(n) Betreiber von Richtfunkstrecken, Radaren und Messeinrichtungen der BNetzA B-Plan Nr. 88 B und FNP Ä41 Betreiber von Richtfunkstrecken:</p> <table><tr><th>Betreiber</th><th>Straße</th><th>Hausnr</th><th>PLZ</th><th>Ort</th><th>E-Mail</th></tr><tr><td>Smart Radio Net GmbH</td><td>Nordstraße</td><td>10</td><td>83253</td><td>Rimsting</td><td>derzeit n verfügba</td></tr><tr><td>Telefónica Germany GmbH & Co. OHG</td><td>Georg-Brauchle-Ring</td><td>50</td><td>80992</td><td>Münche n</td><td>o2-MWBImS@telefor m</td></tr><tr><td>Vodafone GmbH</td><td>Ferdinand-Braun-Platz</td><td>1</td><td>40549</td><td>Düsseld orf</td><td>Auskunfts af</td></tr></table>						Betreiber	Straße	Hausnr	PLZ	Ort	E-Mail	Smart Radio Net GmbH	Nordstraße	10	83253	Rimsting	derzeit n verfügba	Telefónica Germany GmbH & Co. OHG	Georg-Brauchle-Ring	50	80992	Münche n	o2-MWBImS@telefor m	Vodafone GmbH	Ferdinand-Braun-Platz	1	40549	Düsseld orf	Auskunfts af	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Betreiber wurden mit Schreiben vom 17.03.2025 und 23.04.2025 am Verfahren beteiligt.</p>			
Betreiber	Straße	Hausnr	PLZ	Ort	E-Mail																												
Smart Radio Net GmbH	Nordstraße	10	83253	Rimsting	derzeit n verfügba																												
Telefónica Germany GmbH & Co. OHG	Georg-Brauchle-Ring	50	80992	Münche n	o2-MWBImS@telefor m																												
Vodafone GmbH	Ferdinand-Braun-Platz	1	40549	Düsseld orf	Auskunfts af																												

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

				Richtfun k.	one.com			
<p>Derzeit werden keine Radare geprüft. Der Betreiber des Radioteleskopes Effelsberg ist nicht betroffen. Die Funkmessstandorte der BNetzA sind nicht betroffen.</p>								
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>								
8. Gemeinde Hallbergmoos vom 24.04.2025							X	X
<p>Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Frau XXXXX,</p> <p>zu den vorliegenden Planungen der Stadt Freising, Bebauungsplan Nr. 88 b MUCcc-Multifunktionales Konzert- u. Kongresszentrum und die 41. Änderung des Flächennutzungsplans, gibt die Gemeinde Hallbergmoos folgende Stellungnahme ab: Mit der vorgestellten Planung soll die Errichtung und der Betrieb eines multifunktionalen Konzert- und Kongresszentrums mit Hotel und Parkhaus auf einer Teilfläche des Grundstücks Fl.-Nr. 2723/11 ermöglicht werden. Die Errichtung der Eventarena in direkter Nachbarschaft zur Gemeinde Hallbergmoos wird grundsätzlich begrüßt. Jedoch ergeben sich dadurch auch Einschränkungen der Gemeinde Hallbergmoos in ihrer städtebaulichen Entwicklung. Die Planung der Gemeinde sieht für die nächsten 15 – 20 Jahre auf einer Nettobaulandfläche von ca. 22,3 ha einen Einwohnerzuwachs von ca. 2.700 Personen sowie eine Gewerbeentwicklung in den nächsten 5 Jahren von 17 ha vor.</p>								
<p>B301: Durch den Betrieb der Eventarena kommt es zu Verkehrsrückstaus entlang der B301 und insbesondere an den Knotenpunkten Ludwigstraße</p>							<p><i>Im Prognose Nullfall 2035 (ohne Arena) wird eine allgemeine Gebietsentwicklung der Gemeinde Hallbergmoos angesetzt. Diese beinhaltet das Baugebiet 77 sowie eine allgemeine</i></p>	

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>und Dornierstraße. Das Verkehrsgutachten des Büros Obermeyer vom 20.01.2025 weist zwar den Mehrverkehr aus der Ortsentwicklung Hallbergmoos, speziell des Baugebietes 77 „SO Büro, Nahversorgung und Freizeit“ in der Ludwigstraße aus, die Prognosen aus den übrigen Plangebieten, insbesondere des in Planung befindlichen 17 ha großen Urbanen Gebietes südlich der Dornierstraße, fehlen. Hierzu fand bereits im März 2024 ein Abstimmungstermin zwischen der Stadt Freising, dem Büro Obermeyer und der Gemeinde Hallbergmoos statt. Von daher ist es für uns unverständlich warum diese Planungsansätze nicht in das Verkehrsgutachten eingeflossen sind.</p>	<p><i>Verdichtung. Das urbane Quartier wurde nicht berücksichtigt. Im August 2024 gab es einen Abstimmungstermin mit dem StBA Freising, der Gemeinde Hallbergmoos sowie Projektbeteiligten des Bauvorhabens „Produktives Quartier südl. der Dornierstraße“. Bei diesem Termin wurde das Gutachten zur Eventarena, welches sich zu diesem Zeitpunkt bereits in einem sehr fortgeschrittenen Zustand befand, vorgestellt. Da zu diesem Zeitpunkt auch noch keine Verkehrszahlen des Bauvorhabens in Hallbergmoos zur Verfügung standen, konnte das Bauvorhaben nicht eingearbeitet werden. Auch das StBA verwies darauf, dass das Verkehrsgutachten zur Eventarena weiter vorangeschritten und damit vorgelagert ist. Das Verkehrsgutachten zur Entwicklung in Hallbergmoos berücksichtigt in der Folge die Erkenntnisse des Gutachtens zur Eventarena. In einer weiteren Verkehrsuntersuchung im Auftrag des StBA Freising werden geplante Entwicklungen in Hallbergmoos berücksichtigt.</i></p> <p><i>Auch ist anzumerken, dass es gängige Praxis ist in Verkehrsuntersuchungen ausschließlich Vorhaben zu berücksichtigen, die eine gesicherte Rechtsgrundlage besitzen. Das geplante urbane Gebiet befindet sich derzeit noch im Verfahren. Wir als Stadt Freising können daher keine Annahmen über die künftige Entwicklung in Nachbarkommunen treffen.</i></p> <p><i>Aus diesem Grund wird die durch das Staatliche Bauamt durchgeführte Untersuchung nicht Teil unserer Unterlagen, da es sich hierbei um ein eigenständiges Verfahren handelt.</i></p> <p><i>Gleichwohl finden bereits regelmäßige Abstimmungen mit der Gemeinde Hallbergmoos statt, um mögliche notwendige Ausbaumaßnahmen im Zusammenhang mit den Entwicklungen in Hallbergmoos bereits im Rahmen des Ausbaus für die Arena zu berücksichtigen.</i></p>		
--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<i>Diese Gespräche und Maßnahmen stehen jedoch in keinem direkten Zusammenhang mit der geplanten Konzertarena und sind daher nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</i>		
Auf den Seiten 11 und 12 des Verkehrsgutachtens wird die Verteilung des Anreiseverkehrs auf die Hotels dargestellt. Entsprechend der Fußnote 4 werden die Besucher der Hallbergmooser Hotels unter dem Flughafen geführt. Hier ist aus unserer Sicht eine gesonderte Ermittlung für Hallbergmoos vorzunehmen, welche auch die zusätzlichen Verkehrsströme auf der B301 abbildet.	<i>Im Kapitel 2.4 des Verkehrsgutachtens wird ermittelt, dass ein gewisser Teil der Veranstaltungsbesucher in Hotels am Flughafen und umliegenden Gemeinden unterkommen. Es ist davon auszugehen, dass zunächst die Hotels auf dem Flughafenareal aufgesucht werden - geplante Hotel auf dem Grundstück der Arena & Novotel. Anschließend stehen diverse Hotels in Hallbergmoos & Schwaig zur Verfügung. Über verschiedene Transportmittel (Shuttle-Busse, ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) erfolgt der Weg zum Veranstaltungsgelände. Weiter wird ausgeführt, dass die Weiterfahrt zur Arena nur in geringem Maße im MIV (Pkw, Taxi) stattfinden. Über die bewusst großzügig angesetzten Annahmen sind diese Fahrten bereits abgedeckt.</i>		
Die auf Seite 66 des Gutachtens dargestellten Bestandszahlen an der B301 südlich Kreisel Hallbergmoos liegen mit den angegebenen 13.600 Fahrzeugbewegungen deutlich geringer als die vom Büro Obermeyer übermittelten Ergebnisse der Verkehrszählungen vom Juli 2024 (15.100 Kfz/24h).	<i>Tatsächlich zeigt das Analysemodell 2024 in diesem Abschnitt eine Abweichung von 1.500 Kfz/24h zu der Verkehrszählung. Der Grund der Abweichung wurde beim Verkehrsmodellierer nachgefragt: Es ist so, dass in dem Verkehrsmodell mehrere Verkehrszählungen aus unterschiedlichen Jahren und Tagen hinterlegt sind und es so zu Abweichungen kommen kann. Wobei bei der Kalibrierung schon versucht wird, sich tendenziell an den neueren Zählraten zu orientieren. Eine Abweichung von 1.500 Kfz/24 erscheint zunächst hoch. Mit Blick auf die sehr hohe Gesamtbelastung der B301 ist diese Abweichung – relativ betrachtet – dann nicht mehr zu hoch. Für die Leistungsfähigkeitsberechnungen liegt man hiermit jedoch auf der sicheren Seite. Hier werden die Spitzenstundenwerte der Verkehrszählung herangezogen und anschließend mit ausgewählten Prognosefaktoren knotenstromscharf hochgerechnet. Die Prognosefaktoren basieren auf dem Analyse- bzw. Prognoseverkehrsmodell. Bei</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	einem niedrigerem Ausgangswert (Analysemodell 2024) ergeben sich demnach höhere Prognosefaktoren.		
Auswirkungen der Planungen auf die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Seite 81/ 94 zur Leistungsfähigkeit <ul style="list-style-type: none"> • K10 (Ludwigstraße) und K11 (Dornierstraße) sind im Bestandsausbau bereits im Nullfall (ohne Eventarena) zwischen 17 und 18 Uhr überlastet. Es entstehen lange Rückstaus aus Fahrtrichtung Süden. Dadurch ist ein Einbiegen aus K10/11 auf die B301 nicht mehr möglich. Es wäre bereits jetzt eine Lichtsignalanlage (LSA) sowie der Umbau der Knotenpunkte mit jeweils zwei Fahrspuren in den Zufahrten zur Abwicklung der Mehrverkehrs Flughafen notwendig (ohne Eventarena und ohne die Ortsentwicklung Hallbergmoos). <p>Der vorgeschlagene Ausbau mit jeweils nur zwei Fahrspuren auf B301 in der Knotenzufahrt auf nur 90 m Länge ist wahrscheinlich nicht ausreichend. Unser Planungsbüro berechnet für die LSA an Dornierstraße bei jeweils 2 Geradeausspuren und eine Abbiegespur auf B301 Rückstaulänge von über 100 m!</p>	<p><i>Im Gutachten werden die Mindestanforderungen unter Berücksichtigung einer abendlichen Großveranstaltung genannt. Weitere Gebietsentwicklungen in Hallbergmoos (urbanes Quartier) wurden aus genannten Gründen nicht berücksichtigt. In einer weiteren Verkehrsuntersuchung im Auftrag des StBA Freising werden geplante Entwicklungen in Hallbergmoos berücksichtigt. Daraus resultierende Maßnahmen, sind jedoch nicht Teil dieses Bebauungsplanverfahrens.</i></p>		
Aus Sicht der Gemeinde Hallbergmoos lassen sich aus den dargestellten Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung Obermeyer folgende Fragen/ Forderungen und Feststellungen ableiten: <ol style="list-style-type: none"> 1. Wir bitten um Aufklärung warum die Verkehrsbelastungen im Analysefall auf der B301 im Bereich zwischen Ludwig- und Dornierstraße ca. 1.500 Kfz/ 24 Stunden niedriger als die übermittelten Ergebnisse der Verkehrszählungen vom 30.07.2024 sind. 2. Es fehlenden Aussagen zu Verkehrssteigerungen auf der B301 südlich Dornierstraße im Gesamtgutachten. 	<p>Zu 1: s.o. Zu 2.: Grundsätzlich untersucht das Verkehrsgutachten Knotenpunkte die wesentlich für die Erschließung des Vorhabengrundstück notwendig sind, sowie in einem erweiterten Untersuchungsumgriff Knotenpunkte, die für die Erschließung des Vorhabens nicht zwingend notwendig sind. Der erweiterte Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell, zu dem auch die Knotenpunkte K10 und K11 gehören, endet an der Dornierstraße. Zu 3.: Die Bewältigung des Mehrverkehrs kann durch die dargestellten Infrastrukturmaßnahmen gewährleistet werden. Siehe ergänzend obenstehende Ausführung sowie die</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>3. Fehlende Hinweise zur Bewältigung des hohen Mehrverkehrs im bestehenden zweispurigen Ausbau der B301 (Zusatzverkehr von ca. 9.000 - 10.000 Kfz/24 Stunden im Nullfall ohne Eventarena, ohne Berücksichtigung des „flughafeninternen“ Verkehrs (S12), der die Hallbergmooser Hotels mit einbezieht.</p> <p>4. Es wurden keine Aussagen zum notwendigen Ausbau der B301 südlich AS Hallbergmoos im Querschnitt zur Bewältigung der Kfz-Gesamtbelastungen im Planfall 2040 getroffen.</p> <p>5. Die Mindestanforderungen an den Ausbau der Knotenpunkte K10 und K11 müssen auf Basis der Prognosezahlen auch für Hallbergmoos differenzierter dargestellt werden.</p>	<p><i>Beschreibung im Verkehrsgutachten zu Prognosehorizont sowie die Kapazitätsbetrachtung MIV</i></p> <p><i>Zu 4.: Siehe Empfehlungsmaßnahmen an den Knoten K10 und K11 (Kap. 4.5.6 Fazit) Das Verkehrsgutachten für die Eventarena betrachtet den Prognose Planfall 2035.</i></p> <p><i>Zu 5.: In einer weiteren Verkehrsuntersuchung im Auftrag des StBA Freising werden geplante Entwicklungen in Hallbergmoos berücksichtigt. Bewältigung des Mehrverkehrs kann durch die dargestellten Infrastrukturmaßnahmen gewährleistet werden. Gemäß den Aussagen des StBA sollen zunächst die Knotenpunkte optimiert/ausgebaut werden, da ein 4-spuriger Ausbau der B 301 nicht abzusehen ist.</i></p>		
<p>ÖPNV:</p> <p>Durch die geplante Preisstruktur der PKW Parkplätze auf dem Gelände der Eventarena werden Besucher vermehrt den S-Bahnhof Hallbergmoos anfahren und mit der S8 weiterreisen. Der immer stark frequentierte Park + Ride Parkplatz wird diese zusätzlichen Kapazitäten nicht aufnehmen können. Der Anreiseverkehr bei einer unter der Woche stattfindenden Abendveranstaltung wird sich mit den Tagesparkern zwischen 17.00 – 19.00 Uhr überschneiden. Hier befürchtet die Gemeinde ein „Wildparken“ rund um den S-Bahnhof Hallbergmoos.</p>	<p><i>Die Verkehrsmittelwahl der Veranstaltungsbesucherinnen und -besucher wurde in der Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung von Reisezeiten, Umsteigezwängen und Pkw-Kostenbestandteilen einschließlich einer modelltechnischen Parkgebühr abgebildet. Im fußläufigen Umgriff der Konzertarena stehen ausreichende Parkkapazitäten sowohl auf dem Vorhabengebiet als auch in benachbarten Parkhäusern der FMG zur Verfügung. In diesen Parkflächen werden attraktive, für Veranstaltungsstätten marktübliche Parkticketangebote speziell für Besucher der Arena vorgesehen (sowohl vorab buchbar, als auch am Veranstaltungstag beim Einfahren in die Parkfläche). Aufgrund der attraktiven Parkgelegenheiten unmittelbar im Umfeld der Arena und aufgrund der deutlich höheren Gesamtwegezeit beim Parken in Hallbergmoos – bestehend aus Anfahrt zum P+R-Standort, S-Bahn-Fahrt und anschließendem Fußweg – ist ein Ausweichparken für Veranstaltungsbesucherinnen und -besucher nicht attraktiv. Eine signifikante Inanspruchnahme des P+R-Parkplatzes Hallbergmoos durch Arena-Besucher ist daher nicht zu erwarten.</i></p>		
<p>Busverbindungen aus Richtung Süden sind zur Bewältigung des Besucherverkehrs nicht vorgesehen.</p>	<p><i>Das unterstellte Busangebot beruht auf dem heutigen Angebot einschließlich absehbarer Veränderungen. Aus</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
 zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<i>Richtung Hallbergmoos wird dementsprechend keine Busverbindung zum Flughafengelände unterstellt. Aus Richtung Süden wird vor allem die S-Bahn als Zubringer-Verkehrsmittel gesehen. Busverbindungen aus Hallbergmoos zum Flughafen werden, so wie im heutigen Netzzustand dargestellt, nicht unterstellt. Entsprechende Planungen zur Verlängerung ins Flughafengelände wurden 2020 eingestellt.</i>		
Ebenso fehlt es an einer sicheren Radverbindung. Dies sollte im Rahmen der verschiedenen Mobilitätsmöglichkeiten ebenfalls betrachtet und verifiziert werden	<i>Die Arena ist bereits im Bestand auch aus Richtung Hallbergmoos mit dem Fahrrad erreichbar. Die Anbindung erfolgt über den bestehenden Radweg entlang der B 301 und Freisinger Allee.</i>		
Für ca. 1% der Besucher sind 4 Busparkplätze auf dem Gelände vorgesehen. Vergleichbare Arenen, wie z.B. die Olympiahalle halten 30 Busparkplätze für ihre Besucher vor. Die Anzahl erscheint der Gemeinde viel zu gering. Wir bitten um Überprüfung der Planungsansätze.	<i>Die Anzahl der Reisebusse basiert in erster Linie auf Daten von bereits realisierten Veranstaltungsstätten (Berlin, Köln, Oberhausen, Mannheim, London). Da in der Arena keine regulären Sportveranstaltungen stattfinden, wird nicht davon ausgegangen, dass Fanclubs anreisen. Eine Anzahl von max. vier Reisebussen erscheint deswegen realistisch.</i> <i>Ein Vergleich mit dem Busparkplatz Olympiagelände München ist hierbei nicht sachgerecht, da es sich gemäß Website der Stadt München hierbei um die "zentrale Abstellanlage für Reisebusse mit Ziel Münchner Innenstadt" handelt.</i>		
Weiterhin finden die Planungen der DB hinsichtlich des geplanten Überwerfungsbauwerks für die Jahre 2028 ff. keine Erwähnung im Verkehrsgutachten. Dies hat aber erhebliche Auswirkungen auf den S-Bahnbetrieb sowie auf die B 301 und somit auch auf die Eröffnung und den Bau der Eventarena. Mit freundlichen Grüßen	<i>Es besteht Kontakt mit der DB bezüglich des Überwerfungsbauwerks. Eine Verkehrsuntersuchung wird auch hier vom Büro Obermeyer durchgeführt. Die genaue Zeitschiene und inwieweit der Bau den S-Bahnbetrieb sowie die B 301 beeinträchtigt, kann aktuell noch nicht hinreichend genau beurteilt werden.</i>		
Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

9. Landratsamt Freising Bodenschutz vom 13.06.2025		X	X
<u>Altlasten</u> Das Landratsamt Freising – Sachgebiet 41 – ist zu verständigen und in die weiteren Maßnahmen einzubinden, sollten sich während der Bauphase trotz vorheriger Baugrund- und Altlastenuntersuchungen schädliche Bodenverunreinigungen ergeben.	<i>Kenntnisnahme</i> <i>Die textlichen Hinweise des Bebauungsplans werden entsprechend ergänzt.</i>		
<u>Sparsamer Umgang mit dem Boden</u> Die Empfehlungen der Orientierenden Baugrunduntersuchung durch die Baugrund Süd 2024 zum Umgang mit dem Bodenmaterial in einem Bodenmanagementkonzept wird sich seitens der Behörde angeschlossen.	<i>Kenntnisnahme</i> <i>Die textlichen Hinweise des Bebauungsplans werden entsprechend ergänzt.</i>		
<u>Bodenkundliche Baubegleitung</u> Da es sich um ein Vorhaben handelt, bei denen auf einer Fläche von mehr als 3000 Quadratmetern der Ober- und Unterboden dauerhaft vollständig verdichtet wird, wird die Beauftragung einer bodenkundlichen Baubegleitung verlangt (§ 4 Abs. 5 BBodSchV). Das unbebaute Planungsgebietes wird aktuell als extensive Wiesenfläche genutzt. Mit dem Bau der Arena, des Hotels und des Parkhauses etc. wird das Gebiet einer höherwertigen Nutzung zugeführt. Die Vorsorge-, Prüf- und Maßnahmenwerte der Anlage 2 Tabelle 4 der Bundesbodenschutzverordnung sind nachweislich einzuhalten.	<i>Die textlichen Hinweise des Bebauungsplans werden entsprechend ergänzt.</i>		
<u>Hinweis zum Flächenverbrauch:</u> Laut Begründung zum Bebauungsplan beträgt die Größe des Plangebiets ca. 11,4 Hektar. Davon werden zusätzlich zu den 1,4 ha 7,8 ha, insgesamt 9,3 ha totalversiegelt sein. In Bayern soll sorgsamer mit der Fläche umgegangen werden. Daher wird in Bayern eine Richtgröße für den Flächenverbrauch (Siedlungs- und Verkehrsfläche) von 5 ha je Tag im Bayerischen Landesplanungsgesetz angestrebt. Die Fläche Bayerns beträgt 7.055.000 Hektar. Anteilig auf die Stadt Freising (8845 Hektar) heruntergerechnet ergäbe sich für die Stadt Freising ein jährlicher	<i>Zusätzlich zu der maximal zulässigen Versiegelung innerhalb des Vorhabengebiets von ca. 6,0 ha werden ca. 1,8 ha im Bereich der Straßenverkehrsflächen versiegelt, also insgesamt ca. 7,8 ha (ca.341%).</i> <i>Als Gegenmaßnahmen werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplans umfängliche Begrünungsmaßnahmen, wie beispielsweise Baumpflanzungen und Begrünungsfaktoren in den Freiflächen, Fassadenbegrünung oder Dachbegrünung geregelt. Auch die Verwendung von versickerungsfähigen Belägen ist in den Festsetzungen enthalten.</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Flächenverbrauch von rund 2,29 Hektar. Dieser sollte in der Regel nicht überschritten werden. Mit vorliegendem Baugebiet ist diese Fläche zu etwa 406% ausgeschöpft.</p> <p>Als geeignete Gegenmaßnahmen sollen die Freianlagen im Vorhabengebiet begrünt werden und ein naturschutzrechtlicher Ausgleich außerhalb des Planungsgebietes erbracht werden. Eine Konkretisierung bezüglich der Ausgleichsflächen muss unbedingt angestrebt werden.</p> <p>Weitere empfohlene Gegenmaßnahmen sind z.B. -wo möglich- wasserdurchlässige Beläge zu verwenden anstatt Flächen vollständig zu versiegeln. Flächen sollten, wenn möglich, wieder entsiegelt werden. Es wird dringend geraten, die Bautätigkeit für die nächsten drei Jahre im Raum Freising einzuschränken und dadurch den durchschnittlichen Flächenverbrauch zu reduzieren.</p>	<p><i>Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die geplanten Versiegelungen werden im Rahmen des Bebauungsplans entsprechende Maßnahmen vorgesehen.</i></p> <p><i>Durch die Anlage von unversiegelten Grün- und Versickerungsflächen und die Versickerungspflicht innerhalb des Vorhabengebiets können beispielsweise Bodenfunktionen wiederhergestellt werden.</i></p> <p><i>Ergänzend übernehmen extensive und intensive Dachbegrünungen Bodenfunktionen (Wasseraufnahme und -retention, Verdunstungsfähigkeit). Weitere rechtlich verbindlich gesicherte Vermeidungsmaßnahmen stellen beispielsweise die Festsetzungen zur insektenfreundlichen Ausbildung von Beleuchtung und Werbeanlagen dar.</i></p> <p><i>Der Grundsatz der Ressourcenschonung spiegelt sich auch in der Nähe zur bestehenden Erschließung (Straßen und Sparten) und öffentlichen Einrichtungen wider. Es können insbesondere die bestehenden Straßen sowie vorhandene Infrastruktur benutzt werden.</i></p> <p><i>Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden, der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf wird über Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biotoptypen von ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt.</i></p> <p><i>Die Stadt Freising hat im Rahmen des Stadtentwicklungsplan STEP 2030 zum Thema Klimaanpassung das Ziel formuliert, dass die zunehmende Bodenversiegelung gebremst werden soll. Die Stadt hat im STEP2030 die Vision einer</i></p>		
--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p><i>Klimagerechten Stadt formuliert. Innenentwicklung und Flächenrecycling haben Vorrang vor einer Entwicklung im Außenraum. Wohnbauentwicklung soll dabei künftig auf den Hauptort Freising konzentriert werden, um in gemischten Quartieren mit kurzen Wegen und damit mit einer guten Versorgung sicher zu stellen. Auf Grund der begrenzten Flächen, die der Stadt Freising für Siedlungsentwicklung zur Verfügung stehen, muss die Stadt sparsam mit der zur Verfügung stehenden Fläche umgehen. Im Wohnungsbau werden effizientere kompakte Bauformen bevorzugt, um ausreichend Grünflächen anlegen zu können. Damit soll gleichzeitig Urbanität gefördert werden. Die Arena soll demgegenüber am Flughafen von der dort vorhandenen Verkehrsinfrastruktur profitieren, eine Mehrfachnutzung von bereits vorhandener Infrastruktur (z.B. Parkhäusern) nutzen. Auch der bewusste Anschluss an das Entwicklungskonzept des Lab Campus mit den dort entstehenden Nutzungen (Hotels, etc.) soll diese Mehrfachnutzung an dieser Stelle profitieren.</i></p> <p><i>Um den Klimazielen des STEP 2030 gerecht zu werden, wurde in der Folge ein Klimaanpassungskonzept für die Stadt Freising erarbeitet und 2023 das KLAPS 2030 beschlossen. Darin werden geeignete Klimaanpassungsmaßnahmen beschrieben, um trotz weiterer baulicher Entwicklung dem Klimawandel begegnen zu können und auch für nachfolgende Generationen lebenswerte Bedingungen zu sichern. Es wurden Flächen und Maßnahmen identifiziert, um Starkregenereignissen und der Hitzeentwicklung entgegenzuwirken. Diese Maßnahmen werden auch im Rahmen der Bauleitplanung angewendet und sorgen trotz zusätzlicher Versiegelung dafür, dass der Grünflächenanteil auf den Grundstücken dazu dienen kann Regenwasser auf dem Grundstück zurückzuhalten und einer Hitzebelastung entgegenzuwirken.</i></p>		
--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p><u>Niederschlagswasserversickerung:</u> Es wird darauf hingewiesen, dass Niederschlagswasser ausschließlich auf Flächen mit natürlichen, nachweislich nicht altlastverdächtigen Böden versickert werden darf.</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>		
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Folgender Hinweis wird in den Bebauungsplan aufgenommen:</p> <p><u>4. Boden / Altlasten</u></p> <p>Beim Auftreten von Bodenverunreinigungen oder Grundwasserverschmutzungen ist das Landratsamt Freising, Sachgebiet 41 und das Wasserwirtschaftsamt München unverzüglich zu verständigen.</p> <p>Zum Umgang mit dem Bodenmaterial ist ein Bodenmanagementkonzept gemäß DIN 19639 in Abstimmung mit dem Landratsamt Freising Sachgebiet 41 auszuarbeiten. Begleitend dazu sind die Maßnahmen sind durch eine bodenkundliche Baubegleitung sicherzustellen.</p> <p>Im Übrigen wird an der Planung festgehalten.</p>			
<p>10. BUND Naturschutz in Bayern e. V. vom 28.04.2025</p>		X	X
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Der Bund Naturschutz (BN) nimmt zu o.g. Verfahren wie folgt Stellung:</p> <p>Der BN lehnt das Vorhaben wg. nicht ausreichender Planrechtfertigung, der zu erwartenden Verkehrszunahme in der Luft und auf der Straße, der damit verbundenen Verschlechterung der Lufthygiene, den Belastungen für Schutzgüter der Natur und Umwelt und die Abkehr von den Zielen und Grundzügen des Bebauungsplanes des BPl 88 („Landschaftsentwicklung Freising Süd / Hallbergmoos Nord“) ab und erhebt Einwendungen.</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>		
<p><u>Begründung:</u></p>	<p><i>Die Bauleitplanung dient im Gegensatz zum Fachplanungsrecht nicht einer „Bedarfsdeckung“ und</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

1. Nicht ausreichende Planrechtfertigung

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

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

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

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

unterliegt daher nicht einer Planrechtfertigung. Bauleitpläne müssen nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB erforderlich sein, mithin eine positive Planungskonzeption aufweisen und grundsätzlich umsetzbar sein. Der vorliegende Planentwurf beruht auf einem umfassend ausgearbeiteten städtebaulichen Konzept. Durch die Ausgestaltung als vorhabenbezogener Bebauungsplan wird eine Umsetzung des geplanten Vorhabens nach Maßgabe des § 12 BauGB sichergestellt.

Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, oder welches Angebot es dort bereits gibt, ist nicht Teil der bauleitplanerischen Abwägung. So wie der Stadt Freising steht auch anderen Kommunen planerisches Ermessen zu. Eine Alternativenprüfung auf gemeindefremden Standorten käme nur in Ausnahmefällen in Betracht (z.B. Existenz einer anderen - ausbaufähigen - Veranstaltungshalle desselben Vorhabenträgers).

Aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Gutachten wurde der Stadt nachvollziehbar dargelegt, dass einerseits der Standort aufgrund von zahlreichen Synergien mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Stellplätze) geeignet ist. Andererseits wurde damit auch nachgewiesen, dass das Vorhaben an diesem Standort funktioniert.

Die Arena ist speziell für Konzerte optimiert und bietet bessere Akustik, Sicht und Ausstattung als die vorhandenen Sport- oder Multifunktionshallen in der Region und kann somit auf neue Veranstaltungskonzepte eingehen. Eine ausführliche Erläuterung zur städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativenprüfung ist dem Aufstellungsbeschluss (Protokoll Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022 einzusehen unter: www.freising.de/rathaus/politik/tagesordnungen-und-beschluesse) zu entnehmen.

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<i>Eine Vorhabenbeschreibung mit Betriebskonzept ist in der Begründung (C1 Nr. 3.1.) enthalten. Daher ist die Annahme eines wie immer gearteten „worst case“-Szenarios nicht notwendig, da Gegenstand der Bauleitplanung im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans das konkret umzusetzende Vorhaben ist.</i>		
<p>2. Es fehlt eine vertiefte Betrachtung der überregionalen Auswirkungen</p> <p>Für Vorhaben in dieser Größenordnung ist üblicherweise ein Raumordnungsverfahren erforderlich. Dies wird mit einem lapidaren Satz weggewischt: „Die Prüfung und Gewichtung dieser Kriterien ergeben in der durchgeführten Gesamtschau, dass es sich bei dem Vorhaben nicht um ein überörtlich bedeutsames Vorhaben handelt.“</p> <p>Ein Vorhaben dieser Größe und dieser Auswirkungen bedarf unseres Erachtens zwingend ein ROV und eine UVP. Entsprechend dem UVPG mit der Liste der UVP-pflichtigen Vorhaben müsste dieses Vorhaben im Außenbereich mindestens eine allgemeine Vorprüfung erfolgen. Allein das Hotel bedürfte diese schon. In Summe des Gesamtvorhabens erscheint eine UVP als zwingend erforderlich. Diese sollte erstellt werden.</p>	<p><i>Die höhere Landesplanungsbehörde bewertet als Träger öffentlicher Belange insbesondere, ob Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung durch die vorliegende Bauleitplanung betroffen sind. In ihrer Stellungnahme kommt die Regierung von Oberbayern zu folgendem Ergebnis:</i></p> <p><i>„Erfordernisse der Raumordnung stehen der 41. Änderung des Flächennutzungsplans und Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 88 B "MUCcc - Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum" nicht entgegen.“</i></p> <p><i>Ein Raumordnungsverfahren ist daher nicht erforderlich. Ein Vorhaben ist überörtlich raumbedeutsam, wenn seine Raumbedeutsamkeit über ein Gemeindegebiet hinausreicht. Gegen die Annahme einer überörtlichen Bedeutsamkeit des Vorhabens sprechen jedoch insbesondere die nachfolgend aufgeführten, im Rahmen einer Gesamtabwägung als ausschlaggebend zu bewertenden Gesichtspunkte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>- Aus raumordnerischer Sicht stellt der Flughafen München ein strukturelles Trennelement dar, das eine klare Abgrenzung unterschiedlicher Funktionsräume bewirkt. Die benachbarten Kommunen sind aus Sicht des betrachteten Standorts jenseits dieser funktionalen Grenze verortet.</i> <i>- Die Erschließung des Vorhabens erfolgt unter Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Zusätzliche Aus- oder Umbaumaßnahmen auf dem Gebiet benachbarter Gemeinden sind im Vergleich zum Nullfall infolge des Vorhabens nicht erforderlich.</i> <i>- Die Lage unmittelbar angrenzend an das planfestgestellte Gebiet des Flughafens schließt es weitgehend aus, dass das</i> 		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Vorhaben maßgeblichen Einfluss auf die formellen und informellen Planungen benachbarter Gemeinden hat, da dieses Gebiet fachplanerisch die gemeindliche Planungshoheit sperrt (§ 37 BauGB).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die vom Vorhaben beanspruchte Fläche grenzt direkt an das Flughafengelände und besitzt keine raumordnerisch relevanten landschaftlichen Merkmale. - Das Vorhaben wird auch in wirtschaftlicher Hinsicht keine maßgeblich negativen Auswirkungen auf benachbarte Kommunen haben. <p>Da es sich nicht um ein überörtlich raumbedeutsames Vorhaben gem. Art. 24 Abs. 1 BayLplG handelt, sei die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens entbehrlich. Dies wurde von der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.2 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung am 15.12.2022 innerhalb eines Termins sowie am 14.10.2022 per E-Mail unterstrichen. Weiterhin wurde die Regierung von Oberbayern erneut innerhalb der frühzeitigen Beteiligung um Stellung geben. Es liegt keine Änderung der Aussage vor. Eine genaue Erläuterung ist in der Begründung im Kapitel 4 zu finden.</p> <p>Für das Vorhaben ist gemäß § 7 UVPG i. V. mit Anlage 1 UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Gem. § 50 (1) UVPG wurde diese als strategische Umweltprüfung nach den Vorschriften des Baugesetzbuches durchgeführt.</p> <p>Im Rahmen des Umweltberichts werden die Auswirkungen auf die umweltbezogenen Schutzgüter dargestellt.</p>		
Es wird nicht erläutert, wie die Ziele des bestehenden Bebauungsplans Nr. 88 - Erhalt des Landschaftsraumes zwischen Flughafen und der Stadt Freising als wichtiges Ziel gesichert werden soll.	<p>Der Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ wird insgesamt in einer Flächengröße von 11,4 ha überlagert, dies entspricht ca. 2 % des Gesamtumgriffs des Bebauungsplans Nr. 88. Darüber hinaus liegt das Gebiet in der Randlage im wesentlichen Anschluss an den Flughafen und damit nicht im sensiblen Übergangsbereich</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	zu den benachbarten Siedlungsbereichen im Süden und Norden des Flughafens. Damit wird dem im STEP 2030 formulierten Ziel, das „Flughafen und Stadt nicht zusammenwachsen dürfen“, hinreichend Rechnung getragen. Die Planungsziele dieses Bebauungsplans werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.		
<p>3 Förderung Flugverkehr</p> <p>Die zu erwartende Steigerung der Flugbewegungen durch die Veranstaltungen liefert Argumente für eine 3. Bahn. Nach dem erfreulichen Rückgang der Belastung, weil der innerdeutsche und der Geschäfts-Flugverkehr deutlich abnimmt, würde das Vorhaben zu mehr Flugzeugbewegungen führen. In den Unterlagen finden sich keine belastbaren Aussagen zu der erwartenden Zunahme an Flugbewegungen. Dies ist nachzuholen.</p> <p>„Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Luftverkehr wurden im Gesamtverkehrsgutachten betrachtet. Die darin zugrunde gelegten Quellen des Besucheraufkommens lassen erwarten, dass nur ein geringer Teil der Besucher des Vorhabens per Flugzeug anreisen wird. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass diese Anreisen zu zusätzlichen An- und Abflügen auf dem Flughafen München führen werden. Vielmehr werden diese An- und Abreisen im Rahmen des bestehenden regulären Flugplans des Flughafens München abgewickelt.“ (Begründung der Stadt Freising, S. 17).</p> <p>Selbst die FMG (S. 5 der Stellungnahme der FMG) sieht dies anders: „Gerade bei Großveranstaltungen wie z.B. Konzerten weltbekannter Künstler oder großer Konferenzen setzt sich das Publikum zu einem nicht unerheblichen Teil aus internationalen Gästen bzw. Teilnehmern zusammen.“ Womit klar ist, dass mit einer erheblichen Steigerung beim Luftverkehr zu rechnen ist.</p> <p>Im Verkehrsgutachten geht man von sehr zweifelhaft geringen Zahlen von Fluggästen aus. Aussagen zur Zunahme von Flugbewegungen fehlen. So zitiert das Freisinger Tagblatt den Stadtrat Vogl: ...“haben Experten errechnet, dass bei</p>	<p><i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</i></p> <p><i>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht. Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen. Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>voller Auslastung der Halle etwa 1500 Menschen mit dem Flugzeug kommen. „Selbst, wenn – wie im Gutachten unterstellt– nur 15 Prozent mit dem Flieger anreisen würden, führt dies zu bis zu einer Million zusätzlicher Flugpassagiere und natürlich zu einer entsprechenden Zunahme an Flugbewegungen um bis zu zwei Prozent“, sagte Vogl.“</p>	<p><i>zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</i></p>		
<p>Tatsächlich sieht es bei großen Konzert-Veranstaltungen deutlich drastischer aus, wie Klimaschützer recherchierten: „...Konzert Adele. Diese Gruppe (Anm.: der Fluggäste) 24,3% der Konzertbesucher kamen mit dem Flugzeug) verursachte über 77 Prozent der gesamten Emissionen der Anreise. Besonders auffällig ist, dass 92 Prozent dieser Reisenden ausschließlich für die Veranstaltung mit dem Flugzeug angereist sind. Die Diskrepanz zwischen der Anzahl der Flugreisenden und ihrem überproportionalen Anteil an den Gesamtemissionen verdeutlicht die gravierenden Umweltauswirkungen des Flugverkehrs.“ (Umweltdialog 9/2024). Ähnliche Zahlen mit oft noch mehr Fluganteilen wurden bei anderen Groß-Konzerten gezählt. Es ist auch zu erwarten, dass gerade bei internationalen Kongressen ein Großteil der Teilnehmer mit dem Flugzeug anreist.</p> <p><u>Die Folge:</u> Die Belastung durch Flugverkehr steigt und damit auch Lärm, Ultrafeinstaub etc. Es ist zu befürchten, dass nach Groß-Veranstaltungen auch die Nachtflüge zunehmen werden. Das ist nicht bilanziert und muss nachgeholt werden.</p>	<p><i>Der Verweis auf die Open-Air-Konzerte von ‘Adele’ ist nicht übertragbar (abweichendes Format, deutlich höhere Besucherzahl, Open-Air/temporäre Veranstaltungsfläche).</i></p>		
<p>3. Förderung Straßenverkehr</p> <p>Die Verkehrsinfrastruktur auf den öffentlichen Straßen muss zusätzlich auf Kreis- und damit auch Stadtkosten ausgebaut werden. Das betrifft insbesondere die große Kreuzung an der B301 / Freisinger Allee und einige Ampelanlagen.</p>	<p><i>Der Vorhabenträger hat sich vertraglich verpflichtet, sämtliche ursächlich durch das Vorhaben entstehenden Kosten zu tragen. Dies umfasst insbesondere die Kosten für die verkehrliche Erschließung des Plangebiets und beinhaltet u. a. auch die Kreuzung an der B301 /Freisinger Allee. Zudem ist er für die Herstellung bzw. Ertüchtigung der Erschließung im Planumgriff verantwortlich Für die Stadt entstehen daher keine Aufwendungen im Zusammenhang mit der verkehrlichen Erschließung im Plangebiet.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p><u>Der Bebauungs-Plan geht zudem von folgenden unrealistischen Annahmen aus, damit es „nur“ die aufgezeigten Engpässe gibt:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Doppelnutzung Parkverkehr mit FMG-Parkhaus. <p>Ca. 3400 von 4700 Parkplätzen sollen in dem bei Bedarf angeblich leerstehenden FMG-Parkhaus untergebracht werden. Es gibt jedoch weitgehend Rund-um-die-Uhr-Betrieb. Es ist zudem davon auszugehen, dass die FMG ihr Parkhaus auch selbst nutzt und nicht nur Abendveranstaltungen am MUCcc stattfinden.</p>	<p><i>Die im Bebauungsplan getroffenen Annahmen basieren auf den tatsächlich zur Verfügung stehenden Parkflächen und den dauerhaft vertraglich gesicherten Ansprüchen des Vorhabenträgers auf Mitnutzung bestehender Parkmöglichkeiten auf FMG-Grundstücken. Der Vorhabenträger hat, basierend auf vertraglichen Vereinbarungen und dem umfassenden Verkehrsgutachten, ein Erschließungskonzept vorgelegt, das sowohl dem Stellplatzbedarf als auch den sonstigen verkehrlichen Einflüssen gerecht wird und die verkehrliche Organisation des Vorhabens sicherstellt.</i></p> <p><i>Die FMG verfügt über zahlreiche Parkflächen und Parkhäuser in unmittelbarer Nähe zum Vorhabengrundstück und hat sich vertraglich verpflichtet, diese dem Vorhabenträger zur Verfügung zu stellen. Insgesamt stehen dem Vorhabenträger bis zu 3.460 Stellplätze zur exklusiven Reservierung zur Verfügung (Wochentags vor 17 Uhr 1.800 Stellplätze). Der Anspruch auf die entsprechende Nutzung ist vertraglich dauerhaft gesichert; macht der Vorhabenträger von seinem einseitigen Reservierungsrecht Gebrauch, sind die Stellplätze zur exklusiven Nutzung in der entsprechenden Zeit zur Verfügung zu stellen. Es ist zu berücksichtigen, dass ausverkaufte Großveranstaltungen in aller Regel Abendveranstaltungen mit Beginn gegen 20 Uhr darstellen, während Tagesveranstaltungen zumeist kleinere bis mittlere Formate mit geringerem Stellplatzbedarf umfassen. Insbesondere bei Abendveranstaltungen können auch Stellplätze genutzt werden, die tagsüber für Mitarbeiter vorgesehen sind. Die Auslastungszahlen der FMG-Parkhäuser lässt die vertraglich zugesicherte Nutzung durch den Vorhabenträger zu.</i></p> <p><i>Die Mitnutzung bestehender Parkflächen stellt einen besonderen Standortvorteil dar, der Effizienzen und Synergien ermöglicht.</i></p>		
--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<ul style="list-style-type: none"> • Im Verkehrsgutachten heißt es „...Hauptverkehr ist erst (nach 19:00 Uhr), wenn der Berufsverkehr auf der B301 schon vorbei ist“. <p>Kaum vorstellbar, dass der Berufsverkehr um 19:00 Uhr vorbei sein soll und für die angenommene abendliche Großveranstaltung die Besucher, Lieferanten etc. erst nach 19:00 kommen. Das widerspricht allen Erfahrungen.</p>	<p><i>Die Modellierung der zeitlichen Verteilung der verschiedenen Fahrgastsegmente (Veranstaltungsbesucher, Fluggäste, sonstige Fahrten) ist ein Hauptteil des Gesamtverkehrsgutachtens. Dabei werden richtungsbezogen detaillierte Informationen zur tageszeitlichen Verteilung der Fahrten ausgewertet, um so deren Überlagerung abbilden zu können. Es werden Auslastungszahlen je relevantem Querschnitt ausgewiesen, mit denen die Auslastung beurteilt werden kann.</i></p> <p><i>Gemäß Verkehrsgutachten überlagern sich die Verkehre der anreisenden Veranstaltungsbesucher insbesondere auf dem Weg zur abendlichen Veranstaltung mit dem werktäglichen Verkehr. Daher wurde es als zwingend erforderlich erachtet, die Verkehrsbelastungen nicht nur für den Veranstaltungsverkehr, sondern auch für den übrigen Verkehr zu ermitteln und auf den Prognosehorizont 2035 hochzurechnen. (vgl. z.B. S.14, S.73ff des Verkehrsgutachtens). Die Aussage „Hauptverkehr erst (nach 19:00 Uhr), wenn der Berufsverkehr auf der B301 schon vorbei ist“ ist in den Bebauungsplanunterlagen nicht enthalten. Im Gegenteil, im Verkehrsgutachten werden insbesondere die Abendspitzenstunden zwischen 18 und 20 Uhr betrachtet.</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • B301 / Clemensänger (vor Schlüterbrücke) soll angeblich keinen Mehrverkehr bekommen. Das steht im Widerspruch zu den erwarteten Verkehrszunahmen. 	<p><i>Die Einmündung FS44/45 erreicht bereits in der Analyse 2024 (gem. Verkehrsuntersuchung Knoten FS 44/45) und im Prognose Nullfall 2035 keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Für den Knotenpunkt gibt es daher bereits Verkehrsuntersuchungen seitens des Straßenbaulastträgers. Die Untersuchung ergibt die Notwendigkeit eines 4 – spurigen Ausbaus der Pförreraubücke (östlich vorgelagerte Brücke, nicht die Isarbrücke). Auf Grundlage der Untersuchung wurden bereits Beschlussfassungen zu den notwendigen Umbaumaßnahmen sowie für zukünftige VgV Verfahren gefasst.</i></p>

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<i>Das Verkehrsmodell für das Vorhaben zeigt zudem, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt.</i>		
<p>• Noch 2022 wurde für die Erschließung ein Ausbau von Bahn und der BAB 92 als erforderlich erachtet. Wieso ist das nun nicht mehr erforderlich?</p> <p>Bereits das Verkehrsgutachten für den „LabCampus“ im Flughafen kam zu dem Ergebnis, dass die Straßen gerade noch ausreichen.</p> <p>Und der Zuwachs durch das MUCcc soll keine Auswirkung haben? Das ist nicht nachvollziehbar.</p>	<i>Planungen zu A 92/Schiene liegen in der Zuständigkeit von Bund/DB/BAST und sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Die verkehrliche Funktionsfähigkeit des Vorhabens ist unabhängig von solchen Ausbauten gutachterlich nachgewiesen. Die Verkehrssimulation zeigt, dass es auf der Autobahn im Abschnitt Autobahndreieck Flughafen München zu einer Reduktion der Ø Geschwindigkeit von ~15 km/h im Vergleich zum Prognose Nullfall 2035 kommen kann. In Abstimmung mit der Autobahn GmbH wird das als vertretbar angesehen (Kap. 4.5.3 des Verkehrsgutachtens).</i>		
<p>5. Zunahme Luft- und Lärmbelastung</p> <p>Die Zunahme des Straßen- und Flugverkehrs findet in einer bereits hoch belasteten Region statt und verschärft die bereits ungünstige Situation bei Straßen- und Flugverkehrslärm. Beim Flugverkehr ist zudem zu befürchten, dass die Zahl der Nachtflüge zunimmt (Rückflüge nach späten Veranstaltungen).</p> <p>Damit verbunden ist eine Zunahme der stark gesundheitsschädlichen Faktoren Lärm, Stickoxide, Feinstaub und Ultrafeinstaub.</p> <p>Gerade die besonders gefährlichen ultrafeinen Schadstoffpartikel (wichtige Quelle: Flugverkehr am Boden) erreichen bereits jetzt in Freising den von der WHO empfohlenen Grenzwert von 10000 P/ccm. Im Flughafenbereich wird nachweislich der Messungen des BV Freising sogar das 10-fache erreicht.</p> <p>Das bedeutet auch einen unzureichenden Schutz der am MUCcc arbeitenden Menschen und der Besucher vor der sehr hohen Belastung der Luft durch Stickoxide, Kerosinabbrand und extrem hohen Ultrafeinstaubwerte.</p>	<p><i>Zu Flugverkehr siehe 10.3Förderung Flugverkehr</i></p>		
	<p><i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt.</i></p> <p><i>Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt.</i></p> <p><i>In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</i></p> <p><i>Verkehr:</i></p> <p><i>Das Verkehrsgutachten hat gezeigt, dass die Funktionsfähigkeit des gesamten Straßennetzes</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>für die maßgebenden Hauptverkehrszeiten der zu erwartenden Besucherströme im Worst-Case Szenario einer Großveranstaltung mit 20.000 Besuchern an einem Werktag (Donnerstag) unter Berücksichtigung von umzusetzenden verkehrstechnischen Maßnahmen, wie z.B. der Ausbau des Knotens Zentralallee / B 301, sichergestellt werden kann. Das Gutachten zur Lufthygiene sowie das Schallgutachten berücksichtigen die Verkehrsprognose aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten.</p> <p><u>Lärm</u> Für die prognostizierte Verkehrslärmzunahme kann ein ausreichender Schutz durch Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden gewährleistet werden. Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</p> <p><u>Lufthygiene und Feinstaub:</u> Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt. Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neue EU-Grenzwert, der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM2,5 bei 10 µg/m³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m³. Für PM 10 gilt ab 2030 ein</p>		
--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel und 45 µg/m³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten. Die lufthygienische Untersuchung hat die Belastung durch den bestehenden Flugverkehr in der Hintergrundbelastung entsprechend berücksichtigt. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist.</p> <p>Unter Berücksichtigung der Messergebnisse der letzten Jahre an den Messstationen LHY4 und LHY7, die im Bereich der südlichen Start- und Landebahn betrieben werden, ergeben sich derzeit keine Hinweise auf Überschreitungen der aktuell gültigen Grenzwerte gemäß der 39. BImSchV. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubs ist, der bei der Erfassung PM 2,5 und PM 10 enthalten ist.</p>		
<p>6. Flächenverbrauch</p> <p>Die Flächenversiegelung von 9 ha (auf 12 ha Projektgelände) zuzüglich der für die Verkehrsertüchtigung notwendige Bedarf bedeutet in der bereits stark beanspruchten Region einen massiven Eingriff. Damit werden die wichtigen Funktionen des Bodens und der freien Landschaft massiv eingeschränkt. Dies ist im BPlan nicht ausreichend berücksichtigt. Ein Verweis auf die formalen Ausgleichsflächenberechnungen kann dies nicht heilen, da ja kein versiegelter/verbauter Boden entsiegelt wird.</p>	<p>Bei Umsetzung des Bebauungsplans erfährt das Plangebiet mit dem Bau von Gebäuden und Nebenflächen sowie dem Ausbau der Freisinger Allee neue Versiegelungen (insgesamt max. ca. 7,8 ha), was mit einem Verlust von Bodenfunktionen verbunden ist. Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die geplanten Versiegelungen werden im Rahmen des Bebauungsplans entsprechende Maßnahmen vorgesehen.</p> <p>Durch die Anlage von unversiegelten Grün- und Versickerungsflächen und die Versickerungspflicht innerhalb des Vorhabengebiets können beispielsweise Bodenfunktionen wiederhergestellt werden.</p> <p>Ergänzend übernehmen extensive und intensive Dachbegrünungen Bodenfunktionen (Wasseraufnahme und -retention, Verdunstungsfähigkeit). Weitere rechtlich verbindlich gesicherte Vermeidungsmaßnahmen stellen</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>beispielsweise die Festsetzungen zur insektenfreundlichen Ausbildung von Beleuchtung und Werbeanlagen dar.</p> <p>Der Grundsatz der Ressourcenschonung spiegelt sich auch in der Nähe zur bestehenden Erschließung (Straßen und Sparten) und öffentlichen Einrichtungen wider. Es können insbesondere die bestehenden Straßen sowie vorhandene Infrastruktur benutzt werden.</p> <p>Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden, der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf wird über Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biotoptypen von ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt.</p>		
<p>7. Naturschutz</p> <p>Die Prüfung des europäischen Naturschutzrechtes ist unzureichend. Es wurden bei den FFH- und SPA-Vorprüfungen zu Unrecht mögliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen.</p> <p>Bei beiden Prüfungen hätten auch die Einwirkungen während der Bauzeit und durch die Verkehrszunahme betrachtet werden müssen.</p> <p>Bei der FFH-VP betrifft dies im Besonderen die Fledermäuse, die zudem an den Bauwerken gefährdet sind.</p> <p>Bei der SPA-Vorprüfung sind Vertreibungseffekte durch Fernwirkung der recht großen Gebäude nicht ausreichend berücksichtigt. Zudem erhöht sich die Unfallgefahr mit der Zunahme des Verkehrs. Die Vorgaben zur Beleuchtung des MUCcc reichen sicher nicht aus, um Beeinträchtigungen auszuschließen.</p>	<p>In den FFH- und SPA -Verträglichkeitsabschätzungen (VA) sind kurze Beschreibungen des Planvorhabens enthalten, zu ausführlicheren Beschreibungen sind ergänzend die vorliegenden Unterlagen, planerische und technische Gutachten zum Projekt sowie die Unterlagen zum speziellen Artenschutz [saP] angegeben. In der saP sind die für die Tierwelt grundsätzlich relevanten Aspekte des Planvorhabens umfassend beschrieben und es werden dort mögliche Wirkungen in einer Relevanzanalyse ausführlich erläutert.</p> <p>Die vom Einwender speziell angemahnten Projektwirkungen wurden berücksichtigt:</p> <p>Die Vorprüfungen beinhalten jeweils Aussagen zu baubedingten, anlagenbedingten und betriebsbedingten Wirkfaktoren. Dabei werden auch die Aspekte Verkehrszunahme oder Beleuchtung berücksichtigt.</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

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

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

Zum Aspekt Verkehrszunahme wird beispielsweise unter Pos. D der SPA-Vorprüfung, Betriebsbedingte Wirkungen, ausgeführt::Das durch das Vorhaben keine für die Avifauna relevanten Erhöhungen des Verkehrsaufkommens auf der Straße oder auf der Schiene prognostiziert sind. Damit ist zugleich eine vom Einwender besorgte erhöhte Unfallgefahr durch die Verkehrszunahme auszuschließen. Ausführlichere Angaben können der saP entnommen werden.

Zum Aspekt Vertreibungseffekte durch Fernwirkung der recht großen Gebäude wird unter Pos. D, Anlagebedingte Wirkungen, ausgeführt: Grundsätzlich mögliche Negativwirkungen (Kulisseneffekte, retardierende Wirkung) der hohen Baukörper auf Feldvögel kommen aufgrund bereits vorhandener Kulissen aus Gehölzen und/oder hohen Gebäuden, die die Verteilung der Reviere entsprechend empfindlicher Vogelarten bestimmen, nicht zum Tragen. Der minimale Abstand geplanter hoher Baukörper zu den nächstgelegenen Freiflächen des Schutzgebiets beläuft sich auf mehr als 350 m. Die betreffenden Freiflächen sind in Richtung des Vorhabens von Gehölzen (teilweise mit Baukörpern dahinter) gesäumt, zu denen die kulissenempfindlichen Vogelarten bereits Abstand halten (vgl. Abb. 3 in der VA). Tatsächlich befinden sich die nächstgelegenen Revierzentren solcher Arten in mehr als 500 m Entfernung von der Außengrenze des Geltungsbereichs, die hohen Gebäude des Vorhabens sind davon noch einmal etwas weiter entfernt.

In der VA wird außerdem dazu unter Pos. D, Betriebsbedingte Wirkungen, abgesehen von der Lage im unmittelbaren Anschluss an ein beleuchtetes und bebautes Terrain speziell auch auf die Abschirmung gegenüber den nächstgelegenen Teilen des Schutzgebiets durch Gebäude und Gehölze

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
 zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>verwiesen. Abgesehen von der Abschirmung sind auch hier die Distanzen zu den nächstgelegenen Teilen des Schutzgebiets zu berücksichtigen: Sie belaufen sich in der Regel auf mindestens 350 m, allein entlang der dicht mit Gehölzen gesäumten Goldach sind es nur knapp 200 m zur Freisinger Allee (die auch im Bestand bereits existiert). Es wird in der VA außerdem darauf hingewiesen, dass Vorkehrungen gegen eine mögliche Beeinträchtigung des Vogelzugs festgesetzt sind.</p> <p>Im Übrigen wurde ergänzend ein lichttechnisches Gutachten erstellt, das die vorgesehene Beleuchtung einschließlich beleuchteter Werbeanlagen konkretisiert und auf dieser Basis zusätzliche vorhabenbedingte Immissionen in das Vogelschutzgebiet und das Isarschutzgebiet überprüft. Es ergaben sich für beide Schutzgebiete bereits in den dem Vorhaben nächstgelegenen Flächen keine nennenswerten Zusatzbelastungen; die ermittelten Werte liegen dort unter 0,1 lx.</p>		
<p>8. Grundwasser</p> <p>„Des Weiteren wird in der Planunterlage ersichtlich, dass der mittlere Hochwasserstand (MHW) im Zeitraum von 2013 bis 2022 auf dem Baufeld zwischen ca. 448,0 m NHN im Südwesten und 447,25 m NHN im Nordosten und damit nur knapp unterhalb der Geländeoberkante lag“. Es ist (daher) davon auszugehen, dass der gesamte Bodenkörper bis zur Erkundungsendtiefe von max. 20,0 m vollständig wassergesättigt ist und zusammen den quartären Grundwasserleiter bildet (Umweltbericht).</p> <p>Mit diesem Befund ist eine Prüfung nach den Vorschriften der Wasserrahmen-Richtlinie erforderlich. Dies ist nicht erfolgt.</p> <p>Bei den vorhandenen durchlässigen Böden ist zudem darzulegen, wie bei Bau und Betrieb eine Verschmutzung des Grundwasserkörpers vermieden werden soll.</p>	<p>Im Rahmen einer hydrogeologischen Stellungnahme zur Vorabeeschätzung der Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt (baugrund süd, 03.09.25) wurde eine Ersteinschätzung der hydrogeologischen Auswirkungen des Planungsvorhabens im Hinblick auf die bauzeitliche Wasserhaltung, die einbindenden Bauwerksteile und die Entwässerung vorgenommen.</p> <p>Grundwassereingriffe werden so gering wie möglich gehalten die Um- und Unterströmung einzelner einbindender Bauteile ist nicht beeinträchtigt.</p> <p>Die Versickerung wurde im Rahmen eines mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmten Entwässerungskonzepts sowohl für das Vorhabengebiet als auch die Freisinger Allee untersucht und wird großflächig angestrebt. Eine negative Beeinträchtigung des Grundwasserhaushalts wird demnach</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	nicht erwartet. Die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens eingeholt.		
9. Nachhaltigkeit <i>„Das Projekt verfolgt von Beginn an das Ziel, effiziente und wirtschaftliche Planungen mit den Anforderungen an Nachhaltigkeit zu vereinen. Dabei werden insbesondere die Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks, eine langfristig wirtschaftliche Betriebsweise und eine hohe soziale Verantwortung berücksichtigt. Die Arena soll damit ein klares Zeichen für die Zukunft der Live-Entertainment-Branche setzen und als internationales Vorbild für nachhaltige Veranstaltungsstätten positioniert werden. (siehe hierzu auch Ziffer 3.5)“</i> Hier wird lediglich ein kleiner Teil einer Nachhaltigkeitsprüfung unterzogen. Es ist letztlich ein „Green washing“, weil die Umweltbilanz von Bau, Infrastruktur und vor allem Verkehr beim Betrieb als größter Faktor in Bezug auf Nachhaltigkeit nicht berücksichtigt wird.	Der Belang des Klimaschutzes ist in der Bauleitplanung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Etwaige negative Auswirkungen des Vorhabens sind dabei in Verhältnis zu den mit der Planung erstrebten Vorteilen zu setzen. § 1a Abs. 5 BauGB stellt kein Optimierungsgebot dar, das dem Klimaschutz eine Sonderstellung gegenüber anderen Belangen einräumt. Dabei ist zu beachten, dass die Abwägung stets einen bodenrechtlichen Bezug aufweist. Mithin ist die Stadt Freising weder berechtigt noch verpflichtet, allgemeine klimaschutzpolitische Maßnahmen zu ergreifen. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden im Rahmen des Umweltberichts dargestellt und bewertet. Eine zahlenmäßige Bilanzierung der Auswirkungen des Vorhabens ist nicht erforderlich. Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) sind die Emissionen in Sektoren gegliedert, darunter u. a. der Gebäudesektor und der Verkehrssektor. Für den Gebäudesektor ist der Vorhabenträger unmittelbar verantwortlich – hier werden durch Energieeffizienzmaßnahmen, die Nutzung regenerativer Energien sowie eine nachhaltige Bauweise sämtliche Vorgaben eingehalten. Eine direkte Zurechnung des Verkehrssektors zum Gebäudesektor ist gesetzlich nicht vorgesehen. Das Bauvorhaben orientiert sich an den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) sowie am Pariser Klimaabkommen mit dem 1,5 °C-Ziel und folgt konsequent den zentralen Leitlinien zu Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourcenschonung und dem Verzicht auf fossile Energieträger. Die angestrebte Nachhaltigkeit wird nicht nur inhaltlich umgesetzt, sondern auch durch eine DGNB-		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p><i>Zertifizierung konkret dokumentiert. Der Projektträger strebt die Erreichung des Gold-Standards an. Eine DGNB-Gold-Vorzertifizierung liegt bereits vor.</i></p> <p><i>Ein Vergleich der Arena mit anderen Veranstaltungsstätten ähnlicher Kapazität (bis zu 20.000 Personen) zeigt zudem, dass durch eine besonders effiziente Planung ein deutlich geringeres Bauvolumen realisiert werden konnte. Dies führt unmittelbar zu einem ressourcenschonenden Materialeinsatz im Vergleich zu vergleichbaren Projekten.</i></p> <p><i>Zudem ist die Planung auf eine Reduzierung von Emissionen über den gesamten Lebenszyklus der Gebäude, einschließlich Herstellung, Errichtung, Nutzung, Rückbau und Recycling ausgelegt. Für die Arena wird eine eigene Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet, um anspruchsvolle Umweltstandards zu erfüllen. Der Vorhabensträger wird nach Fertigstellung des Gebäudes die CO₂-Bilanz über den gesamten Lebenszyklus offenlegen. Darüber hinaus verpflichtet er sich, einen Fahrplan für einen klimaneutralen Betrieb vorzulegen und diesen umzusetzen – mit dem Ziel, den Betrieb spätestens bis zum national festgelegten Zieljahr klimaneutral zu gestalten.</i></p> <p><i>Auf Grundlage einer Whole-Building-Simulation (WBS) wird außerdem beispielsweise ein Energiekonzept für die Arena entwickelt. Ziel dieses Konzepts ist es, zum einen durch Ausnutzung natürlicher Ressourcen und einer günstigen Bauweise den Energiebedarf für ein gutes Gebäudeklima bereits so gering wie möglich zu halten (Suffizienz). Die benötigte Energie soll zu einem möglichst hohen Anteil direkt innerhalb der Arena oder auf dem Areal erzeugt (u.a. konsequente Nutzung der Abwärme im Gebäude) und durch umweltverträgliche Ansätze und den Einsatz regenerativer Energie gedeckt werden.</i></p>		
10. Klimaschutz	s.O.		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Die Förderung des Flugverkehrs, des motorisierten Straßenverkehrs, die erheblichen Energieaufwendungen zum Bau der Anlage und die Flächenversiegelung bedeuten eine hohe Klimabelastung, die geeignet ist, die Klimaziele zu gefährden, zumindest bedeuten Bau und Betrieb des MUCcc einen enormen Ausstoß klimaschädlicher Gase.</p> <p>Es fehlt die Bilanzierung der Auswirkungen auf das Klima (Emissionen Treibhausgase). Dies ist bisher nicht berücksichtigt. Der einfache Verweis, dass das Projekt seinen ökologischen Fußabdruck reduzieren will, reicht nicht aus. Dafür ist die Betrachtung des durch den Bau und Betrieb induzierten Verkehr nötig. Ebenso ist ein Vergleich mit der Nullvariante erforderlich.</p>			
<p>Schlussbemerkung</p> <p>Der Flughafen mit seinen gesamten Gewerbeeinrichtungen (Hotels, Air-Site-West etc.) belastet heute bereits die Region in enormen Umfang. Die Grenzen der Belastbarkeit sind teilweise bereits überschritten. Der Flugverkehr und der Flughafen sind Quelle für Lärm- und Schadstoffemissionen (ins. Stickoxide und giftige Fein- und Ultrafeinstäube), die Mensch und Umwelt schädigen. Riesige Gewerbebauten und die damit einhergehenden Verkehrsmengen erzeugen eine gewaltige Zusatzbelastung - an Schadstoffen, Lärm und Flächenverbrauch die auf das Umland und seine Bewohner wirken. Dazu kommt ein gewaltiger Flächenverbrauch zu Lasten von Natur und Naherholung. Das geplante Event-Center würde nun genau diese Entwicklung wieder befeuern!</p> <p>Es bedeutet nochmals mehr Flug- und Autoverkehr, mehr Flächenverbrauch, mehr Belastungen für die Region. Der geforderte Ausbau bzw. Ertüchtigung der Zubringerstraßen nach Freising und der Schlüterbrücke auf vier Spuren zu verbreitern, wäre ein gewaltiger Eingriff im Süden Freisings und die Isarauen. Der BN hält die Event-Halle deshalb für nicht verträglich und sehen mit der Olympiahalle in München geeignete Hallen vorhanden.</p> <p>In der Abwägung der negativen Auswirkungen auf die Allgemeinheit mit der nur schwachen Begründung für das Vorhaben ist der vorhabensbezogene Bebauungsplan abzulehnen.</p>	<p><i>Die Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens sind luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i></p> <p><i>Siehe vorherige Ausführungen.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

Mit freundlichen Grüßen			
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächenutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
11. MVV – Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH vom 28.04.2025		X	
<p><u>Bebauungsplan</u></p> <p>Aus dem Bebauungsplan geht hervor, dass unmittelbar südlich der Haltestelle „Briefzentrum“ ein neuer Kreisverkehr geplant ist.</p> <p>Hier ist darauf zu achten, dass insbesondere in Fahrtrichtung Flughafen von der Busbucht ausfahrend eine problemlose Befahrbarkeit des Kreisverkehrs auch für Gelenkbusse bzw. Doppelgelenkbusse gegeben ist. Gelenkbusse und/oder Doppelgelenkbusse kommen derzeit auf der MW-Regionalbuslinie 635 zwar nicht zum Einsatz; angesichts der recht dynamischen Fahrgastentwicklung ist der Einsatz von Gelenkbussen und/oder Doppelgelenkbussen in den nächsten Jahren eine sehr realistische Option.</p>	<p><i>Im Rahmen der Überarbeitung der weiteren Planung wurde berücksichtigt, dass perspektivisch auch Gelenkbusse mit einer Länge von mindestens 18,75 Metern zum Einsatz kommen können. Die Freisinger Allee mit Kreisverkehr sowie die geplante Haltestelle ist entsprechend für den Betrieb solcher Gelenkbusse ausgelegt.</i></p> <p><i>Eine Auslegung der Freisinger Allee sowie der Haltestelle für den Einsatz von Doppelgelenkbussen wurde im Zuge von Abstimmungen mit dem Landratsamt Freising (Abteilung ÖPNV) im August und September 2025 als nicht erforderlich bewertet. Begründet wird dies insbesondere damit, dass auch die Haltestellen im Stadtgebiet Freising nicht für den Betrieb von Doppelgelenkbussen konzipiert sind, sowie derzeit keine Planungen zum Einsatz von Doppelgelenkbussen vorliegen.</i></p> <p><i>Es ist jedoch anzumerken, dass die Haltestelle als Längshaltebuch mit einer Gesamtlänge von ca. 40 Metern ausgebildet wird und somit grundsätzlich auch längere Fahrzeuge aufnehmen könnte.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

Verkehrsgutachten Obermeyer / Intraplan

S. 15

Es wird davon ausgegangen, **dass auf der MVV-Regionalbuslinie 635 aktuell Standard-Gelenkbusse im 10-Minuten-Takt zum Einsatz kommen.**

Diese Annahme ist nicht korrekt. Richtig ist vielmehr, dass bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 auf der MVV-Regionalbuslinie 635 Gelenkbusse im 20-Minuten-Takt im Einsatz waren; seit dem Fahrplanwechsel im Dez. 2023 verkehren die Busse nun zwar in der Tat im 10-Minuten-Takt. Es kommen dabei jedoch gemäß dem aktuellen, bis Dez. 2027 laufenden Verkehrsvertrag 12-Meterbusse zum Einsatz! Angesichts der positiven Fahrgastentwicklung auf der Linie 635 sind für die Neuvergabe ab Dezember 2027 der Einsatz von Gelenkbussen - ggf. auch Doppelgelenkbussen - und/oder eine Taktverdichtung überlegenswerte Optionen. Konkrete Bedienungskonzepte und Gremienbeschlüsse stehen hierzu allerdings noch aus.

Im Teilgutachten wird nicht ein aktueller, sondern ein zukünftiger Zustand beschrieben, in dem Gelenkbusse im 10-Minuten-Takt unterstellt werden. Bereits heute zeigt sich auf der Linie 635 eine so hohe Nachfrage, dass eine Ausweitung des Angebotes sehr wahrscheinlich ist, wie auch der MVV bestätigt. Dass es hierzu noch keine Beschlüsse der zuständigen Stellen gibt, widerlegt nicht die Annahmen der vorliegenden Prognosen. Anmerkung: Zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens (2022) wurden auf der Linie 635 Gelenkbusse im 20-Minuten-Takt eingesetzt, der 10-Minuten-Takt war damals Planung. Heute (2025) wird auf der Linie ein 10-Minuten-Takt angeboten, dafür aber mit Standard-Bussen.

S. 17

Für Gelenkbusse wird eine Kapazität von 97 Steh- und Sitzplätzen angenommen.

Hierzu ist anzumerken, dass durchaus Gelenkbusse mit größerer Fahrgastkapazität existieren. Angesichts der Tatsache, dass die Linie in nicht geringen Umfang auch Fluggäste mit Gepäck befördert, ist die Annahme von

Die Platzkapazität wird im ÖPNV-Gutachten im Kapitel 3.2.2 behandelt. Der Ansatz von 97 Steh- und Sitzplätzen stellt einen Standardwert für Untersuchungen im Raum München dar. Dass es Busse mit anderen Kapazitäten gibt, soll damit nicht ausgeschlossen werden.

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>97 Steh- und Sitzplätzen allerdings nicht abwegig. Mitunter dürften bei einem temporär hohen Anteil von Fluggästen mit Gepäck die Kapazität von 97 Fahrgastplätzen ggf. auch nicht ausgeschöpft werden können</p>			
<p>S. 33</p> <p>Für das Prognosejahr 2027 wird von 3500 Personenfahrten auf der Linie 635 bei Großveranstaltungen im MUCcc ausgegangen.</p> <p>Das ist u.E. deutlich zu niedrig angesetzt. Aktuell bewegen sich die Fahrgastzahlen der MVV-Regionalbuslinie 635 beim gegenwärtigen 10-Minutentakt mit 12-Meterbussen (!) bereits bei ca. 5500 bis 6000 Fahrgästen pro Tag! An Tagen mit hohem Fluggastaufkommen - z.B. in den Schulferien — wurden in 2024 gehäuft auch mehr als 6500 Fahrgäste pro Tag gezählt. D.h. die Aufnahmefähigkeit der Linie 635 für zusätzliche Fahrgäste bei Großveranstaltungen ist nur in sehr begrenzten Umfang gegeben.</p>	<p><i>Die Fahrgastzahlen auf der Linie 635 werden nicht gesetzt, sondern sind das Ergebnis einer Prognose. Analysedaten werden dabei unter Berücksichtigung von Annahmen zur zukünftigen Entwicklung fortgeschrieben. Hier wurde die Datenbasis MVV 2015 – 2030 als Grundlage verwendet. Die gemeldeten Fahrgastzahlen wurden durch den Gutachter wie folgt bewertet:</i></p> <p><i>Ein zusätzlicher Anstieg um ca. 3.800 Fahrgäste/Tag erhöht die Spitzenstundenbelastung lediglich um rund 170 (Anreise) bzw. 70 (Abreise) Personen. Dadurch würden keine neuen Überlastungen auftreten, sondern sich lediglich bestehende Überlastungen weiter verstärken. Die vorgesehenen Entlastungsmaßnahmen (Verstärker-S-Bahn und ÜEFX-Halt am Besucherpark) decken diese Zuwächse grundsätzlich ab. Sollte sich im laufenden Betrieb dennoch eine dauerhafte Überlastung der Linie 635 zeigen, wäre ein ergänzendes Shuttlebus-Rückfallkonzept auch hier denkbar</i></p>		
<p>S. 43</p> <p>Als Rückfallkonzept sollen zur Entlastung der Linie 635 u.a. Shuttlebusse ab Freising eingesetzt werden.</p> <p>Wir sehen hier die Gefahr, dass dennoch in erster Linie von</p>	<p><i>Der Vorschlag des MVV die Linie 635 mit allen Zwischenhalten zu verstärken, statt Shuttle-Busse einzusetzen, ist berechtigt. Allerdings ist dabei die unterschiedliche Funktion der Linie zu beachten: Tagsüber befördert die Linie 635 vor allem Fluggäste und am Flughafen beschäftigte Personen, die unterschiedliche Ziele am Flughafengelände und in Freising haben. Diese Feinerschließung wird besser durch eine Vielzahl von Haltestellen gewährleistet. Bei Großveranstaltungen</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Veranstaltungsbesuchern die bekannte und in den Fahrplanauskunftssystemen enthaltenen Linie 635 genutzt wird. Andere Fahrgastgruppen - wie z.B. Fluggäste bleiben in Folge der Überfüllung der Linie 635 auf der Strecke. Für Fluggäste die in Freising aber auch an den Haltestellen P44/LabCampus sowie P41/P43/Novotel zwischen der Haltestelle Briefzentrum und dem Besucherpark ein- und aussteigen sind die Shuttlebusse bis zum MUCcc keine Alternative. D.h. die bessere Lösung wäre u.E., wenn die Linie 635 bei Großveranstaltungen auf dem kompletten Linienweg verstärkt wird, um somit eine möglichst gleichmäßige Verteilung über alle Fahrgastgruppen hinweg zu erzielen.</p>	<p><i>dagegen wird eher ein schnelles Zu-/Abbringen mit Shuttle-Bussen ohne Zwischenhalte angestrebt.</i></p>		
<p>S. 45</p> <p>Es wird festgestellt, dass der ÖNV-Anteil am Modal-Split durch fehlende Heimfahrmöglichkeiten nach Veranstaltungsende in die Bereiche außerhalb der Region München begrenzt ist.</p> <p>Das ist grundsätzlich sicherlich richtig. Allerdings wurde das ÖPNV-Angebot in den letzten Jahren mitunter auch am späteren Abend ausgebaut. Z.B. verkehrt die MVV-Regionalbuslinie 602 von Freising nach Mainburg im Lkr. Kelheim seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 nun bis 0.15 Uhr ab Freising, Bahnhof. Freitag, Samstag und Sonntag wird sogar noch eine zusätzliche Fahrt um 1.15 Uhr angeboten.</p>	<p><i>Im Zuständigkeitsbereich des MVV ist die Heimfahrmöglichkeit mit dem ÖPNV recht gut. Das Beispiel der Linie 602 von Freising nach Kelheim belegt die Bemühungen, auch abseits der Stadt München den ÖPNV am Abend zu verbessern. Das Problem der fehlenden Heimfahrmöglichkeiten betrifft eher die Besucher aus weiter entfernt liegenden Bereichen, wo das ÖPNV-Angebot weniger dicht ist als in München, und speziell zum Zeitpunkt der Rückfahrt kaum noch Nachtverkehre angeboten werden.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>S.49</p> <p>Es wird im Fazit für den Untersuchungsteil ÖPNV festgestellt, dass die ÖPNV-Erschließung insgesamt sichergestellt ist und eine Behinderung von Flugreisenden durch An- und Abreise der Veranstaltungsbesucher die nicht zu erwarten ist.</p> <p>Diese Aussagen sind anzuzweifeln, u.a. da z.T. von falschen Grundannahmen ausgegangen wird. So sind aktuell auf der MVV-Regionalbuslinie 635 keineswegs Gelenkbusse im Einsatz und die Fahrgastzahlen der Linie 635 liegen bereits jetzt -d.h. ohne Veranstaltungsbesucher! - sehr deutlich über den für den für das Prognosejahr 2027 angenommen 3500 Fahrgästen pro Tag bei Großveranstaltungen.</p>	<p>S.O.</p>		
<p>Zudem wird angenommen, dass praktisch alle Veranstaltungsbesucher, die per SPNV anreisen ab der Haltestelle Besucherpark zu Fuß über den geplanten Walkway zur Eventarena MUCcc gelangen.</p> <p>Der Fußweg beträgt ab dem Bahnsteig bis zum Eingang der Eventarena dabei rund 1,5 km. Durch Nutzung der Linie 635 ab der Haltestelle Besucherpark bis zur Haltestelle Briefzentrum unmittelbar nördlich der Eventarena lässt sich dieser lange Fußweg weitestgehend vermeiden. Es verbleiben nur rund 150 Meter Fußweg vom Bahnsteig bis zur Bushaltestelle Besucherpark und weitere 150 Meter von der Haltestelle Briefzentrum zum Eingang der Eventarena. D.h. letztlich verkürzt sich der Fußweg um ca. 1,2 km. Wir gehen davon aus, dass ein beträchtlicher Teil der mit dem SPNV über Besucherpark anreisenden Besucher die Linie 635 bis Briefzentrum wird nutzen wollen - zumal die Nutzung der MW-</p>	<p><i>Für die ÖPNV-Erschließung der Konzerthalle spielt der Bus zwischen Besucherpark und Veranstaltungsort keine Rolle. Als Hauptzugang soll die neu gebaute Fußwegverbindung („walkway“) dienen. Entsprechende Fußwege sind bei Großveranstaltungen Standard (z.B. Olympiastadion, Olympiahalle und SAP-Garden und Allianz Arena München, Barclay Arena Hamburg). Der Fußweg vom S-Bahnhof Besucherpark zur Halle wird beispielsweise von Google-Maps mit ca. 1,5 km und rund 20 Minuten angegeben. Dabei wird ein Weg über die Nordallee ausgewiesen. Tatsächlich soll der Fußweg quer durch den Lab-Campus erfolgen und ist damit mit ca. 1,2 km kürzer und entsprechend schneller (ca. 15 Minuten). Die Entfernung von ca. 1,2 km entspricht vergleichbaren Großprojekten, bei welchen der Weg von Fußgängern gut angenommen wird. (z.B. der Entfernung von der U-Bahn Fröttmaning bis zur Allianz Arena) Dass Besucher mit dem Bus fahren wollen, ist möglich, kann bei Bedarf durch verkehrslenkende Maßnahmen gesteuert</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
 zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Regionalbuslinie 635 natürlich auch in, den Fahrplanauskunftssystem von MVV, DB etc. beauskunftet wird. Gleiches gilt natürlich für die Gegenrichtung nach Veranstaltungsende.</p> <p>Fazit: Die Kapazitäten der Linie 635 werden bei Großveranstaltungen am Abend und auch bei kleineren Veranstaltungen untertags u.E. nicht ausreichen. Das Angebot der Linie 635 muss massiv ausgebaut werden; z.B. durch den Einsatz von Gelenkbussen bzw. Doppelgelenkbussen und/oder Verdichtung auf 5-Minuten-Takt in bestimmten Zeitlagen. Darüber hinaus erscheint sinnvoll, wenn zumindest bei Großveranstaltung Verstärkerbusse auf der Linie 635 zum Einsatz kommen. Diese sollten den kompletten Linienweg bedienen, damit andere Fahrgastgruppen wie z.B. Fluggäste die u.a. an den Haltestellen zwischen Besucherpark und Briefzentrum ein- und aussteigen nicht benachteiligt werden.</p>	<p>werden. So könnte in Auskunftssystemen oder durch Ordner vor Ort der Fußweg empfohlen werden. Letztendlich besteht auch die Möglichkeit, bei Engpasssituationen ohne Halt durchzufahren, so dass der Fahrplanablauf nicht gestört wird.</p>		
<p>Ein weiterer wichtiger Baustein einer funktionierenden ÖPNV-Anbindung der Eventarena wäre durch eine Verlängerung der MVV-Regionalbuslinie 692 realisierbar. Die Linie 692 umfasst aktuell den Linienweg ab Neufahrn (S) über Mintraching/ Gewerbepark Römerweg und Hallbergmoos (S) bis zum Gewerbegebiet Hallbergmoos MABP. Ein Fahrplankonzept für die Verlängerung der Linie über die Haltestellen Briefzentrum und Besucherpark zur Haltestelle Flughafen, Terminalstraße Mitte liegt bereits vor.</p> <p>Ein Faktor, der in diesem Zusammenhang nicht außer Acht gelassen werden sollte, ist der Einfluss von Beeinträchtigung im Schienenverkehr durch geplante Baumaßnahmen und - vor allem - ungeplante Störfälle. Dies führte in den letzten Jahren recht regelmäßig zu massiven Kapazitätsproblemen auf der Linie 635. Die skizzierte Verlängerung der Linie 692 könnte durch die Anbindung an</p>	<p>Die vom MVV vorgeschlagenen Verbesserungen des ÖPNV (z.B. 5-Minuten-Takt auf der Linie 635, Verlängerung der Linie 692 zum Flughafen) stehen nicht im Gegensatz zum Vorhaben, sondern können ganz unabhängig von der Konzerthalle realisiert werden.</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>die S-Bahnhöfe Neufahrn und Hallbergmoos und Umsteigmöglichkeiten zu weiteren MVV-Regionalbuslinien, wie z.B. X660 und 690 ab/bis Garching-Forschungszentrum (U), für Entlastung sorgen und einem Teil der Veranstaltungsbesucher eine Alternative bei Störfällen im S-Bahnbetrieb bieten.</p>			
<p>S. 73</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass bei Großveranstaltungen nur ein relativ kleiner Teil der Besucher mit Reisebussen anreist. Es wird von maximal 4 Reisebussen ausgegangen, welche die Haltebuchten an der Haltestelle Briefzentrum nutzen sollen, die zu diesem Zweck verlängert werden sollen.</p> <p>Die Verlängerung der Busbucht ist sicherlich sinnvoll bzw. erforderlich insbesondere wenn auf der Linie 635 künftig überlange Gelenkbusse oder Doppelgelenkbusse zum Einsatz kommen sollten und künftig ggf. auch die MW-Regionalbuslinie 692 dort bedient.</p> <p>Die Nutzung der Haltestelle Briefzentrum auch durch Reisebusse würde unserer Meinung nach allerdings regelmäßig zu Problemen führen. Auch wenn die Reisebusse dort nicht geparkt werden, ist davon auszugehen, dass der Aufenthalt mit Fahrgastwechsel mitunter einige Minuten andauert und die MW-Regionalbuslinie</p>	<p><i>Die angesprochene Abfertigung von Reisebussen wird in der Planung durch Ausweisung von Flächen für Fahrgastwechsel und Bereitstellung berücksichtigt. Zudem ist in der aktuellen Planung ein eigenständiges Ein- und Ausfahren der Linienbusse gewährleistet, auch wenn Reisebusse auf den ausgewiesenen Flächen stehen. Um das unabhängige Ein- und Ausfahren gewährleisten zu können ist eine Sägezahnaufstellung vorgesehen, dadurch verbreitet sich die öffentliche Verkehrsfläche auf 29 m. Die Haltestelle wird als Längshaltebucht mit einer Gesamtlänge von ca. 40 Metern ausgebildet und kann somit grundsätzlich auch längere Fahrzeuge aufnehmen.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>635 - und ggf. künftig auch die Linie 692 - blockiert wird. Es sollte daher ein separater Haltebereich für Reisebusse geschaffen werden.</p>			
<p>S. 94</p> <p>Im Fazit wird für den mIV eine ausreichende Funktionsfähigkeit des Straßennetzes bei Großveranstaltung attestiert.</p> <p>Allerdings wird durchaus eine zusätzliche Belastung des Straßennetzes durch die Eventarena in Verbindung mit der allgemeinen Verkehrsentwicklung nachgewiesen. Da neben dem Streckenabschnitt Flughafen - Freising auch die Anschlussstellen an die B301 auf Höhe Hallbergmoos, Dornierstraße bzw. Hallbergmoos, Ludwigstraße betroffen sind, dürfte es nicht nur auf der MVV-Regionalbuslinie 635 vermehrt zu verkehrsbedingten Verspätungen kommen, sondern auch auf den in Hallbergmoos verkehrenden Linien 691, 692 und 698.</p> <p>Explizit werden zudem Verzögerung im Bereich der Parkhäuser nach Veranstaltungsende angesprochen. Dies dürfte die Verspätungsanfälligkeit der Linie 635 zusätzlich massiv erhöhen, da der Linienweg der Linie 635 an den Parkhäusern und Parkflächen im Umfeld der Eventarena vorbeiführt.</p> <p>Ob die gegenwärtigen Betriebskonzepte der genannten Linien angesichts der zunehmenden Belastung des Straßennetzes noch</p>	<p><i>Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde das Gesamtverkehrsaufkommen für den Planfall 2035 prognostiziert und der Entwicklung ohne Vorhaben (Prognose Nullfall 2035) gegenübergestellt.</i></p> <p><i>Für die Abschätzung und Verteilung des künftigen Besucheraufkommens MUCcc und zum Nachweis der Funktionsfähigkeit des Straßennetzes wurden Knoten- und Straßenquerschnitte in einem erweiterten Umgriff betrachtet.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Die Verzögerungen findet hauptsächlich im Parkhaus selber statt. Sobald das öffentliche Straßennetz erreicht wird, ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben (Kap. 4.5.6 des Verkehrsgutachtens).</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>zukunftsfähig sind, erscheint fraglich. U.E. muss somit auch mit Blick auf die Belastung des Straßennetzes versucht werden, einen möglichst großen Anteil der Veranstaltungsbesucher auf den ÖPNV zu verlagern.</p>	
<p>S. 131</p> <p>Es wird zusammenfassend festgestellt, dass die ÖPNV-Erschließung sichergestellt ist und zusätzliche Infrastruktur und ergänzende Erschließungskonzepte nicht erforderlich sind.</p> <p>Dieser Aussage können wir uns bezogen auf die bereits aktuell z.T. sehr stark ausgelastete MVV-Regionalbuslinie 635 nicht anschließen. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass die Kapazitäten der MVV-Regionalbuslinie 635 keineswegs ausreichen. Probleme sehen wir insbesondere für Fluggäste, die in Freising oder an den an den Haltestellen P44/LabCampus bzw. P41/P43/Novotel ein- bzw. aussteigen und die Linie 635 - meist mit Gepäck - ab bzw. bis Terminalstraße Mitte nutzen. Es ist davon auszugehen, dass diese Aufgabe bei Großveranstaltungen nicht mehr bzw. nur sehr eingeschränkt erfüllt werden kann.</p>	<p><i>Die ÖPNV-Untersuchung zeigt, dass unter den unterstellten Randbedingungen zusätzliche Infrastruktur nicht erforderlich ist. Als Engpass wird die Linie 635 identifiziert und es werden Entlastungs- und Rückfallkonzepte entwickelt. Die Überlagerung der verschiedenen Verkehre (Flughafen-bezogen, Normalwerktag und Veranstaltungsbesucher) wird für unterschiedliche Szenarien und Tageszeiten differenziert analysiert.</i></p> <p><i>Der Linienbus 635 wird kaum durch den Veranstaltungsverkehr beeinträchtigt. An den Lichtsignalanlagen sind ÖV-Priorisierungen vorstellbar.</i></p>

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p><u>Beschlussbuchauszug-Ausschuss für Planen und Umwelt 05.03.2025</u></p> <p>S. 12</p> <p>Die Entfernung von der Eventarena zum Bahnhofpunkt wird hier mit 1,1 km angegeben, die Gehzeit mit ca. 15 Minuten.</p> <p>Diese Annahme ist unserer Meinung nach etwas optimistisch. Tatsächlich dürfte der Fußweg ab dem Bahnsteig bis zum Eingang der Eventarena ca.1,5 km betragen; der Zeitbedarf somit eher bei ca. 20 Minuten liegen.</p>	<p>s.O.</p>		
<p>Beschlussvorschlag: Die Planzeichnung des Bebauungsplans wird wie folgt geändert: Die im Bebauungsplan dargestellte öffentliche Straßenverkehrsfläche mit Planzeichen 4.1 wird im Bereich der Bushaltestelle „Flughafen, Briefzentrum“ auf 29 m verbreitert.</p> <p>Im Übrigen wird an der Planung festgehalten.</p>			
<p>12. Stellungnahme Regierung Oberbayern Brand- und Katastrophenschutz vom 28.04.2025</p>		X	X
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>bei der Aufstellung und Änderung von Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen sind für den durch die Gemeinde sicherzustellenden</p>	<p><i>Zu 1.: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Hydranten auf dem Grundstück werden nach den gültigen Normen und Richtlinien errichtet und aus einem Wasserreservoir über Pumpen gespeist. Es handelt sich hierbei um eine private Löschwasserversorgung.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Brandschutz – Art. 1 des Bayer. Feuerwehrgesetzes – grundsätzlich folgende allgemeine Belange des abwehrenden Brandschutzes (Durchführung wirksamer Löscharbeiten und Rettung von Personen) zu überprüfen und bei Bedarf im Benehmen mit dem Kreisbrandrat durchzuführen:</p> <p>1. Das Hydrantennetz ist nach den Technischen Regeln des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches e.V. (DVGW) – Arbeitsblätter W 331 und W 405 – auszubauen. Gegebenenfalls ist der Löschwasserbedarf nach dem Ermittlungs- und Richtwertverfahren des ehem. Bayer. Landesamts für Brand- und Katastrophenschutz zu ermitteln. Der Hydrantenplan ist vom Kreisbrandrat gegenzuzeichnen.</p> <p>2. Die öffentlichen Verkehrsflächen sind so anzulegen, dass sie hinsichtlich der Fahrbahnbreite, Kurvenkrümmungsradien usw. mit den Fahrzeugen der Feuerwehr jederzeit und ungehindert befahren werden können. Die Tragfähigkeit muss dazu für Fahrzeuge bis 16 t (Achslast 10 t) ausgelegt sein. Hierzu wird auch auf die DIN 14 090 „Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken“ verwiesen. Es muss insbesondere gewährleistet sein, dass Gebäude ganz oder mit Teilen in einem Abstand von höchstens 50 m von den öffentlichen Verkehrsflächen erreichbar sind. Bei Sackgassen ist darauf zu achten, dass die sog. „Wendehammer“ auch für Feuerwehrfahrzeuge benutzbar sind. Zur ungehinderten Benutzung ist ein Wendeplatzdurchmesser von mind. 18 m, für Feuerwehreinsätze mit einer Drehleiter DL(K) 23-12 ein Durchmesser von mind. 21 m erforderlich. Gegebenenfalls sind Verkehrsbeschränkungen (Halteverbot) zu verfügen.</p> <p>3. Aus Aufenthaltsräumen von nicht zu ebener Erde liegenden Geschossen muss die Rettung von Personen über zwei voneinander unabhängige Rettungswege gewährleistet sein. Bei baulichen Anlagen ohne besondere Art und Nutzung und einer Bauhöhe unterhalb der Hausgrenze kann der zweite Rettungsweg auch über die Leitern der</p>	<p><i>Zu 2.: Die Flächen für die Feuerwehr werden gemäß den Vorgaben der "Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr: 2009-10" ausgeführt, welche über die BayTB Ziffer A 2.2.1.1 in Bayern eingeführt ist. Der Hinweis auf die DIN 14090 ist irreführend, da diese Norm in Bayern nicht als technische Baubestimmung in der BayTB gelistet ist. Wendehammer sind für Sackgassenlösungen vorgesehen.</i></p> <p><i>Zu 3 u. 4.: In allen geplanten Gebäuden werden für Aufenthaltsräume zwei bauliche Rettungswege vorgesehen, die Anleitung zur Personenrettung ist nicht erforderlich.</i></p> <p><i>Zu 5.: Der Hinweis der ausreichenden Anforderungen an das Gerätehaus wird zur Kenntnis genommen. Die Zuständigkeiten beim abwehrenden Brandschutz befinden sich momentan noch in Abstimmung und werden vor Satzungsbeschluss vertraglich geregelt.</i></p> <p><i>Die Stadt überträgt mind. in Teilen den abwehrenden Brandschutz auf die Werkfeuerwehr des Flughafens. Abstimmungen und Zusagen der Werkfeuerwehr liegen bereits vor. Die zukünftige Zuständigkeitsregelung wird selbstverständlich im Hinblick auf die städtischen Kapazitäten abgewogen. Zusätzlich wird für Großveranstaltungen eine besetzte Brandsicherheitswache, welche durch den Betreiber gestellt wird, eingeplant.</i></p> <p><i>Kenntnisnahme</i></p>
--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Feuerwehr sichergestellt werden, wenn die Feuerwehr über das erforderliche Rettungsgerät (z.B. Drehleiter DL(K) 23-12 o.ä.) verfügt. Sofern innerhalb der Hilfsfrist von 10 Minuten der zweite Rettungsweg über entsprechend ausreichende Leitern der Feuerwehr nicht sichergestellt werden kann, sind zwei voneinander unabhängige bauliche Rettungswege (notwendige Treppen) erforderlich.</p> <p>4. Bei Aufenthaltsräumen im Dachgeschoss müssen die notwendigen Fenster mit Leitern der Feuerwehr direkt anleiterbar sein (zweiter Rettungsweg).</p> <p>5. Das bzw. die Feuerwehrgerätehäuser müssen hinsichtlich ihrer Größe, räumlichen Ausstattung, zentralen Lage, verkehrstechnischen Anbindung und Erweiterungsmöglichkeiten sowohl den derzeitigen als auch den künftigen Anforderungen entsprechen. Sofern in einem absehbaren Zeitraum ein Neu-, Um- oder Erweiterungsbau eines Feuerwehrgerätehauses erforderlich wird und die Grundstücksverhältnisse unzureichend sind, ist eine entsprechende Gemeinbedarfsfläche auszuweisen.</p> <p>Im Übrigen verweisen wir auf die "Planungshilfen für die Bauleitplanung", Fassung 2020/2021, herausgegeben vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, insbesondere auf den Abschnitt II 3 Nr. 35 -Brandschutz-.</p> <p>Wir haben uns nur aus der fachlichen Sicht des Brandschutzes geäußert und diese Äußerung innerhalb der Regierung nicht abgestimmt.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>			
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

13. Stellungnahme DHL Group vom 29.04.2025 - Flächennutzungsplan			X
<p>Sehr geehrte Frau XXX,</p> <p>namens und in Vollmacht der Deutschen Post AG nehmen wir zu dem im Betreff genannten Vorgang wie folgt Stellung:</p> <p>Die Deutsche Post AG hat gemäß. Postgesetz und PUDLV einen öffentlichen Versorgungsauftrag und ist dabei zur Einhaltung gesetzlicher Laufzeiten verpflichtet. Vor diesem Hintergrund stellt jede Verzögerung in den eng getakteten betrieblichen Abläufen ein erhebliches Problem dar, nämlich eine Behinderung in der gesetzlich vorgeschriebenen Nahversorgung.</p> <p>Daher geben wir im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung anlässlich der 41. Änderung des Flächennutzungsplans" folgende Punkte zu bedenken:</p>			
<p>1. Verkehrszahlen</p> <p>Im Verkehrsgutachten sind keine postalischen Fahrbewegungen aufgeführt. Eine Anfrage zu den postalischen Fahrbewegungen liegt uns nicht vor. Die Validität der Ergebnisse ist daher in Frage zu stellen. Die postalischen Fahrbewegungen sind zwingend auf Basis der von uns gelieferten Verkehrszahlen in das Verkehrsgutachten einzuarbeiten. Die Fahrbewegungen können der beigefügten Anlage „DP AG Verkehrsbewegungen Stand 04.2025" entnommen werden. Da lediglich die im Verkehrsgutachten verwendeten Verkehrszahlen in das Schallschutzgutachten eingeflossen sind, ist auch Letzteres dahingehend zu überarbeiten</p>	<p><i>Die Einmündung Freisinger Allee / Briefzentrum wurde im Rahmen des Gesamtverkehrsgutachtens berücksichtigt. 2024 wurde eine Verkehrszählung an der Einmündung durchgeführt, um die tatsächlichen Fahrbewegungen zu ermitteln. Die erhobene Verkehrsbelastung liegt in den betrachteten Spitzenstunden über den Fahrbewegungen der Anlage „DP AG Verkehrsbewegungen Stand 04.2025“. Zur Sicherstellung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit wird empfohlen den Knoten mit einer LSA auszustatten. Dadurch kann die Ein- und Ausfahrt ins Briefzentrum gewährleistet sowie der Fuß- Radverkehr gesichert über die Freisinger Allee geführt werden. In allen Spitzenstunden wird mindestens die ausreichende Qualitätsstufe D erreicht. Da mit den tatsächlichen Fahrbewegungen bereits eine höhere Verkehrsbewegung angesetzt wurde sind auch diese Zahlen in das Schallschutzgutachten eingeflossen.</i></p>		
<p>2. Wartezeiten bei der Ein- und Ausfahrt des Briefzentrums (BZ):</p>	<p><i>Der separate Linksabbieger ins Gelände erreicht in den Spitzenstunden eine Wartezeit von ca. 50s. Auf dem</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Um die Verkehrsströme des MUCcc aufzunehmen, wird die Freisinger Allee, die das BZ erschließt, 4-spurig ausgebaut und erhält eine Lichtsignalanlage (LSA). Die DPAG hat bisher keine Wartezeiten bei der Ein- und Ausfahrt des BZ einkalkuliert. Es sollte beachtet werden, dass sich in der geplanten Situation drei zusätzliche Ampeln auf dem Weg zwischen Autobahn und BZ befinden werden. Der ungestörte Betriebsablauf der DPAG sollte als Priorität und in die Ausgestaltung des Kreuzungspunktes K 12 (Einfahrt BZ) einfließen. Bei der Planung der Ampelsteuerung sollte der DP AG ein Mitspracherecht eingeräumt werden. Wartende LKWs an der Ausfahrt dürfen sich nicht auf das Gelände des BZ zurückstauen, da sie dessen interne Verkehrswege blockieren würden. Auf der Zufahrtsstraße zur Freisinger Allee haben maximal zwei LKW-Züge Platz, ohne den Betriebsablauf 'auf dem Hof der DPAG zu beeinträchtigen. Nur eine zeitlich abgegrenzte und separate Spur auf der Freisinger Allee für die Fahrten der DPAG in den Hauptzeiten kann die ungehinderte Zu- und Abfahrt sicherstellen.</p>	<p><i>Fahrstreifen wird eine 95%-Rückstaulänge von 35m ermittelt. Der Rechtseinbieger bei der Ausfahrt erreicht in den Spitzenstunden eine Wartezeit von ca. 30s. Auf dem Fahrstreifen wird eine 95%-Rückstaulänge von 25m ermittelt. Der Linkseinbieger bei der Ausfahrt erreicht in den Spitzenstunden eine Wartezeit von ca. 40s. Auf dem Fahrstreifen wird eine 95%-Rückstaulänge von 35m ermittelt. Ein Rückstau bis ins Betriebsgelände wurde nicht festgestellt. Durch eine verkehrsabhängig gesteuerte Lichtsignalanlage kann die Ein- und Ausfahrt noch weiter optimiert werden. (95%-Rückstaulänge ist die Länge des Rückstaus, die in 95% der Umläufe der Lichtsignalanlage, nicht überschritten wird. In der Regel wird dieser Rückstau demnach nicht erreicht. Sie dient in erster Linie zur Beurteilung von Fahrspurlängen.) Eine Wartezeit von 40s bedeutet für den Verkehrsstrom eine befriedigende Qualitätsstufe C. 30s = gute Qualitätsstufe B.</i></p>		
<p>3. Anfahrt zum Parkhaus: Die Anfahrt zum Parkhaus muss klar geregelt sein, insbesondere im Hinblick auf den Rückstau auf beiden Fahrbahnseiten. Hierzu sollte eine detaillierte Verkehrsflussanalyse durchgeführt werden, um Engpässe zu identifizieren und entsprechende Maßnahmen zu planen.</p>	<p><i>In Kapitel 4.4.2.7 des Gesamtverkehrsgutachtens wird die Verkehrslenkung in die Parkhäuser erläutert. Das gesamte Untersuchungsgebiet wurde mittels mikroskopischer Verkehrssimulation untersucht. Entlang der B 301 sind mehrere Maßnahmen notwendig, um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten (Kap. 4.5.6).</i></p>		
<p>4. Einmündung der Freisinger Allee in die B 301 und Anbindung an die ST2584: Die Anbindung der Event Arena über die Bundesstraße 8301 und die Staatsstraße ST2584 muss detailliert geprüft werden. Diese findet in der Planung keine ausreichende Beachtung und stellt schon jetzt ein überlastetes Nadelöhr dar. Es muss sichergestellt werden, dass die Zu- und Abfahrten ausreichend dimensioniert sind, um den zu erwartenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden.</p>	<p><i>So sind beispielsweise die Knotenpunkte K5 (B301/Freisinger Allee) und K 2.1 (B301 / ST2584) entsprechend zu ertüchtigen. Für K 5 wird der Neubau einer LSA und der Ausbau der östl. Zufahrt vorgesehen. Im Bereich K2.1 ist ebenfalls ein Neubau einer LSA mit Ausbau Zufahrt Rampe Nord und auch die Verlängerung der Rechtsabbiegespur aus Süden umzusetzen.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>5. Uneingeschränkte Zufahrt während der Bauphase: Die uneingeschränkte Zufahrt 24/7 zum Grundstück der DPAG muss auch während der Bauphase an der Freisinger Allee gewährleistet bleiben, um den Betrieb nicht zu beeinträchtigen.</p>	<p><i>Kenntnisnahme, im Bauvollzug zu berücksichtigen</i></p>		
<p>6. Ausdifferenzierung der Fußgängerströme: Direkt neben der Zufahrt zum BZ befindet sich eine Bushaltestelle. Die Fußgängerströme vorn MUCcc zur Bushaltestelle vor dem BZ wurden nicht separat, sondern im Verbund mit dem „Taxipool“ und dem „Busbahnhof“ auf dem Kongressgelände betrachtet. Dieser Fußgängerstrom wird mit 5% des Gesamtvolumens bewertet. Auf Grund der fehlenden Ausdifferenzierung der Fußgängerströme zur vorgenannten Bushaltestelle, ist eine Einschätzung der konkreten Beeinträchtigung des Betriebs im BZ nicht möglich. Bitte senden Sie uns eine genaue Ausdifferenzierung zu, damit wir dazu Stellung nehmen können.</p> <p>Vielen Dank, dass Sie unsere Bedenken in Ihren Abwägungsprozess mit einbeziehen, uns über das Ergebnis informieren und uns auch im Übrigen auf dem Laufenden der Entwicklung halten.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Anlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formblatt Trägerbeteiligung für den Flächennutzungsplan 41. Änderung • DP AG Verkehrsbewegungen Stand 04.2025 • Hauptvollmacht DP AG an Deutsche Post DHL Real Estate Deutschland GmbH (Kopie) • Untervollmacht Deutsche Post DHL Real Estate Deutschland GmbH (Kopie) 	<p><i>Im ÖV-Teil wird die Nachfrage der Buslinie durch die Veranstaltungsbesucher erläutert. Ca. 400-500 Besucher wollen den Bus 635 nutzen (Kap. 3.4.1). Vor einer Veranstaltung verteilt sich die Anreise auf mehrere Stunden. Die Abreise erfolgt innerhalb einer Stunde. Mit Entlastungskonzept (Verstärker S-Bahn und ÜFEX-Halt am Besucherpark) wird eine Auslastung der Busse von 51% und 63% bei der An- bzw. Abreise ermittelt (Kap.3.5.1). Für die Buslinie wird ein 10-Minuten-Takt mit Gelenkbussen unterstellt.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
13. Stellungnahme DHL Group vom 29.04.2025 - Bebauungsplan		X	
<p>Sehr geehrte Frau XXX,</p> <p>namens und in Vollmacht der Deutschen Post AG nehmen wir zu dem im Betreff genannten Vorgang wie folgt Stellung:</p> <p>Die Deutsche Post AG hat gemäß. Postgesetz und PUDLV einen öffentlichen Versorgungsauftrag und ist dabei zur Einhaltung gesetzlicher Laufzeiten verpflichtet. Vor diesem Hintergrund stellt jede Verzögerung in den eng getakteten betrieblichen Abläufen ein erhebliches Problem dar, nämlich eine Behinderung in der gesetzlich vorgeschriebenen Nahversorgung.</p> <p>Daher geben wir im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung anlässlich der Erarbeitung des Bebauungsplans Nr. 88 B „MUCcc — Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ folgende Punkte zu bedenken:</p>			
<p>1. Verkehrszahlen</p> <p>Im Verkehrsgutachten sind keine postalischen Fahrbewegungen aufgeführt. Eine Anfrage zu den postalischen Fahrbewegungen liegt uns nicht vor. Die Validität der Ergebnisse ist daher in Frage zu stellen. Die postalischen Fahrbewegungen sind zwingend auf Basis der von uns gelieferten Verkehrszahlen in das Verkehrsgutachten einzuarbeiten. Die Fahrbewegungen können der beigefügten Anlage „DP AG Verkehrsbewegungen Stand 04.2025“ entnommen werden.</p>	<p><i>Die Einmündung Freisinger Allee / Briefzentrum wurde im Rahmen des Gesamtverkehrsgutachtens berücksichtigt. 2024 wurde eine Verkehrszählung an der Einmündung durchgeführt, um die tatsächlichen Fahrbewegungen zu ermitteln. Die erhobene Verkehrsbelastung liegt in den betrachteten Spitzenstunden über den Fahrbewegungen der Anlage „DP AG Verkehrsbewegungen Stand 04.2025“. Zur Sicherstellung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit wird empfohlen den Knoten mit einer LSA auszustatten. Dadurch kann die Ein- und Ausfahrt ins Briefzentrum gewährleistet sowie der Fuß- Radverkehr gesichert über die Freisinger Allee geführt werden. In allen Spitzenstunden wird mindestens die ausreichende Qualitätsstufe D erreicht. Da mit den tatsächlichen</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Da lediglich die im Verkehrsgutachten verwendeten Verkehrszahlen in das Schallschutzgutachten eingeflossen sind, ist auch Letzteres dahingehend zu überarbeiten.</p>	<p><i>Fahrtbewegungen bereits eine höhere Verkehrsbewegung angesetzt wurde sind auch diese Zahlen in das Schallschutzgutachten eingeflossen.</i></p>		
<p>2. Wartezeiten bei der Ein- und Ausfahrt des Briefzentrums (BZ):</p> <p>Um die Verkehrsströme des MUCcc aufzunehmen, wird die Freisinger Allee, die das BZ erschließt, 4-spurig ausgebaut und erhält eine Lichtsignalanlage (LSA). Die DPAG hat bisher keine Wartezeiten bei der Ein- und Ausfahrt des BZ einkalkuliert. Es sollte beachtet werden, dass sich in der geplanten Situation drei zusätzliche Ampeln auf dem Weg zwischen Autobahn und BZ befinden werden. Der ungestörte Betriebsablauf der DPAG sollte als Priorität und in die Ausgestaltung des Kreuzungs-punktes K 12 (Einfahrt BZ) einfließen. Bei der Planung der Ampelsteuerung sollte der DP AG ein Mitspracherecht eingeräumt werden. Wartende LKWs an der Ausfahrt dürfen sich nicht auf das Gelände des BZ zurückstauen, da sie dessen interne Verkehrswege blockieren würden. Auf der Zufahrtsstraße zur Freisinger Allee haben maximal zwei LKW-Züge Platz, ohne den Betriebsablauf auf dem Hof der DPAG zu beeinträchtigen. Nur eine zeitlich abgegrenzte und separate Spur auf der Freisinger Allee für die Fahrten der DPAG in den Hauptzeiten kann die ungehinderte Zu- und Abfahrt sicherstellen.</p>	<p><i>Der separate Linksabbieger ins Gelände erreicht in den Spitzenstunden eine Wartezeit von ca. 50s. Auf dem Fahrstreifen wird eine 95%-Rückstaulänge von 35m ermittelt. Der Rechtseinbieger bei der Ausfahrt erreicht in den Spitzenstunden eine Wartezeit von ca. 30s. Auf dem Fahrstreifen wird eine 95%-Rückstaulänge von 25m ermittelt. Der Linkseinbieger bei der Ausfahrt erreicht in den Spitzenstunden eine Wartezeit von ca. 40s. Auf dem Fahrstreifen wird eine 95%-Rückstaulänge von 35m ermittelt. Ein Rückstau bis ins Betriebsgelände wurde nicht festgestellt. Durch eine verkehrsabhängig gesteuerte Lichtsignalanlage kann die Ein- und Ausfahrt noch weiter optimiert werden. (95%-Rückstaulänge ist die Länge des Rückstaus, die in 95% der Umläufe der Lichtsignalanlage, nicht überschritten wird. In der Regel wird dieser Rückstau demnach nicht erreicht. Sie dient in erster Linie zur Beurteilung von Fahrspurlängen.) Eine Wartezeit von 40s bedeutet für den Verkehrsstrom eine befriedigende Qualitätsstufe C. 30s = gute Qualitätsstufe B.</i></p>		
<p>3. Anfahrt zum Parkhaus:</p> <p>Die Anfahrt zum Parkhaus muss klar geregelt sein, insbesondere im Hinblick auf den Rückstau auf beiden Fahrbahnseiten. Hierzu sollte eine detaillierte Verkehrsflussanalyse durchgeführt werden, um Engpässe zu identifizieren und entsprechende Maßnahmen zu planen.</p>	<p><i>In Kapitel 4.4.2.7 des Gesamtverkehrsgutachtens wird die Verkehrslenkung in die Parkhäuser erläutert. Das gesamte Untersuchungsgebiet wurde mittels mikroskopischer Verkehrssimulation untersucht. Entlang der B 301 sind mehrere Maßnahmen notwendig, um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten (Kap. 4.5.6).</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>4. Einmündung der Freisinger Allee in die B 301 und Anbindung an die ST2584:</p> <p>Die Anbindung der Event Arena über die Bundesstraße B301 und die Staatsstraße ST2584 muss detailliert geprüft werden. Diese findet in der Planung keine ausreichende Beachtung und stellt schon jetzt ein überlastetes Nadelöhr dar. Es muss sichergestellt werden, dass die Zu- und Abfahrten ausreichend dimensioniert sind, um den zu erwartenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden.</p>	<p><i>So sind beispielsweise die Knotenpunkte K5 (B301/Freisinger Allee) und K 2.1 (B301 / ST2584) entsprechend zu ertüchtigen. Für K 5 wird der Neubau einer LSA und und der Ausbau der östl. Zufahrt vorgesehen. Im Bereich K2.1 ist ebenfalls ein Neubau einer LSA mit Ausbau Zufahrt Rampe Nord und auch die Verlängerung der Rechtsabbiegespur aus Süden umzusetzen.</i></p>		
<p>5. Uneingeschränkte Zufahrt während der Bauphase:</p> <p>Die uneingeschränkte Zufahrt 24/7 zum Grundstück der DPAG muss auch während der Bauphase an der Freisinger Allee gewährleistet bleiben, um den Betrieb nicht zu beeinträchtigen.</p>	<p><i>Kenntnisnahme, im Bauvollzug zu berücksichtigen</i></p>		
<p>6. Ausdifferenzierung der Fußgängerströme:</p> <p>Direkt neben der Zufahrt zum BZ befindet sich eine Bushaltestelle. Die Fußgängerströme vom MUCcc zur Bushaltestelle vor dem BZ wurden nicht separat, sondern im Verbund mit dem „Taxipool“ und dem „Busbahnhof“ auf dem Kongressgelände betrachtet. Dieser Fußgängerstrom wird mit 5% des Gesamtvolumens bewertet. Auf Grund der fehlenden Ausdifferenzierung der Fußgängerströme zur vorgenannten Bushaltestelle, ist eine Einschätzung der konkreten Beeinträchtigung des Betriebs im BZ nicht möglich. Bitte senden Sie uns eine genaue Ausdifferenzierung zu, damit wir dazu Stellung nehmen können.</p> <p>Vielen Dank, dass Sie unsere Bedenken in Ihren Abwägungsprozess mit einbeziehen, uns über das Ergebnis informieren und uns auch im Übrigen auf dem Laufenden der Entwicklung halten.</p>	<p><i>Im ÖV-Teil wird die Nachfrage der Buslinie durch die Veranstaltungsbesucher erläutert. Ca. 400-500 Besucher wollen den Bus 635 nutzen (Kap. 3.4.1). Vor einer Veranstaltung verteilt sich die Anreise auf mehrere Stunden. Die Abreise erfolgt innerhalb einer Stunde. Mit Entlastungskonzept (Verstärker S-Bahn und ÜFEX-Halt am Besucherpark) wird eine Auslastung der Busse von 51% und 63% bei der An- bzw. Abreise ermittelt (Kap.3.5.1). Für die Buslinie wird ein 10-Minuten-Takt mit Gelenkbussen unterstellt.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
14. Flughafen München GmbH vom 29.04.2025		X	X
<p>Sehr geehrte Damen und Herren, in vorbezeichnetem Bauleitplanverfahren wird seitens der FMG i.R.d. frühzeitigen Beteiligung Stellung genommen wie folgt: Die FMG begrüßt die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 88 B "MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum" der Stadt Freising und unterstützt das Vorhaben. Die FMG ist der Ansicht, dass zum einen das geplante Konzert- und Kongresszentrum einen bedeutenden Beitrag zur kulturellen und wirtschaftlichen Entwicklung der Region leisten wird und zum anderen die Planung alle maßgeblichen Belange ausreichend berücksichtigt. Wir freuen uns darauf, die weiteren Schritte des Projekts zu begleiten und zu unterstützen. Mit freundlichen Grüßen</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>		
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
15. Deutsche Flugsicherung vom 29.04.2025		X	
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>aufgrund der Lage und Höhe der geplanten Bauwerke sind mehrere Anlagenschutzbereiche unserer Flugsicherungseinrichtungen am Flughafens München betroffen. Durch diese Betroffenheit ist gemäß §18a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) eine Genehmigung des Bauvorhabens durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) erforderlich. Bei den vorgesehenen maximalen Höhen der Gebäude bestehen keine</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p> <p><i>Ein textlicher Hinweis auf die Erforderlichkeit einer Genehmigung des Bauvorhabens gem. LuftVG ist bereits enthalten.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>grundsätzlichen Bedenken hinsichtlich der Verschattung unserer Radaranlagen. Zur anschließenden Bewertung im Rahmen des Bauantrags ist die Vorlage von bemaßten Ansichten und Grundrissen sowie sämtliche Eckkoordinaten der Gebäude erforderlich.</p> <p>Von dieser Stellungnahme bleiben die Aufgaben der Länder gemäß § 31 LuftVG unberührt.</p> <p>Wir haben das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) von unserer Stellungnahme informiert.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>			
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
<p>16. DB AG – DB Immobilien vom 30.04.2025</p>		X	X
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die DB AG DB Immobilien, als von der DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG / DB Station&Service AG) und der DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange zu o. a. Verfahren.</p> <p>Bei dem o.g. Verfahren sind nachfolgende Bedingungen /Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen zu beachten und einzuhalten:</p>			
<p>Infrastrukturelle Belange</p> <p>Nach § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und § 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist die Deutsche Bahn</p>	<p>Kenntnisnahme</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>AG verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand zu halten. In diesem Zusammenhang weisen wir auf folgendes hin:</p> <p>Durch die Inhalte, Festlegungen und Zielsetzungen der Bauleitplanung dürfen der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen Anlagen einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen keinesfalls verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden.</p>			
<p>Für das Projekt „Erdinger Ringschluss Los A3 - Überwerfungsbauwerk München Flughafen West“, das durch die DB InfraGO AG im Auftrag des Freistaats Bayern realisiert wird, liegt seit 2016 ein Planfeststellungsbeschluss (Az.: 611ppn/001-2300#002) vor. Mit der Umsetzung des Beschlusses wurde im Jahr 2024 bereits begonnen. Das Vorhaben steht in einem räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem geplanten Bauvorhaben MUCcc, insbesondere im Hinblick auf die Baulogistik. Daher ist es zwingend erforderlich, dass das Vorhaben MUCcc die Belange des Projekts Erdinger Ringschluss Los A3 auch im Zusammenhang mit dem oben genannten Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt.</p> <p>Es wird gebeten, das Projekt Erdinger Ringschluss Los A3 regelmäßig zu beteiligen bzw. einen Regeltermin zum kontinuierlichen Austausch in der Planungsphase vorzusehen, um mögliche Konflikte und gegenseitige Behinderungen insbesondere hinsichtlich der Baulogistik und Baustellenzuführung frühzeitig zu erkennen. Auch in der Ausführungsvorbereitung und Ausführungsphase sind regelmäßige Abstimmungen essentiell.</p>	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ist im Bauvollzug zu berücksichtigen. Regelmäßige Austauschtermine finden bereits zwischen Stadt und DB InfraGO statt.</i></p>		
<p>Aus den ausgelegten Unterlagen geht hervor, dass der größte Anteil der auf dem Gelände der Eventarena anfallenden Niederschlagswassermengen über Versickerungsmulden dem Grundwasser zugeführt werden soll. Wir bitten um ausführliche Informationen und Untersuchungen dazu, ob die geplante Zuführung des</p>	<p><i>Im Rahmen einer Vorabeinschätzung der Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt wurden die Auswirkungen der Planung auf die bauzeitliche Wasserhaltung, die einbindenden Bauwerksteile und die Entwässerung betrachtet. Grundwassereingriffe werden so gering wie möglich gehalten, und eine Um- und Unterströmung einzelner einbindender</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Oberflächenwassers Auswirkungen auf die örtliche Grundwassersohle hat und ob dadurch gegebenenfalls nachteilige Effekte auf die Realisierung des planfestgestellten Überwerfungsbauwerks zu erwarten sind, sowohl im Bauzustand als auch im Endzustand. Das im Rahmen des Projektes Erdinger Ringschluss Los A3 zu realisierende Überwerfungsbauwerk wird im Bereich des Grundwassers errichtet. Hierfür sind komplexe Grundwassermodellierungen sowie umfangreiche Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich. Eine Veränderung des Grundwasserhaushalts durch das Vorhaben MUCcc darf zu keinen Beeinträchtigungen in der Ausführung des Überwerfungsbauwerks führen.</p>	<p><i>Bauteile ist gegeben. Die Versickerung wird großflächig angestrebt. Eine negative Beeinträchtigung des Grundwasserhaushalts wird demnach nicht erwartet. Im Rahmen des weiteren Planungsverlaufs und zur Erstellung der notwendigen Wasserrechtsanträge erfolgen weitere vertiefte Betrachtungen.</i></p>		
<p>Wir stehen daher gerne für einen fachlichen Austausch zur Verfügung und schlagen einen Abstimmungstermin mit unserem Ingenieurbüro vor, welches im Projekt Erdinger Ringschluss Los A3 die Grundwassermodellierung erstellt hat.</p> <p>Als Ansprechpartner für das Projekt „Erdinger Ringschluss Los A3“ steht Ihnen Frau XY, zur Verfügung.</p>	<p><i>Kenntnisnahme, der Hinweis wurde an den Planungsbegünstigten weitergeleitet</i></p>		
<p>Weiter verweisen wir auf das Projekt „Erneuerung VSt Flughafen München Besucherparkplatz“ der DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Personenbahnhöfe.</p> <p>Eine konkrete Angabe zur geplanten Bauzeit des MUCcc konnten wir den Unterlagen nicht entnehmen. Grundsätzlich und insbesondere für den Fall, dass sich beide Projekte in ihrer Bauzeit überschneiden, ist eine enge Abstimmung zwischen beiden Projekten unerlässlich (z. B. zur Abstimmung von Baustelleinrichtungsflächen, Verlauf des Baustellenverkehrs, Begutachtung des Baulärms, Auswirkungen Besucherzahl auf betriebliche Einflüsse, erhöhte Fahrgastzahlen, etc.).</p> <p>Als Ansprechpartner für das Projekt „Erneuerung VSt Flughafen München</p>	<p><i>Kenntnisnahme, der Hinweis wurde an den Planungsbegünstigten weitergeleitet und im Rahmen des Bauvollzugs berücksichtigt. Die FMG wurde bereits und wird weiterhin beteiligt.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Besucherparkplatz" steht Ihnen Herr XY, zur Verfügung.</p> <p>Insofern nichts bereits erfolgt, ist zudem bitte die Flughafen München GmbH in die Abstimmungen mit einzubinden.</p>			
<p>Wir weisen darauf hin, dass durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder, etc.) entstehen, die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>		
<p>Der uneingeschränkte Zugang der Reisenden zur Verkehrsstation muss während der Maßnahme dauerhaft sichergestellt sein.</p> <p>Der DB AG dürfen durch die geplanten Maßnahmen keine Kosten entstehen.</p> <p>Wir bitten Sie, uns das Abwägungsergebnis zu gegebener Zeit zuzusenden und uns an dem weiteren Verfahren zu beteiligen.</p> <p>Für Rückfragen zu diesem Schreiben bitten wir Sie sich an die Mitarbeiter des Kundenteam Eigentumsmanagement - Baurecht zu wenden.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p><i>Maßnahmen im Bereich des S-Bahnhofs liegen auf planfestgestelltem Gebiet und sind nicht Teil des gegenständlichen Bebauungsplanverfahrens. Die Hinweise werden an die FMG weitergeleitet.</i></p>		
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

17. Landratsamt Freising – Gesundheitsamt vom 30.04.2025		X	X
<p>Infektionsschutzgesetz: §§ 37, 38, 41 und deren daraus hervorgehenden Vollzugsvorschriften;</p> <p>Alle neu zu errichtenden Gebäude sind an das öffentliche Kanalnetz sowie an die Zentrale Trinkwasserversorgung anzuschließen.</p>	Kenntnisnahme		
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
18. Landratsamt Freising – Immissionsschutz vom 30.04.2025		X	X
<p>Lärm</p> <p>Die Festsetzungen im § 15 Schallschutz berücksichtigen ausschließlich den Verkehrslärm.</p> <p>Gemäß den Berechnungen (Gutachten Abb. 8 und Anlage 5) sind beim Hotel mindestens an der Nordfassade und im nördliche Teil der Westfassade die IRW für ein GE aufgrund der Vorbelastung durch Anlagenlärm nachts überschritten. An den Gebäudefassaden des Hotels (Nord- und Ostfassade können Spitzenpegel von bis zu 71 dB(A) nachts nicht ausgeschlossen werden. Deshalb dürfen dort keine IO nach TA Lärm entstehen. Das Thema wird auf Seite 39 des schalltechnischen Gutachtens bearbeitet, findet sich in der Begründung aber nicht in den Festsetzungen, Planzeichen und Umweltbericht wieder. Wir empfehlen eine Überarbeitung der Festsetzungen, Planzeichen und des Umweltberichtes.</p> <p>Aus fachlicher Sicht fehlen im Gutachten Berechnungen zu den erforderlichen Schalldämmmaßen nach DIN 4109 -1:2018-01 zum Schutz</p>	<p>Die textlichen Festsetzungen unter § 15 wurden entsprechend ergänzt.</p> <p>In Abstimmung mit dem Landratsamt wurden keine Schalldämmmaße nach DIN 4109 – 1:2018-01 aufgenommen. Als textliche Festsetzung unter § 15.1 wurde jedoch ergänzend die Berücksichtigung der DIN 4109 wurde aufgenommen.</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>vor Verkehrs- und Anlagengeräuschen an den Außenflächen wo schutzbedürftige Aufenthaltsräume vorgesehen sind und entsprechende Festsetzungen im BPL.</p> <p>Da im Plangebiet Geräuschbelastungen von mehreren Quellen vorliegen, könnte ein resultierender Außenlärmpegel gemäß Nr. 4.4.5.7 der DIN 4109 bestimmt werden und anhand der vorliegenden Gesamtbelastung die erforderlichen Schalldämmmaße an den Fassaden des Hotels und der Arena, wo schutzbedürftige Räume entstehen festgelegt werden.</p>			
<p>Das Verkehrsgutachten wurde von der Unteren Immissionsschutzbehörde nicht auf Plausibilität geprüft (Eingangsdaten für die Beurteilung des Straßenverkehrs). Sollten sich aufgrund von Stellungnahmen der dafür zuständigen Behörden Änderungen ergeben, muss das schalltechnische Gutachten entsprechend angepasst werden.</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>		
<p>Hinsichtlich der gewerblichen Zusatzbelastung durch die Konzertarena wird vom Gutachter nur für die Schalldämmung der Dachaußenhaut ein Regelungsbedarf gesehen. Die erforderliche Schalldämmung von 45 dB(A) findet sich in der Festsetzung wieder. Im Skygarden (Dachterrasse Arena und den Freiflächen des Hotels sind anscheinend elektroakustische Musikbeschallungen vorgesehen. Diese wurden schalltechnisch nicht untersucht. Es wird empfohlen eine Festsetzung zu formulieren. Für die technische Gebäudeausrüstung wurden Schalleistungspegel angenommen.</p> <p>Die verkehrlichen Auswirkungen auf die Bestandsgebäude in der Nachbarschaft durch die geplante Multifunktionshalle und die damit zusammenhängende Zunahme des Straßenverkehrs werden im Gutachten als nicht relevant bewertet. Von der Unteren Immissionsschutzbehörde wird allerdings angezweifelt, dass nach Beendigung einer Veranstaltung in der Nachtzeit von einer Vermischung</p>	<p><i>Die textlichen Festsetzungen zu elektroakustischen Musikbeschallungen unter § 15.6 wurden entsprechend ergänzt. Siehe ergänzend S. 46 Schalltechnische Untersuchung.</i></p> <p><i>Kenntnisnahme</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>des Verkehrs im Bereich der Ismaninger Straße 92 ausgegangen werden kann – diese dürften eher pegelbestimmend sein. Außerdem zweifeln wir an, dass die 30 Jahre alten Lärmschutzfenster (ggf. sogar mit fensterunabhängiger Belüftung?) dort noch einen ausreichenden Schallschutz bieten. Allerdings hat der Gesetzgeber für eine allgemeine Verkehrszunahme an einem bestehenden Verkehrsweg aufgrund eines Bauvorhabens keine dezidierten Vorgaben hinsichtlich Schallschutzanspruch gemacht. Insofern sind die Auswirkungen wie von Gutachter beschrieben, abwägungsfähig.</p>			
<p>An der Freisinger Allee ist eine bauliche Erweiterung im Sinne der 16. BImSchV vorgesehen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für GE in Höhe von 69/59 dB(A) werden gemäß Gutachten durch den Straßenumbau an den nächstgelegenen IO außerhalb des Vorhabengebietes zuverlässig eingehalten.</p> <p>Die Zusatzbelastung des Anlagenlärms liegt an den nächstgelegenen IO mindestens 6 dB(A) unter dem IRW der jeweiligen Schutzwürdigkeit. Insofern ist keine Vorbelastungsermittlung durch Anlagenlärm notwendig.</p> <p>In den Anlagen 4.11 und 4.12 sind die Zusatzbelastungen durch den Anlagenlärm des Plangebietes zeichnerisch mit Isophonen dargestellt. Es ist ersichtlich, dass die Beurteilungspegel tags/nachts in Richtung Hallbergmoos und Attaching zu keinem relevanten Lärmbeitrag führen.</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>		
<p>Wir empfehlen entweder in den Festsetzungen oder in den Hinweisen einen Verweis auf das schalltechnische Gutachten und den darin getroffenen Beurteilungsgrundlagen aufzunehmen. Im Gutachten sind auch Lärminderungsmaßnahmen zum Baulärm vorgeschlagen.</p>	<p><i>In die Satzung wird der Hinweis Nr. 4 „Immissionen“ aufgenommen. Es wird auf das Lärmimmissionsgutachten, Möhler und Partner, Stand Dezember 2025 und die darin enthaltenen Beurteilungsgrundlagen verwiesen.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Fluglärm</p> <p>Wir empfehlen eine Abstimmung mit dem Luftamt Südbayern, ob die verwendete Planunterlage für den „Planungsfall 2025 – 3 Bahnsystem“ verwendet werden kann. Unseren Kenntnissen nach wird als Abwägungsmaterial regelmäßig die Karte für den „Prognosenullfall 2025“ vom 09.12.2010 von der ROB herangezogen.</p>	<p><i>Die maßgebenden Fluglärmbelastungen wurden in Abstimmung mit dem Luftamt Südbayern und dem Flughafenbetreiber für die Gutachtenerstellung berücksichtigt.</i></p>	
<p>Licht</p> <p>In den Festsetzungen § 11.1 und § 17 sind Maßnahmen hinsichtlich Lichtemissionen zu Werbeanlagen, Fassadenbeleuchtung und Außenbeleuchtung von Freianlagen enthalten.</p> <p>Zu den Ausführungen/ Festsetzungen hinsichtlich Lichtimmissionen und die Beurteilung bezüglich Natur- und Artenschutz wird sich die Untere Naturschutzbehörde im Verfahren äußern.</p> <p>Aus immissionsschutzfachlicher Sicht fehlen Festsetzungen hinsichtlich der maßgeblichen Immissionsorte in der Nachbarschaft und ein Beleuchtungskonzept, welches die Bewertung der Beleuchtung des Plangebietes und auf maßgebliche Immissionsorte in der Nachbarschaft berücksichtigt. In den Planunterlagen sind diese Angaben zu ergänzen. Sollte das Beleuchtungskonzept im aktuellen Planungsstand nicht vorliegen, sollte festgesetzt werden, wann dieses vorzulegen ist. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Äußerungen im Umweltbericht unter Nr. 2.1.4. Zudem wird auf die LAI Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen hingewiesen.</p>	<p><i>Ein Lichtgutachten wurde in Abstimmung mit dem LRA ergänzt. Dabei wurden die maßgeblichen Immissionsorte in der Nachbarschaft und ein Beleuchtungskonzept, welches die Bewertung der Beleuchtung des Plangebietes und auf maßgebliche Immissionsorte in der Nachbarschaft berücksichtigt, betrachtet. Notwendige Ergänzungen der Festsetzungen haben sich dadurch nicht ergeben.</i></p>	
<p>Lufthygiene</p> <p>Zur Beurteilung der Lufthygiene liegt den Planunterlagen das Gutachten von Möhler + Partner Ingenieure GmbH Berichtnr. 700-02179-LH vom</p>	<p><i>Kenntnisnahme, die redaktionelle Anpassung wird im aktualisierten Gutachten berücksichtigt.</i></p>	

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>02.10.2024 bei. Die Immissionsprognose erfolgte für Stickstoffdioxid, Feinstäube PM10, PM2,5 und Benzol, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr maßgeblichen Schadstoffe. Durch die Planung wird es zu einer Veränderung der Verkehrsmengen der umliegenden Straßen kommen. Die lufthygienische Untersuchung beurteilt die Immissionssituation hinsichtlich der o.g. Schadstoffe innerhalb des Planbereiches und hinsichtlich der Nachbarschaft (Prognose Nullfall und Prognose Planfall). Aus fachlicher Sicht ist das plausibel. Gemäß Immissionsprognose werden sowohl innerhalb als auch außerhalb des Plangebietes die aktuellen Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV eingehalten. Es sind demnach keine Festsetzungen erforderlich. Im Kap. 5.2 „Bodenrauhigkeit“ hat sich ein Fehler bei der Angabe der Beurteilungsgrundlagen eingeschlichen. Im zweiten Satz muss es unserer Ansicht nach „Anhang 2 Tab. 15 der TA Luft“ heißen.</p>			
<p>Störfall</p> <p>Unter Nr. 1.7.6 der Begründungen sind Ausführungen zum benachbarten südlich gelegenen Störfallbetrieb (obere Klasse) enthalten. Es handelt sich um das Tanklager der Firma Skytanking. Bei der geplanten Multifunktionshalle handelt es sich zweifelsfrei um eine raumbedeutsame Planung und um ein schutzbedürftiges Gebiet im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG, welches an einen bestehenden Betriebsbereich heranrückt. In der Begründung wird angeführt, dass Mindestsicherheitsabstände eingehalten werden. Allerdings werden keine Angaben zur Höhe der erforderlichen Mindestsicherheitsabstände gemacht. Die Untere Immissionsschutzbehörde hat im Scopingtermin im Dezember 2022 darauf hingewiesen, dass im Rahmen des BPL Verfahrens ein Gutachten von einem § 29 a BImSchG Sachverständigen zu erstellen ist. Im Rahmen von Bauvorhaben der FMG wurden Abstandsberechnungen durchgeführt. Der für die Bauvorhaben berechnete angemessene Abstand liegt deutlich unterhalb des Istabstandes. Die vorhandenen Gutachten sind allerdings</p>	<p><i>Ein Gutachten durch einen § 29 a BImSchG Sachverständigen wurde erstellt und wird den Bebauungsplanunterlagen beigelegt.</i></p> <p><i>Das Plangebiet liegt außerhalb des Achtungsabstandes von 200 m des Betriebsbereiches des Tanklagers. Somit sind die Vorgaben des § 50 BImSchG zum Abstandsgebot bezogen auf das Plangebiet eingehalten.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>nach Rückfrage beim LfU nicht 1:1 auf die Bauleitplanung übertragbar. Im Rahmen von Bauleitplanungen müssen deutlich größere Szenarien berücksichtigt werden, als die zur Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzungen nach BlmSchG erforderlich sind.</p> <p>Im Rahmen von Bauleitplanverfahren ist der von der Kommission für Anlagensicherheit erstellte Leitfaden KAS-18 „Empfehlungen für Abstände zwischen Betriebsbereichen nach der Störfall-Verordnung und schutzbedürftigen Gebieten im Rahmen der Bauleitplanung – Umsetzung § 50 BlmSchG“ KAS-18 - KAS zu berücksichtigen. Wir empfehlen die Erstellung eines Gutachtens durch einen Sachverständigen nach § 29a BlmSchG.</p> <p>Rechtsgrundlagen § 50 BlmSchG, TA Lärm, 16. BlmSchV, 39. BlmSchV, 12. BlmSchV .</p> <p>Möglichkeit der Überwindung (z.B. Ausnahmen oder Befreiung) s.o.</p>			
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Die textliche Festsetzung des Bebauungsplans erhält folgende Fassung:</p> <p>§15 Schallschutz</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bei der Errichtung und Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Räumen sind für schutzbedürftige Räume technische Vorkehrungen gegen Außenlärm gemäß der aktuell gültigen und als technische Baubestimmung eingeführten Fassung der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ (zuletzt geändert im Januar 2018) vorzusehen. Im Rahmen des Bauantrags ist der Mindestschallschutz nach DIN 4109 nachzuweisen. 2. Im Teilsondergebiet SO „Hotel“ sind im Bereich des Planzeichens Nr. 6.3 an Fassaden mit Beurteilungspegeln durch den Verkehrslärm von mehr als 60 dB(A) nachts lüftungstechnisch notwendige (öffnbare) Fenster schutzbedürftiger Räume nach DIN 4109 (Hotelzimmer) unzulässig. <p>Abweichend von Satz 1 sind in den Bereichen mit Beurteilungspegeln von mehr als 60 dB(A) nachts schutzbedürftige Nutzungen zulässig, wenn durch Schallschutzkonstruktionen (vorgehängte Fassaden, Loggien, verglaste Vorbauten o.ä.) gewährleistet wird, dass</p>			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

vor diesen Fenstern ein Beurteilungspegel von 59 dB(A) nachts nicht überschritten wird. Schallschutzkonstruktionen dürfen keine Aufenthaltsräume sein.

3. Zum Schutz vor Anlagenlärm sind im Teilsondergebiet SO „Hotel“ keine offenbaren Fenster bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen des Hotels, sondern ausschließlich Festverglasungen mit fensterunabhängigen Belüftungseinrichtungen, zulässig. Ausnahmen sind möglich, sofern die offenbaren Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen durch baulich-technische Schallschutzkonstruktionen so geschützt werden, dass 0,5 m vor diesen Fenstern die zulässigen Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1 b) der TA Lärm i. d. F. vom 01.06.2017 (Beurteilungspegel und kurzzeitige Geräuschspitzen) eingehalten werden (z.B. Schallschutzloggien, Prallscheiben, Schallschutzerker, Vorhangfassaden, Gebäuderücksprünge, Gebäudeeigenabschirmungen, Laubengänge oder Ähnliches).

Abweichend von Satz 1 sind Fenster, die ausschließlich zu Wartungs- oder Reinigungszwecken geöffnet werden können und nicht der natürlichen oder technischen Lüftung dienen, zulässig.

4. Zur erforderlichen Belüftung sind im Teilsondergebiet SO „Arena“ bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen (Büros), die Fenster aufweisen, an denen der Beurteilungspegel durch Verkehrslärm von mehr als 69 dB(A) tags überschritten wird (gekennzeichneter Bereich gemäß Planzeichen Nr. 6.4), schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder gleichwertige Maßnahmen vorzusehen. Schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder andere technisch geeignete Maßnahmen zur Belüftung sind beim Nachweis des erforderlichen Schallschutzes gegen Außenlärm zu berücksichtigen.
5. Die Schalldämmung des Dachs im Teilsondergebiet SO „Arena“ von innen nach außen muss zumindest 45 dB(A) betragen.
6. Im Außenbereich zum Einsatz kommende elektroakustische Beschallungsanlagen müssen vor Verwendung eingeregelt und in ihrer Lautstärke limitiert werden, sodass sichergestellt ist, dass die Schallimmissionen dieser Anlagen die Anforderungen der TA Lärm i.d.F. vom 01.06.2017 in der Nachbarschaft einhalten.

Folgender Hinweis wird aufgenommen:

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

6.Immissionen Auf das Lärmimmissionsgutachten, Möhler und Partner, Stand Dezember 2025 und die darin enthaltenen Beurteilungsgrundlagen wird verwiesen. Im Übrigen wird an der Planung festgehalten.			
19. Landratsamt Freising – Tiefbau vom 30.04.2025		X	X
Wir möchten erneut auf die zusätzlich anfallende Verkehrsbelastung auf dem bereits heute überlasteten Knoten der FS44/FS45 Ismaninger Straße hinweisen.	<i>Kenntnisnahme</i> <i>Das Verkehrsmodell zeigt auch, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt (siehe Differenzbelastungspläne im Anhang 1.4 & 1.7). Die Einmündung FS44/45 erreicht bereits in der Analyse 2024 und im Prognose Nullfall 2035 keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Ein Ausbau des Knotenpunktes ist somit bereits heute notwendig.</i>		
Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.			
20. Bürgerverein Freising zur Vermeidung von Lärm und Schadstoffbelastungen e. V. vom 30.04.2025		X	
Stellungnahme zum Planentwurf „MUCcc — Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ Das vorliegende Konzept bezüglich der Planung einer Event- Arena ist aus Sicht des BV Freising fehlerhaft. Folgende Gründe:	Zu 1),2),3),4),6), 7), 8), 9): Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt. Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm)		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<ol style="list-style-type: none">1. Das vorliegende Luftreinehaltekonzzept bezieht sich nur auf die Belastungen durch den Straßenverkehr.2. Der darin enthaltene Bezug auf UFP lässt die neue Richtlinie der EU, gültig ab 2027, völlig außer Acht.3. Die UFP-Werte gemessen im Flughafenumfeld übertreffen schon die jetzige Richtlinie der WHO deutlich.4. Es werden die Luftverkehrsimmisionsauflagen trotz der Nähe des Objektes zu den Vorfeldern des Flughafens nicht berücksichtigt.5. Es fehlt auch jeglicher Bezug zu dem geplanten Bau einer 3. Start- und Landebahn!6. Generell gesehen findet das Schutzgut Mensch bei der Bewertung der zu erwartenden Schadstoffbelastungen keinerlei Berücksichtigung.7. Die UFP- Richtwerte der WHO werden ignoriert, insbesondere die Tatsache, dass ab 2030 eine deutliche Verschärfung der Grenzwerte vorgenommen werden wird. Der Bezug alleine auf das 39. Bundesimmissionsschutzgesetz ist zu kurz gegriffen. Die neuen EU-Richtlinien sollen ab 2030 auch in nationales Recht umgesetzt werden!8. Es wurden jetzt schon massive UFP-Überschreitungen im Umfeld des geplanten Standorts gemessen. (Messdaten der Uni Bayreuth und des BV-Freising)9. Bei den zu erwartenden Sc'rroadstoffbelastungen müssen Straßenverkehr und Luftverkehr gemeinsam berücksichtigt werden. Die Ausblendung des Flugverkehrs ist unzulässig.10. Die Häufigkeit der Windrichtungen zeigt einen signifikanten Einfluss des Flugverkehrs auf den Standort. Eigene BV- Messungen zeigen eine 3-10 fache Überschreitung der WHO-Richtlinien!	<p>einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien dar und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neue EU-Grenzwert, der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM_{2,5} bei 10 µg/m³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m³. Für PM₁₀ gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel und 45 µg/m³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten. Die lufthygienische Untersuchung hat die Belastung durch den bestehenden Flugverkehr in der Hintergrundbelastung entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Unter Berücksichtigung der Messergebnisse der letzten Jahre an den Messstationen LHY4 und LHY7, die im Bereich der südlichen Start- und Landebahn betrieben werden, ergeben sich derzeit keine Hinweise auf Überschreitungen der aktuell gültigen Grenzwerte gemäß der 39. BImSchV. Für Ultrafeinstaub (UFP) existieren bislang auch keine gesetzlich festgelegten Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubs ist, der bei der Erfassung PM_{2,5} und PM₁₀ enthalten ist.</p> <p>Zu 5) Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses</p>		
---	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
 zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p><i>Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht. Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen.</i></p> <p><i>Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</i></p> <p><i>Zu 10) Der Einwand kann nicht nachvollzogen werden, da zuerst von Windrichtungen die Rede ist und anschließend auf eigene Messungen verwiesen wird, ohne zu erwähnen, was und wie gemessen wurde. Zudem wie bereits erwähnt, gibt es für UFP von der WHO noch keine Vorschläge für Grenzwerte, da die Datenlage und Messmethoden noch nicht standardisiert sind.</i></p>		
<p>Im Übrigen verstößt das gesamte Konzept bereits infolge des erhöhten Verkehrskonzeptes gegen das derzeit gültige Freisinger Klimaschutzkonzept!</p>	<p><i>Die Freisinger Klimaresolution hat zum Ziel, im Rahmen ihrer Daseinsfürsorge einen zukunftsorientierten, nachhaltigen Transformationsprozess zu initiieren, um den Bürger*innen auch langfristig ein qualitativ hochwertiges, positives und nachhaltiges Zusammenleben bieten zu können“. Auch sollen die wichtigen kommunalen Aufgaben wie öffentlich geförderter Wohnungsbau, Errichtung von Infrastruktur, sowie u.a. die Ansiedlung von Gewerbe vorangetrieben und sichergestellt werden. Eine gezielte Gewerbeansiedlung, wie</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<i>im vorliegenden Fall, ist somit ausdrücklich Teil der nachhaltigen Stadtentwicklung und steht nicht im Widerspruch zur Klimastrategie der Stadt.</i>		
<p>Zusammenfassung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Das vorliegende Konzept ignoriert die neu geplanten Verschärfungen der Auflagen im Immissionsschutz! 2. Der Luftverkehr, der angeblich auch zunehmen soll (!), wird völlig unterschätzt 3. Der Verlauf Windfahne findet keinerlei Beachtung 	<p>s.o.</p> <p><i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i></p>		
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
21. SWM Infrastruktur vom 30.04.2025		X	X
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>herzlichen Dank für die Zusendung der o.g. Bebauungs und Flächennutzungsplanunterlagen.</p> <p>Von der Aufstellung und Änderung haben wir Kenntnis genommen und nehmen hierzu wie folgt Stellung.</p> <p>Innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches befinden sich unsere Erdgashochdruckleitung DN 100 PN 40 (grün eingezeichnet) sowie unsere Stromversorgungsleitung (rot dargestellt). Beide Versorgungsleitungen verlaufen überwiegend in der Freisinger Allee. Sollte ein Straßenausbau aufgrund der vorliegenden Planungen</p>	<p><i>Die Freisinger Allee wird gem. Verkehrsgutachten u.a. vierspurig ausgebaut. Im Rahmen der förmlichen Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB wird auch der aktuelle Planstand einsehbar sein. Die Ausführung des Straßenumbaus erfolgt durch die FMG. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und entsprechend weitergegeben.</i></p> <p><i>Im Bereich der bestehenden Leitungen sind keine Neupflanzungen festgesetzt.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

notwendig werden, so bitten wir den Maßnahmenträger uns vorab mit baureifen Straßenausbauplänen zu informieren. Ob Umlegungen oder Anpassungen unserer Versorgungsanlagen hierzu notwendig sind, kann erst nach Vorliegen der Pläne entschieden werden.

Für Baumpflanzungen gilt ein Mindestabstand von 2,5 m zu allen Kabeln und Leitungen der SWM. Die Abstände werden zwischen der Baumachse und der Anlagenaußenkante gemessen. Grundlage ist die DIN 18920.

Geplante Baumaßnahmen dürfen nur nach vorheriger örtlicher Einweisung in den Leitungsbestand durch unsere Aufgrabungskontrolle begonnen werden.

Zur formellen Flächennutzungsplanänderung bestehen Seitens der SWM keine Einwände.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne unter der Tel.-Nr.: 089/2361-3397 zur Verfügung.

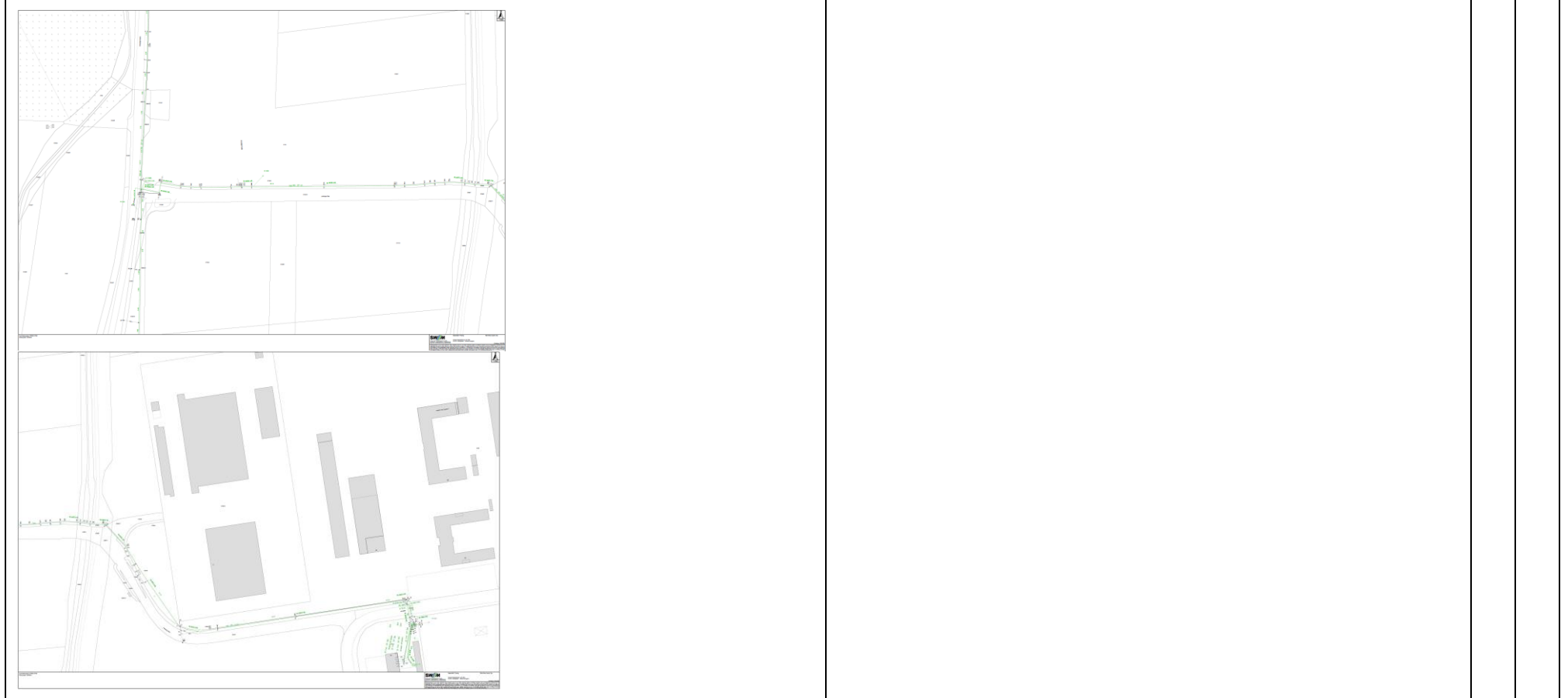
Mit freundlichen Grüßen

Anhang Pläne

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising


zPE-Bauleitplanung@freising.de



Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

			
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
<p>22. Landratsamt Freising – Brandschutzdienststelle Vorbeugender Brandschutz vom 30.04.2025 - Bebauungsplan</p>		X	

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Nach interner Prüfung und Rücksprache mit dem Sachgebiet 10 der Regierung von Oberbayern, hier folgende Einwendung zu Teil C1 Begründung - Punkt 3.4 Brandschutz: Die Einhaltung der Hilfsfrist, nach Punkt 1.2 der VollzBekBayFwG, kann nicht auf Grundlage des Art. 15 Abs. 7 BayFwG sichergestellt werden. Es müssen geeignete Maßnahmen zur Einhaltung der Hilfsfrist getroffen werden.</p> <p>Rechtsgrundlagen: Punkt 15.2.2 der VollzBekBayFwG Die Hilfeleistung der Werkfeuerwehr außerhalb des Zuständigkeitsbereich darf nur Unterstützungsscharakter haben. Somit ist eine feste Einbindung in die Alarmierungsplanung zur Unterstützung der Feuerwehr Freising nicht möglich.</p>	<p><i>Die Zuständigkeiten beim abwehrenden Brandschutz befinden sich momentan noch in Abstimmung und werden vor Satzungsbeschluss vertraglich geregelt.</i></p> <p><i>Die Stadt überträgt mind. in Teilen den abwehrenden Brandschutz auf die Werkfeuerwehr des Flughafens. Abstimmungen und Zusagen der Werkfeuerwehr liegen bereits vor. Die zukünftige Zuständigkeitsregelung ist derzeit in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern.</i></p>		
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
<p>22. Landratsamt Freising – Brandschutzdienststelle Vorbeugender Brandschutz vom 30.04.2025 - Flächennutzungsplan</p>			X
<p>Nach interner Prüfung und Rücksprache mit dem Sachgebiet 10 der Regierung von Oberbayern, hier folgende Einwendung zu Teil C1 Begründung - Punkt 3.4 Brandschutz: Die Einhaltung der Hilfsfrist, nach Punkt 1.2 der VollzBekBayFwG, kann nicht auf Grundlage des Art. 15 Abs. 7 BayFwG sichergestellt werden. Es müssen geeignete Maßnahmen zur Einhaltung der Hilfsfrist getroffen werden.</p> <p>Rechtsgrundlagen: Punkt 15.2.2 der VollzBekBayFwG</p>	<p><i>Die Zuständigkeiten beim abwehrenden Brandschutz befinden sich momentan noch in Abstimmung und werden vor Satzungsbeschluss vertraglich geregelt.</i></p> <p><i>Die Stadt überträgt mind. in Teilen den abwehrenden Brandschutz auf die Werkfeuerwehr des Flughafens. Abstimmungen und Zusagen der Werkfeuerwehr liegen bereits vor. Die zukünftige Zuständigkeitsregelung ist derzeit in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

Die Hilfeleistung der Werkfeuerwehr außerhalb des Zuständigkeitsbereich darf nur Unterstützungscharakter haben. Somit ist eine feste Einbindung in die Alarmierungsplanung zur Unterstützung der Feuerwehr Freising nicht möglich.			
Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.			
23. Staatliches Bauamt Freising – Straßenbau vom 30.04.2025		X	X
<u>2.1 Grundsätzliche Stellungnahme:</u> Gegen die Aufstellung bzw. Änderung der Bauleitplanung bestehen seitens des Staatlichen Bauamtes Freising derzeit noch Einwände. <u>2.2 Ziele der Raumordnung und Landesplanung,</u> die eine Anpassungspflicht nach § 1 Abs. 4 BauGB auslösen: keine <u>2.3 Beabsichtigte eigene Planungen und Maßnahmen,</u> die den o.g. Plan berühren können, mit Angabe des Sachstandes: <u>2.4 Einwendungen mit rechtlicher Verbindlichkeit aufgrund fachgesetzlicher Regelungen,</u> die im Regelfall in der Abwägung nicht überwunden werden können (z.B. Landschafts- oder Wasserschutzgebietsverordnungen), Angabe der Rechtsgrundlage sowie Möglichkeiten der Überwindung (z.B. Ausnahmen oder Befreiungen):	Kenntnisnahme		
<u>2.4.1 Bauverbot</u>	Die Planzeichnung wird entsprechend ergänzt		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Das von der Bauleitplanung betroffene Gebiet schließt den Bereich der</p> <p>freien Strecke der B 301 von Abschnitt 30 Station 0,465 bis Abschnitt 30 Station 0,685 ein.</p> <p>Entlang der freien Strecke von Bundesstraßen gilt gemäß Art. 9 Abs. 1 FStrG für bauliche Anlagen bis 20 m Abstand vom äußeren Rand der Fahrbahndecke Bauverbot. Die entsprechende Anbauverbotszone ist im Bauleitplan darzustellen und einzuhalten.</p>			
<p><u>2.4.2 Erschließung</u></p> <p>Aus dem Verkehrsgutachten „Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum, MUCcc, SWMUNICH Real Estate GmbH“ vom 20.01.2025, verfasst durch die OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG, ergeben sich bauliche Maßnahmen für den Prognose Nullfall 2035 an folgenden Knotenpunkten der B301:</p> <ul style="list-style-type: none">• K 8.2 (B 301/ Rampe A 92 Süd)• K 5 (B 301/ Freisinger Allee)• K 2.1 (B 301/ Zentralallee Nord)• K 2.2: (B 301/ Zentralallee Süd)• K 10 (KVP B 301/ Ludwigstraße)• K 11 (B 301/ Dornierstraße)	<p><i>Die im Verkehrsgutachten genannten Maßnahmen an den Knotenpunkten K 8.2, K 5, K2.1, K 2.2, K10 und K11 sind allesamt Maßnahmen im Prognose Nullfall 2035, d.h. die Umsetzung dieser Maßnahmen ist bereits ohne das Vorhaben bis spätestens 2035 notwendig. Eine Ursächlichkeit des Vorhabens ist somit ausgeschlossen, eine Umsetzung im Rahmen der Bauleitplanung mithin nicht erforderlich.</i></p> <p><i>Die Stadt Freising ist sich jedoch der Problematik an den Knotenpunkten bewusst und steht daher in enger Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern. Zudem wurde auch das Verkehrsgutachten im Hinblick auf die zusätzlichen Verkehrsströme durch das Vorhaben an den jeweiligen Knotenpunkten ergänzt.</i></p> <p><i>Grundsätzlich untersucht das Verkehrsgutachten Knotenpunkte die wesentlich für die Erschließung des Vorhabensgrundstück notwendig sind, sowie in einem erweiterten Untersuchungsumgriff Knotenpunkte die für die Erschließung des Vorhabens nicht notwendig sind.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Für den Prognose-Planfall 2035 sind keine zusätzlichen baulichen Maßnahmen vorgesehen. Die erfolgreiche Umsetzung der zuvor genannten Maßnahmen stellt jedoch eine grundlegende Voraussetzung dar.</p> <p>Hinsichtlich der verkehrsregelnden Maßnahmen vor einer Großveranstaltung nach Abschnitt 4.4.2.7 des Verkehrsgutachtens ist eine Vereinbarung mit dem Staatlichen Bauamt zu schließen und Einvernehmen mit der unteren Verkehrsbehörde herzustellen.</p>	<p><i>Zu den für das Vorhabengrundstück notwendigen Knotenpunkte zählen auch die genannten Knotenpunkte K5, K2.1 und K2.2.</i></p> <p><i>Für diese Knotenpunkte gibt es bereits einen Entwurf einer Planungs- und Umsetzungsvereinbarung zwischen dem staatlichen Bauamt Freising, der Stadt Freising und der Flughafen München GmbH (FMG).</i></p> <p><i>Die FMG hat sich bereits jetzt vertraglich ggü. dem Vorhabenträger verpflichtet die Planung und Umsetzung der Knotenpunkte vor der Eröffnung durchzuführen.</i></p> <p><i>Im erweiterter Untersuchungsumgriff liegen die Knotenpunkte K10, K11 sowie K 8.2</i></p> <p><i>Zu diesen Knotenpunkten gibt es derzeit folgende Abstimmungen:</i></p> <p><i>K10 & K11: Da in Hallbergmoos weitere Ausbauprojekte geplant sind und die betroffenen Knotenpunkte auf dem Gemeindegebiet von Hallbergmoos liegen, übernimmt die Gemeinde Hallbergmoos die Federführung. Es besteht Einigkeit auch mit dem Staatlichen Bauamt Freising, dass diese Knoten keine grundlegende Voraussetzung für das Vorhaben sind.</i></p> <p><i>K 8.2: Da dieser Knotenpunkt auf Freisinger Flur ist, befindet sich die Stadt Freising derzeit in Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Freising sowie der Autobahn GmbH zum weiteren Vorgehen. Danach ist die Anschlussstelle im derzeitigen Bestand ausreichend leistungsfähig. Nach Mitteilung des staatlichen Bauamtes Freising wird an der B 301 nur der vierspurige Ausbau gemäß dem Bundesverkehrswegeplan 2030 umgesetzt.</i></p> <p><i>Kurzfristige Maßnahmen, wie die im Verkehrsgutachten vorgeschlagene Maßnahme, sind daher vom Straßenbaulastträger nicht geplant.</i></p> <p><i>Da derzeit nicht absehbar ist, wann der vierspurige Ausbau umgesetzt wird und ob eine kurzfristige Maßnahme an dem</i></p>		
---	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>einzelnen Knotenpunkt angesichts des zusätzlichen Aufwands sinnvoll und nachhaltig ist, bleiben die Parteien im Austausch über das weitere Vorgehen. Zudem wird parallel geprüft, ob die Stadt Freising in Form von Amtshilfe (bei Übernahme der Kosten durch den Straßenbaulastträger) unterstützend tätig werden kann.</p> <p>Zudem ergibt das Verkehrsgutachten, dass der Veranstaltungsverkehr für den Knoten K8.2 nicht maßgeblich ist. Eine Umfahrungsmöglichkeit an der Anschlussstelle Erding ist gegeben.</p> <p>➔ Alternativrouten und Ausweismöglichkeiten bei einer späteren Umsetzung der Knotenpunkte K10, K11 & K8.2 wurden im Verkehrsgutachten betrachtet. Die verkehrliche Erschließung des Vorhabengrundstücks ist unabhängig davon gesichert (siehe Gutachten ab S. 88).</p> <p>Der Hinweis zu verkehrsregelnden Maßnahmen wird zur Kenntnis genommen und im Weiteren berücksichtigt.</p>		
<p>Die Gemeinde Hallbergmoos strebt für die kommenden Jahre weitere Entwicklungen an. Bis zur Inbetriebnahme des Vorhabens sind <u>absehbare</u> Entwicklungen der Gemeinde Hallbergmoos im Verkehrsgutachten und bei der Maßnahmenumsetzung zu berücksichtigen. Das Verkehrsgutachten ist um die Entwicklungsabsichten von Hallbergmoos zu ergänzen und dem staatlichen Bauamt erneut vorzulegen.</p>	<p>Es ist gängige Praxis in Verkehrsuntersuchungen ausschließlich Vorhaben zu berücksichtigen, die eine gesicherte Rechtsgrundlage besitzen. Diese wurden bereits im Gutachten berücksichtigt. Weitere Entwicklungen wie z.B. das geplante urbane Gebiet in Hallbergmoos befinden sich derzeit noch im Verfahren. Wir als Stadt Freising können keine Annahmen über künftige Entwicklung in Nachbarkommunen treffen.</p> <p>Aus diesem Grund wird die durch das Staatliche Bauamt durchgeführte Untersuchung nicht Teil unserer Unterlagen, da es sich hierbei um ein eigenständiges Verfahren handelt. Auf den gemeinsamen Abstimmungstermin zwischen staatlichem</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p><i>Bauamt Freising und Stadt Freising vom 30.07.2025 wird verwiesen.</i></p> <p><i>Gleichwohl finden bereits regelmäßige Abstimmungen mit der Gemeinde Hallbergmoos statt, um mögliche notwendige Ausbaumaßnahmen im Zusammenhang mit den Entwicklungen in Hallbergmoos bereits im Rahmen des Ausbaus für die Arena zu berücksichtigen.</i></p>		
<p>Vorsorglich wird auf folgenden Ergänzungsbedarf der Begründung zum Bebauungsplan hingewiesen: Bezeichnung aller von der Maßnahme betroffenen Kommunen bzw. Kreuzungsbeteiligter in Anlage 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> • K8.1 und K8.2 Autobahn GmbH des Bundes • K10 und K11 Gemeinde Hallbergmoos. 	<p><i>In der Anlage 1 werden nur noch die Maßnahmen im engeren Betrachtungsraum dargestellt.</i></p>		
<p>Seitens des Staatlichen Bauamtes besteht gegenwärtig keine Handlungspflicht. Derzeit liegt mit der B301 eine leistungsfähige Straßenstruktur vor. Ein Umbau der vorgenannten Knotenpunkte käme gemäß Verkehrsgutachten frühestens zum Prognosejahr 2035 zum Tragen. Für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind die oben genannten Maßnahmen allerdings vor Inbetriebnahme des Vorhabens notwendig.</p> <p>Das Staatliche Bauamt versteht, dass dem Vorhabenträger ein Um- bzw. Ausbau der genannten Knotenpunkte bis zur Inbetriebnahme des Vorhabens bzw. eine entsprechende Zusage hierzu äußerst gelegen käme. Gleichwohl kann eine solche Zusage derzeit nicht abgegeben werden, weil für die hierfür zu leistenden Arbeiten derzeit weder die personellen noch die finanzmäßigen Mittel absehbar sind. Für zahlreiche, teils schon seit langer Zeit geplante Maßnahmen hat das Staatliche Bauamt aufgrund unbesetzter Stellen erhebliche Rückstände, während sich die rechtlichen Anforderungen ständig</p>	<p><i>Kenntnisnahme, siehe Ausführungen oben</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

verschärfen. Zudem entsteht vorliegend die Notwendigkeit des Ausbaus nicht durch die allgemeine Verkehrsentwicklung, sondern durch ein klar umrissenes privatnütziges Vorhaben bzw. durch einen in solcher Weise vorhabenbezogenen Bebauungsplan, sodass die Bewältigung der Verkehrsprobleme für den Vorhabenträger auch auf andere Weise möglich und zumutbar erscheint. Das Staatliche Bauamt ist nicht verpflichtet, in gewünschter Weise die verkehrsunbedenkliche Durchführung des Bebauungsplans zu ermöglichen.

Eine solche Möglichkeit wird in der Begründung des Bebauungsplans bereits angesprochen (S. 22, Durchführungsvertrag). Da das Staatliche Bauamt mit Privaten grundsätzlich keine städtebaulichen Vereinbarungen abschließt, bieten sich solche Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und den anderen beteiligten Kommunen bzw. Kreuzungsbeteiligten an, aufgrund derer mittels weiterer Vereinbarung, zwischen Kommune und Staatlichem Bauamt, der erforderliche Ausbau geregelt wird. In dieser Vereinbarung wird auch die Kostentragung geregelt.

Solange dies nicht sichergestellt ist, kann eine Zustimmung des Staatlichen Bauamtes zum gegenständlichen Bebauungsplan noch nicht gegeben werden.

2.4.3 Sichtflächen

Die Sichtdreiecke gemäß RAL (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen) am Knotenpunkt B 301/ Freisinger Allee sind in der Bauleitplanung darzustellen.

Zur Freihaltung der Sichtflächen ist folgender Text in die Satzung zum Bebauungsplan aufzunehmen:

Die Planzeichnung wurde um die Sichtdreiecke unter Berücksichtigung der aktuellen Straßenplanung und die Satzung um den vorgeschlagenen Passus ergänzt.

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>"Innerhalb der im Bebauungsplan gekennzeichneten Sichtflächen dürfen außer Zäunen neue Hochbauten nicht errichtet werden; Wälle, Sichtschutzzäune, Anpflanzungen aller Art und Zäune sowie Stapel, Haufen u.ä. mit dem Grundstück nicht fest verbundene Gegenstände dürfen nicht angelegt werden, wenn sie sich mehr als 0,80 m über die Fahrbahnebene erheben. Ebenso wenig dürfen dort genehmigungs- und anzeigefreie Bauten oder Stellplätze errichtet und Gegenstände gelagert oder hinterstellt werden, die diese Höhe überschreiten. Dies gilt auch für die Dauer der Bauzeit. Einzelbaumpflanzungen im Bereich der Sichtflächen sind mit der Straßenbauverwaltung abzustimmen."</p>			
<p><u>2.4.4 Bepflanzung</u></p> <p>Anpflanzungen entlang der Straße sind im Einvernehmen mit dem Staatlichen Bauamt Freising Servicestelle München (Sachgebiet S15) vorzunehmen.</p> <p>Bei der Anpflanzung von Bäumen sowie der Errichtung von Lärmschutzanlagen entlang der Bundesstraße B 301 sind die kritischen Abstände gemäß Abschnitt 3.3.1.1 der RPS einzuhalten (Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme).</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>		
<p><u>Werbung</u></p> <p>Werbende oder sonstige Hinweisschilder sind gemäß § 9 FStrG innerhalb der Anbauverbotszone unzulässig. Außerhalb der Anbauverbotszone sind sie so anzubringen, dass die Aufmerksamkeit des Kraftfahrers nicht gestört wird (§ 33 StVO i.V.m. § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB).</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i> <i>Eine entsprechende Festsetzung, die eine Beeinträchtigung des Verkehrs durch Werbeanlagen ausschließt, ist in der Satzung bereits enthalten.</i></p>		
<p><u>2.5 Sonstige fachliche Informationen und Empfehlungen</u></p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Auf die von der Straße ausgehenden Emissionen wird hingewiesen. Eventuelle erforderliche Lärmschutzmaßnahmen werden nicht vom Baulastträger der Staatsstraße übernommen. (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)</p>			
<p>Wir bitten um Übersendung eines Stadtratsbeschlusses, wenn unsere Stellungnahme behandelt wurde, sowie um Übersendung der rechtsgültigen Bauleitpläne (einschließlich Satzung) an das Staatliche Bauamt Freising Servicestelle München. Mit freundlichen Grüßen</p>			
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Die Planzeichnung des Bebauungsplans wird um die Anbauverbotszone im Bereich der B 301 und um die Sichtdreiecke am Knoten B301/Freisinger Allee ergänzt.</p> <p>Die textliche Festsetzung erhält folgende Fassung:</p> <p>§13 Zufahrten und Sichtflächen</p> <p>2. Innerhalb der in der Planzeichnung gekennzeichneten Sichtflächen dürfen außer Zäunen neue Hochbauten nicht errichtet werden; Wälle, Sichtschutzzäune, Anpflanzungen aller Art und Zäune sowie Stapel, Haufen u.ä. mit dem Grundstück nicht fest verbundene Gegenstände dürfen nicht angelegt werden, wenn sie sich mehr als 0,8 m über die Fahrbahnebene erheben. Ebenso wenig dürfen dort genehmigungs- und anzeigefreie Bauten oder Stellplätze errichtet und Gegenstände gelagert oder hinterstellt werden, die diese Höhe überschreiten. Dies gilt auch für die Dauer der Bauzeit. Einzelbaumpflanzungen im Bereich der Sichtflächen sind mit der Straßenbauverwaltung abzustimmen.</p> <p>Im Übrigen wird an der Planung festgehalten.</p>			
<p>24. Landratsamt Erding – Bodenschutz vom 30.04.2025 – Bebauungsplan</p>		X	
<p>Es sind keine uns bekannten Altlastenverdachtsflächen im Plangebiet des Bebauungsplans betroffen.</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

Sollten im Zuge von geplanten Maßnahmen Auffüllungen, Abfälle oder Altlasten zu Tage treten, ist das Landratsamt Erding, Sachgebiet 42-2/Bodenschutz- und Abfallrecht unverzüglich zu informieren.			
Mitteilungspflicht gem. Art. 1 BayBodSchG sowie Art. 12 Abs. 2 BayBodSchG			
Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.			
24. Landratsamt Erding – Bodenschutz vom 30.04.2025 - Flächennutzungsplan			X
Es sind keine uns bekannten Altlastenverdachtsflächen im Plangebiet des Flächennutzungsplans betroffen.	Kenntnisnahme		
Sollten im Zuge von geplanten Maßnahmen Auffüllungen, Abfälle oder Altlasten zu Tage treten, ist das Landratsamt Erding, Sachgebiet 42-2/Bodenschutz- und Abfallrecht unverzüglich zu informieren.			
Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.			
25. Landratsamt Erding – Bauen und Planungsrecht, Denkmalschutz vom 30.04.2025 – Bebauungsplan		X	
Bauleitpläne sind an die Ziele der Raumordnung anzupassen.	Den Erfordernissen der Raumordnung steht die Planung nicht entgegen. Die Verträglichkeit des Vorhabens mit dem Ziel des LEP wurde bereits im Zuge der ersten Beschlussfassungen mit der höheren Landesbehörde vorabgestimmt. Mit Schreiben vom 12.01.2022 hat das Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie mitgeteilt, dass		
Das Vorhabengebiet liegt zwar nicht innerhalb des luftrechtlich planfestgestellten Bereiches des Flughafens München; jedoch im festgelegten „Vorranggebiet Flughafenentwicklung“ des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP). In diesem Gebiet sind			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>mit der weiteren Flughafenentwicklung konkurrierende raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen. Dieses Vorranggebiet soll die bauliche Entwicklung des Flughafens sichern und gleichzeitig das Heranrücken unverträglicher Nutzungen verhindern. Der Verstoß dieses Ziels ist durch das beantragte Vorhaben gegeben. Die mit dem Vorhaben einhergehende Nutzung (Konzertarena) stellt weder eine flughafenspezifische Hauptnutzung als auch eine flughafenaffine Nebennutzung dar und steht in keinerlei Verbindung mit dem Grundsatz des leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbaus des Verkehrsflughafens München. Wir weisen darauf hin, dass hier der Stellungnahme der Höheren Landesplanungsbehörde besondere Bedeutung zukommt.</p>	<p><i>mit dem Ziel des Landesentwicklungsprogramms der Flughafenentwicklung konkurrierende raumbedeutsame Nutzungen in diesem Gebiet ausgeschlossen sind. Das StMWi stellt jedoch klar, dass zur Entwicklung moderner internationaler Drehkreuzflughäfen nicht nur flugbetriebliche Einrichtungen gehören. Auf Grundlage der übermittelten Unterlagen geht das StMWi daher davon aus, dass das Vorhaben mit dem Vorranggebiet Flughafenentwicklung vereinbar ist.</i> <i>Die Erläuterung der Stellungnahme ist der Begründung in Kapitel 4 zu entnehmen.</i></p>		
<p>Darüber hinaus teilen wir mit:</p> <p>ÖPNV und Schülerbeförderung (FB 11): Seitens des FB 11 – ÖPNV und Schülerbeförderung- bitten wir, darauf zu achten, dass der MVV-Linienverkehr und insbesondere der Schülerverkehr von der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt wird.</p> <p>Wir bedanken uns für die erteilte Fristverlängerung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p><i>Der Schülerverkehr findet vornehmlich im Zeitraum 7-8 Uhr und dann nachmittags über mehrere Stunden ab 13 Uhr statt. Das heißt der meiste Schülerverkehr wird durch eine abendliche Großveranstaltung nicht beeinträchtigt. Bei Kongressen/Tagesveranstaltungen ist der Veranstaltungsverkehr nicht so stark und wird durch die im Verkehrsgutachten vorgeschlagenen Maßnahmen leicht abgedeckt. Bei den neu vorgesehenen LSA besteht zudem die Möglichkeit Busse zu priorisieren.</i></p>		
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

25. Landratsamt Erding – Bauen und Planungsrecht, Denkmalschutz vom 30.04.2025 – Flächennutzungsplan		X
<p>Bauleitpläne sind an die Ziele der Raumordnung anzupassen !</p> <p>Das Vorhabengebiet liegt zwar nicht innerhalb des luftrechtlich planfestgestellten Bereiches des Flughafens München; jedoch im festgelegten „Vorranggebiet Flughafenentwicklung“ des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP). In diesem Gebiet sind mit der weiteren Flughafenentwicklung konkurrierende raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen. Dieses Vorranggebiet soll die bauliche Entwicklung des Flughafens sichern und gleichzeitig das Heranrücken unverträglicher Nutzungen verhindern. Der Verstoß dieses Ziels ist durch das beantragte Vorhaben gegeben. Die mit dem Vorhaben einhergehende Nutzung (Konzertarena) stellt weder eine flughafenspezifische Hauptnutzung als auch eine flughafenaffine Nebennutzung dar und steht in keinerlei Verbindung mit dem Grundsatz des leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbaus des Verkehrsflughafens München. Wir weisen darauf hin, dass hier der Stellungnahme der Höheren Landesplanungsbehörde besondere Bedeutung zukommt.</p>	<p><i>Den Erfordernissen der Raumordnung steht die Planung nicht entgegen.</i></p> <p><i>Die Verträglichkeit des Vorhabens mit dem Ziel des LEP wurde bereits im Zuge der ersten Beschlussfassungen mit der höheren Landesbehörde vorabgestimmt.</i></p> <p><i>Mit Schreiben vom 12.01.2022 hat das Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie mitgeteilt, dass mit dem Ziel des Landesentwicklungsprogramms der Flughafenentwicklung konkurrierender raumbedeutsame Nutzungen in diesem Gebiet ausgeschlossen sind. Das StMWi stellt jedoch klar, dass zur Entwicklung moderner internationaler Drehkreuzflughäfen nicht nur flugbetriebliche Einrichtungen gehören. Auf Grundlage der übermittelten Unterlagen geht das StMWi daher davon aus, dass das Vorhaben mit dem Vorranggebiet Flughafenentwicklung vereinbar ist.</i></p> <p><i>Die Erläuterung der Stellungnahme ist der Begründung in Kapitel 4 zu entnehmen.</i></p>	
<p>Darüber hinaus teilen wir mit:</p> <p>ÖPNV und Schülerbeförderung (FB 11):</p> <p>Seitens des FB 11 – ÖPNV und Schülerbeförderung – bitten wir, darauf zu achten, dass der MVV-Linienverkehr und insbesondere der Schülerverkehr von der Baumaßnahme nicht beeinträchtigt wird.</p> <p>Wir bedanken uns für die erteilte Fristverlängerung.</p>	<p><i>Der Schülerverkehr findet vornehmlich im Zeitraum 7-8 Uhr und dann nachmittags über mehrere Stunden ab 13 Uhr statt. Das heißt der meiste Schülerverkehr wird durch eine abendliche Großveranstaltung nicht beeinträchtigt. Bei Kongressen/Tagesveranstaltungen ist der Verkehrsverkehr nicht so stark und wird durch die im Verkehrsgutachten vorgeschlagenen Maßnahmen leicht abgefedert. Bei den neu vorgesehenen LSA besteht zudem die Möglichkeit Busse zu priorisieren.</i></p>	

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

Mit freundlichen Grüßen			
Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.			
26. Werkfeuerwehr Flughafen München vom 30.04.2025		X	X
Bereitstellungsraum Flughafen München „Zum Bebauungsplan 88b Begründung“ Der Verkehrsknoten Knoten K5 (Kreuzung B301 mit Freisinger Allee) sowie die Änderung der Straßenführung in diesem Bereich grenzt unmittelbar an den Bereitstellungsraum Kammermüllerhof der Rettungskräfte. Dieser ist gemäß Alarm- und Einsatzplan des Landratsamtes Erding für den Flughafen München (Stand 15.06.2022) erforderlich und eingeplant. Da eine Großschadenslage am Flughafen mit Konzertreiseverkehr zusammenfallen kann, hält die Werkfeuerwehr den Standort „Kammermüllerhof“ folglich für ungeeignet.	Die Stellungnahme der Werkfeuerwehr wurde an die Flughafen München GmbH (FMG) weitergegeben, da die Werkfeuerwehr nicht in der Zuständigkeit der Stadt Freising liegt. Die FMG hat dazu wie folgt Stellung genommen: <i>"Hinsichtlich der bestehenden Bedenken der Eignung der Fläche als Aufstellfläche für Großschadenslage werden Alternativen geprüft. Bis eine geeignete Alternative gefunden ist, wird die Fläche weiterhin als Aufstellfläche vorgesehen"</i>		
Eine Kreuzung mit der Bezeichnung K3.1 erschließt am Rande des östlichen Flughafengeländes wichtige Gebäude (Real Estate, BMW Airport Service, Abschiebehaft, Tankstelle Agip etc.); auf Grund der örtlichen Ausdehnung an den Randbereichen der Zuständigkeit der Werkfeuerwehr und den durch Bescheid der Regierung von Oberbayern auferlegten Hilfsfrist darf sich auf Grund der Lichtsignalanlagen keine Verzögerung für die Einsatzkräfte ergeben, da ansonsten die bescheidete Hilfsfrist von 8 Minuten nicht mehr eingehalten werden kann. Eine Vorrangschaltung für die Einsatzfahrzeuge der Werkfeuerwehr wird hierzu für erforderlich gehalten.	Eine Vorrangschaltung für die Einsatzfahrzeuge der Werkfeuerwehr kann nicht im Rahmen der Bauleitplanung festgesetzt werden, sie wird jedoch in der Signalisierungsplanung berücksichtigt.		
Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

27. Verkehrsclub Deutschland VCD vom 30.04.2025		X	X
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>hiermit erhebt der VCD - Verkehrsclub Deutschland - Einwendungen zum Verfahren.</p> <p>Der VCD lehnt dieses Vorhaben entschieden ab - nachfolgend führen wir hierzu unsere Argumente auf:</p> <p>Raumplanung</p> <p>Ein Verkehrsflughafen ist nicht unbedingt ein geeigneter Ort, ein multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum zu errichten. Bei einem Veranstaltungsort von bis zu 20.000 Personen gibt es ein gewaltiges Verkehrsaufkommen, Lärm, Abgase, etc. Für solche Großveranstaltungen sollte ein zentraler Ort gewählt werden. Geeignete Veranstaltungsmöglichkeiten sind in der Landeshauptstadt München vorhanden, beispielsweise die Olympiahalle. Daher ist der geplante Standort völlig ungeeignet. Sollte solche eine Planung dennoch ernsthaft in Erwägung gezogen werden, ist jedoch unbedingt ein Raumordnungsverfahren notwendig. Außerdem stehen neue Einrichtungen am Flughafen in direkter Konkurrenz zu den Mittelzentren Freising und Erding - und hier auch zum Oberzentrum München, was raumplanerisch nicht beabsichtigt ist. Das neue Veranstaltungszentrum dient auch nicht der lokalen Kulturszene in den Landkreisen Freising und Erding. Die Planrechtfertigung fehlt - es handelt sich um eine gravierende Fehlplanung!</p>	<p><i>Raumordnungsverfahren:</i></p> <p><i>Ein Vorhaben ist überörtlich raumbedeutsam, wenn seine Raumbedeutsamkeit über ein Gemeindegebiet hinausreicht. Gegen die Annahme einer überörtlichen Bedeutsamkeit des Vorhabens sprechen jedoch insbesondere die nachfolgend aufgeführten, im Rahmen einer Gesamtabwägung als ausschlaggebend zu bewertenden Gesichtspunkte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Aus raumordnerischer Sicht stellt der Flughafen München ein strukturelles Trennelement dar, das eine klare Abgrenzung unterschiedlicher Funktionsräume bewirkt. Die benachbarten Kommunen sind aus Sicht des betrachteten Standorts jenseits dieser funktionalen Grenze verortet.</i> - <i>Die Erschließung des Vorhabens erfolgt unter Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Zusätzliche Aus- oder Umbaumaßnahmen auf dem Gebiet benachbarter Gemeinden sind im Vergleich zum Nullfall infolge des Vorhabens nicht erforderlich.</i> - <i>Die Lage unmittelbar angrenzend an das planfestgestellte Gebiet des Flughafens schließt es weitgehend aus, dass das Vorhaben maßgeblichen Einfluss auf die formellen und informellen Planungen benachbarter Gemeinden hat, da dieses Gebiet fachplanerisch die gemeindliche Planungshoheit sperrt (§ 37 BauGB).</i> - <i>Die vom Vorhaben beanspruchte Fläche grenzt direkt an das Flughafengelände und besitzt keine raumordnerisch relevanten landschaftlichen Merkmale.</i> - <i>Das Vorhaben wird auch in wirtschaftlicher Hinsicht keine maßgeblich negativen Auswirkungen auf benachbarte Kommunen haben.</i> <p><i>Da es sich nicht um ein überörtlich raumbedeutsames Vorhaben gem. Art. 24 Abs. 1 BayLplG handelt, sei die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens entbehrlich.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p><i>Dies wurde von der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.2 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung am 15.12.2022 innerhalb eines Termins sowie am 14.10.2022 per E-Mail unterstrichen. Weiterhin wurde die Regierung von Oberbayern erneut innerhalb der frühzeitigen Beteiligung um Stellung geben. Es liegt keine Änderung der Aussage vor. Eine genaue Erläuterung ist in der Begründung im Kapitel 4 zu finden.</i></p> <p><i>Planrechtfertigung:</i> <i>Die Bauleitplanung dient im Gegensatz zum Fachplanungsrecht nicht einer „Bedarfsdeckung“ und unterliegt daher nicht einer Planrechtfertigung. Bauleitpläne müssen nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB erforderlich sein, mithin eine positive Planungskonzeption aufweisen und grundsätzlich umsetzbar sein. Der vorliegende Planentwurf beruht auf einem umfassend ausgearbeiteten städtebaulichen Konzept. Durch die Ausgestaltung als vorhabenbezogener Bebauungsplan wird eine Umsetzung des geplanten Vorhabens nach Maßgabe des § 12 BauGB sichergestellt.</i></p> <p><i>Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, oder welches Angebot es dort bereits gibt, ist 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). Aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Gutachten wurde der Stadt nachvollziehbar dargelegt, dass einerseits der Standort aufgrund von zahlreichen Synergien mit der bestehenden Infrastruktur (z.B. Stellplätze) geeignet ist. Andererseits wurde damit auch nachgewiesen, dass das Vorhaben an diesem Standort funktioniert.</i></p>		
--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
 zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Die Arena ist speziell für Konzerte optimiert und bietet bessere Akustik, Sicht und Ausstattung als die vorhandenen Sport- oder Multifunktionshallen in der Region und kann somit auf neue Veranstaltungskonzepte eingehen. Eine ausführliche Erläuterung zur städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativenprüfung ist dem Aufstellungsbeschluss (Protokoll Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022 einzusehen unter: www.freising.de/rathaus/politik/tagesordnung-und-beschluesse) zu entnehmen.</p>		
<p>Verkehrsaufkommen</p> <p>Bei Veranstaltungen von bis zu 20.000 Personen ist mit einem erheblichen Verkehrsaufkommen zu rechnen. Dies führt zu zusätzlichen erheblichen Belastungen - Lärm, Staus und Schadstoffe - in einem sowieso schon extrem belasteten Umfeld rund um den Flughafen. Solche zusätzlichen Belastungen sind für die Anwohner nicht mehr zumutbar. Eine dadurch drohende Erweiterung der Schlüterbrücke in Freising wäre ein nicht akzeptabler Eingriff in die geschützten Isaraue, sollte daher unter allen Umständen unterbleiben.</p> <p>Es ist zu befürchten, dass Besucher eines Konzertes aus dem Großraum München künftig verstärkt das Auto nutzen, anstellen den ÖPNV. So ist aus Fürstenfeldbruck, Dachau oder Ottobrunn ein Veranstaltungsort in München relativ einfach per ÖPNV zu erreichen. Stattdessen droht ein zunehmender Wechsel vom ÖPNV auf das Auto, was den Klimazielen widerspricht und auch der Raumplanung.</p>	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt.</p> <p>Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt.</p> <p>In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</p> <p>Verkehr:</p> <p>Das Verkehrsgutachten hat 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) unter Berücksichtigung von umzusetzenden verkehrstechnischen Maßnahmen, wie z.B. der Ausbau des Knotens Zentralallee / B 301, sichergestellt werden kann.</p> <p>Das Gutachten zur Lufthygiene sowie das Schallgutachten berücksichtigen die Verkehrsprognose aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten.</p> <p>Lärm</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p><i>Für die prognostizierte Verkehrslärmzunahme kann ein ausreichender Schutz durch Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden gewährleistet werden.</i></p> <p><i>Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</i></p> <p><i>Lufthygiene und Feinstaub:</i></p> <p><i>Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt. Ein vierstreifiger Ausbau der Schlüterbrücke ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Das Verkehrsgutachten für die Eventarena zeigt, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt. Weitergehende Ausbauten liegen in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers. Ein möglicher Ausbau der Schlüterbrücke hängt zusammen mit der Verkehrsuntersuchung für den Knotenpunkt FS 44/45, für welchen es bereits Beschlussfassungen seitens Straßenbaulastträger gibt.</i></p> <p><i>Die Einmündung FS44/45 erreicht bereits in der Analyse 2024 (gem. Verkehrsuntersuchung Knoten FS 44/45) und im Prognose Nullfall 2035 keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Für den Knotenpunkt gibt es daher bereits Verkehrsuntersuchungen seitens des Straßenbaulastträgers. Die Untersuchung ergibt die Notwendigkeit eines 4 – spurigen Ausbaus der Pförreraubücke (östlich vorgelagerte Brücke, nicht die Isarbrücke). Auf Grundlage der Untersuchung wurden bereits Beschlussfassungen zu den notwendigen Umbaumaßnahmen sowie für zukünftige VgV Verfahren gefasst.</i></p>		
--	---	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<i>Das Verkehrsmodell für das Vorhaben zeigt zudem, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt.</i>		
Flächenverbrauch Der geplante Flächenverbrauch ist enorm - gerade in der durch die unmittelbare Umgebung sehr starke gewerbliche Nutzung ist jedoch ein nicht bebauter und nicht versiegelter Bereich sehr wichtig. Insbesondere unter dem Aspekt der Klimaveränderung sind nicht versiegelte Flächen sehr wichtig.	<i>Bei Umsetzung des Bebauungsplans erfährt das Plangebiet mit dem Bau von Gebäuden und Nebenflächen sowie dem Ausbau der Freisinger Allee neue Versiegelungen (insgesamt max. ca. 7,8 ha), was mit einem Verlust von Bodenfunktionen verbunden ist. Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen durch die geplanten Versiegelungen werden im Rahmen des Bebauungsplans entsprechende Maßnahmen vorgesehen.</i> <i>Durch die Anlage von unversiegelten Grün- und Versickerungsflächen und die Versickerungspflicht innerhalb des Vorhabengebiets können beispielsweise Bodenfunktionen wiederhergestellt werden.</i> <i>Ergänzend übernehmen extensive und intensive Dachbegrünungen Bodenfunktionen (Wasseraufnahme und -retention, Verdunstungsfähigkeit). Weitere rechtlich verbindlich gesicherte Vermeidungsmaßnahmen stellen beispielsweise die Festsetzungen zur insektenfreundlichen Ausbildung von Beleuchtung und Werbeanlagen dar.</i> <i>Der Grundsatz der Ressourcenschonung spiegelt sich auch in der Nähe zur bestehenden Erschließung (Straßen und Sparten) und öffentlichen Einrichtungen wider. Es können insbesondere die bestehenden Straßen sowie vorhandene Infrastruktur benutzt werden.</i> <i>Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden, der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf wird über Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biotoptypen von</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt.		
Flugverkehr/Klimaschutz Der Flugverkehr ist der klimaschädlichste Verkehrsträger überhaupt. Es ist zu befürchten, dass Tagungsgäste "extra einfliegen" zu einem Kongress, anstelle beispielsweise umweltfreundlich mittels ICE-Sprinter (Berlin-München-Hbf. in 3:49h) zu reisen. Dies widerspricht allen Bemühungen des Klimaschutzes und leistet Forderungen nach einer 3.Startbahn weiteren Vorschub.	<p><i>Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben eine maßgebliche Auswirkung auf die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen München hat. Im Übrigen sind Luftverkehrsfragen inkl. der Zumutbarkeit der Auswirkungen des Flughafens luftverkehrsrechtlich im Planfeststellungsrecht geregelt und nicht Gegenstand der kommunalen Bauleitplanung.</i></p> <p><i>Das vorliegende Bebauungsplanverfahren betrifft ausschließlich die Errichtung einer Eventarena. Gegenstand der Planung ist die städtebauliche Entwicklung und Ordnung im Bereich des vorgesehenen Baugebietes. Die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen ist ein eigenständiges luftverkehrsrechtliches Vorhaben, das nicht Teil dieses Bebauungsplans ist. Eine rechtliche oder sachliche Verknüpfung zwischen beiden Projekten besteht nicht. Die Stadt Freising hat sich im Gerichtsverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) gegen den sogenannten „Ewigkeitsfeststellungsbescheid“ zur dritten Startbahn klar positioniert und ihre ablehnende Haltung deutlich gemacht. Damit ist dokumentiert, dass die Stadt keine Schritte unternimmt, die den Bau einer dritten Startbahn fördern würden. Das aktuelle Bebauungsplanverfahren steht dieser Haltung nicht entgegen. Positiv hervorzuheben ist, dass die Planfeststellungsgrenze des Flughafens nach Osten verschoben wurde. Dadurch wurde der Planfeststellungsbereich verkleinert und die Stadt Freising hat in diesem Gebiet ihre kommunale Planungshoheit zurückgewonnen. Mit der Eventarena wird ein städtebaulich sinnvoller Abschluss des Flughafenareals nach Westen gesetzt. Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und die eigenständige Entwicklung des Stadtgebiets.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

Schadstoffe

Wie kommt man auf die Idee, ausgerechnet an dieser Stelle einen Veranstaltungsort für bis zu 20.000 Menschen schaffen zu wollen?

Der Standort befindet sich zwischen den beiden Start- und Landebahnen. In über 60% der Starts erfolgt dies (windbedingt) nach Westen. Gerade in der Startphase ist der höchste Kerosinverbrauch und damit das höchste Schadstoffaufkommen überhaupt. Und direkt darunter? Richtig: hier mutet man bis zu 20.000 Menschen zu, stundenlang die extrem hohen und gesundheitsschädigenden Schadstoffe (bei der Verbrennung von Kerosin entstehen über 220 gesundheitlich schädliche Substanzen, davon über 20 sind auch krebserregend) einzusatmen. Die Belastung mit Ultrafeinstaub ist extrem - viele Werte übersteigen die WHO-Grenzwerte um bis zu das zehnfache! Es ist nicht zu verantworten, Menschen - genau an der schlimmsten möglichen Stelle - diesen Gesundheitsgefahren auszusetzen.

Sollte dennoch ein entsprechendes Veranstaltungszentrum geschaffen werden, sind unbedingt geeignete und ausreichende Filteranlagen erforderlich, um vor gesundheitlichen Gefahren zu schützen - alles andere wäre grob fahrlässig.

Außerdem wird sich dies in Fachkreisen rumsprechen - Fachärzte werden wohl nicht erpicht darauf sein, ihren Kongress ausgerechnet am Flughafen mit extremen Schadstoffwerten abhalten zu wollen. Noch dazu wo es geeignetere und schönere Veranstaltungsorte im Stadtzentrum von München gibt, wo man hinterher noch schön in ein Weinlokal gehen kann, anstelle am Flughafen "rumzuhängen".

Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt. Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM_{2,5} (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM₁₀ (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neue EU-Grenzwert, der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM_{2,5} bei 10 µg/m³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m³. Für PM₁₀ gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel und 45 µg/m³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten. Die lufthygienische Untersuchung hat die Belastung durch den bestehenden Flugverkehr in der Hintergrundbelastung entsprechend berücksichtigt. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass Ultrafeinstaub ein Bestandteil des Feinstaubs ist, der bei der Erfassung PM_{2,5} und PM₁₀ enthalten ist.

Unter Berücksichtigung der Messergebnisse der letzten Jahre an den Messstationen LHY4 und LHY7, die im Bereich der südlichen Start- und Landebahn betrieben werden, ergeben

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Für Fragen und weitere Details stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p><i>sich derzeit keine Hinweise auf Überschreitungen der aktuell gültigen Grenzwerte gemäß der 39. BImSchV. Für Ultrafeinstaub existieren bislang auch keine gesetzlich festgelegten Grenzwerte, da die wissenschaftliche Evidenz zur Ableitung solcher Werte derzeit noch nicht als ausreichend angesehen wird.</i></p>		
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
<p>28. Wasserwirtschaftsamt München vom 30.04.2025</p>		X	
<p>Niederschlagswasserversickerung: Gemäß Entwässerungskonzept sollen einige Mulden bepflanzt werden.</p> <p>Die Bepflanzung in den Mulden ist so zu gestalten, dass sie die qualitative und quantitative Leistungsfähigkeit der Mulde nicht negativ beeinflusst. Dies kann zum Beispiel durch eine Erhöhung des Bereichs um die Bäume gewährleistet werden. Dies würde gleichzeitig einen Schutz des Baumstamms vor Staunässe bedeuten. Wir weisen darauf hin, dass Bäume in Mulden einen erhöhten Unterhaltungsaufwand darstellen.</p>	<p><i>Kenntnisnahme, ist im Rahmen der Bauausführung zu berücksichtigen</i></p>		
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
<p>29. Regierung von Oberbayern Luftamt Südbayern vom 05.05.2025</p>		X	
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zu der o. g. Bauleitplanung nehmen wir hiermit unter luftverkehrsrechtlichen Gesichtspunkten Stellung. Wir bitten um entsprechende Berücksichtigung im weiteren Verlauf des Bauleitplan-Aufstellungsverfahrens.</p>			
<p>1. Lichtemissionen</p>	<p><i>Die Festsetzungen und Hinweise werden in der Satzung entsprechend ergänzt.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

Vom MUCcc und den Nebengebäuden dürfen – über die Regelungen in § 17 des Teil B Festsetzungen durch Text – keine Lichtemissionen ausgehen, die den Luftverkehr beeinträchtigen. Dies betrifft Lichteinwirkungen auf die Piloten bei Start- und Landevorgängen sowie auf das Luftsicherungspersonal im MUC-Tower (DFS) und den Vorfeldtoren der FMG.

Dem Umweltbericht kann entnommen werden, dass Lichtemissionen in erster Linie durch Werbung am MUCcc selbst sowie dem Hotel- und Parkhausgebäude geplant sind. Neben Sponsoren- und Namenlogos sind auch großflächigere Werbeanlagen mit bewegender Lichtwirkung (z.B. LED-Video-Anlagen) geplant. Hinzu kommen die Beleuchtung der Straßen und Wege, der Logistik- und Arbeitsbereiche sowie der Arena-Fassade einschließlich Traggerüst.

All diese Anlagen müssen so betrieben werden, dass durch Lichtemissionen keine Blendwirkungen bzw. sonstige störende Wirkungen auf den Luftverkehr ausgehen. Positiv zu bewerten ist, dass seitens der Planung diese Thematik erkannt und berücksichtigt wird. Sollten sich gleichwohl im „Echtbetrieb“ Störwirkungen ergeben, so ist denen in Abstimmung mit den Betroffenen (insb. DFS, FMG, Luftamt) durch geeignete Abhilfemaßnahmen bis hin zur Beendigung der konkret betroffenen Störung entgegenzuwirken.

Rein vorsorglich weisen wir auf folgende Verbote des § 19 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) hin: In einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von der Begrenzung von Flugplätzen ist während der Betriebszeit des Platzes der Aufstieg von Feuerwerkskörpern, von ballonartigen Leuchtkörpern, insbesondere von Flug- oder Himmelslaternen, sowie der Betrieb von Scheinwerfern oder optischen Lichtsignalgeräten, insbesondere Lasergeräten, die geeignet sind, den Flugbetrieb an einem Flugplatz zu stören, verboten (entsprechendes gilt – allerdings ohne mit Lichte-missionen verbunden zu sein – für das Steigenlassen von Drachen und Kinderballonen oder das Betreiben von Schirmdrachen).

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>2. Fluglärm Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft des MUCcc zum Flughafen München ist mit Lärmimmissionen durch den Flughafenbetrieb, insb. durch den Flugbetrieb zu rechnen (Flug- und Boden-lärm). Insoweit sind entsprechende Vorkehrungen zum passiven Schallschutz vorzusehen, um einen möglichst störungsfreien Ablauf der Veranstaltungen zu gewährleisten.</p>	<p><i>Das schalltechnische Gutachten berücksichtigt die Lärmimmissionen aus dem Flughafenbetrieb. Daraus ergebende Schallschutzmaßnahmen werden entsprechend durch Festsetzungen geregelt.</i></p>		
<p>3. Mitnutzung des Flughafengeländes Den Planungsunterlagen kann entnommen werden, dass Einrichtungen des Flughafens und das Flughafengeländes selbst genutzt werden sollen, um die Veranstaltungen im MUCcc durchführen zu können. Bei diesen Mitnutzungen – bei denen es sich jeweils um sog. nicht-luftfahrtaffine Nutzungen handelt – geht es sich insb. um die Nutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - von Parkhäusern und -plätzen, - den fußläufigen Wegeverbindungen zwischen dem MUCcc-Gelände und den Parkhäusern und -plätzen sowie dem S-Bahnhaltepunkt Besucherpark oder - der Privatstraßen der FMG <p>(diese Aufzählung ist nicht abschließend). Da diese Mitnutzungen außerhalb des Umgriffs der Bauleitplanung stattfinden sollen, sind diese nicht Gegenstand des Bauleitplanungsverfahrens. Insoweit geht das Luftamt davon aus, dass die FMG als Inhaberin der Planfeststellung für den MUC ein Mitnutzungskonzept entwickeln und zwecks rechtlicher und sachlicher Abstimmung auf das Luftamt zukommen wird.</p>	<p><i>Die in der Stellungnahme genannten Mitnutzungen – insbesondere die Nutzung von Parkhäusern und Parkplätzen, der fußläufigen Wegeverbindungen zwischen dem Vorhabengrundstück und den Parkhäusern bzw. dem S-Bahnhaltepunkt Besucherpark sowie der Privatstraßen der FMG – sind Gegenstand umfangreicher, bereits geschlossener, vertraglicher Vereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger und der FMG und dauerhaft hinreichend gesichert. Die Stadt hat den Hinweis zur Vorlage eines Mitnutzungskonzepts an die FMG weitergegeben.</i></p>		
<p>Beschlussvorschlag:</p>			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Die textliche Festsetzung § 11.7 erhält folgende Fassung:</p> <p>Beleuchtete oder selbst leuchtende Werbeanlagen sowie Werbeanlagen mit sich bewogender Lichtwirkung sind zulässig, wenn nachgewiesen wird, dass sie im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs (insbesondere Straßen- und Luftverkehr) unbedenklich sind.</p> <p>Folgender Hinweis wird ergänzt:</p> <p>2. Luftverkehrsordnung In einer Entfernung von weniger als 1,5 Kilometern von der Begrenzung von Flugplätzen ist während der Betriebszeit des Platzes der Aufstieg von Feuerwerkskörpern, von ballonartigen Leuchtkörpern, insbesondere von Flug- oder Himmelslaternen, sowie der Betrieb von Scheinwerfern oder optischen Lichtsignalgeräten, insbesondere Lasergeräten, die geeignet sind, den Flugbetrieb an einem Flugplatz zu stören, verboten.</p> <p>Im Übrigen wird an der Planung festgehalten.</p>			
30. Deutsche Telekom Technik GmbH vom 07.05.2025		X	X
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Vielen Dank für die zugesandten Unterlagen, die Beteiligung an dem Verfahren und die Fristverlängerung !</p> <p>Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte, hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.</p>	<p><i>Der Lageplan mit den eingezeichneten Telekommunikationsanlagen wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Bauausführung berücksichtigt.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

Zur oben genannten 41. FlNPL.-Änderung Freising nehmen wir, gleichlautend wie unsere Antwort vom 07.05.2025 zum Bebauungsplan Nr. BBPL. 88 B MUCcc, wie folgt Stellung:

Im Randbereich des Planungsgebietes ist von uns teilweise eine Telekommunikationsinfrastruktur vorhanden !
Änderungen, Baumaßnahmen oder Planungen zu Baumaßnahmen sind zurzeit nicht vorgesehen.

Einen Lageplan mit unseren eingezeichneten Telekommunikationsanlagen haben wir beigelegt.
Zeichen und Abkürzungen im Lageplan sind in der Legende in der Kabelschutzanweisung zu entnehmen.

Bitte beachten sie: Der übersandte Lageplan ist nur für Planungszwecke geeignet, ansonsten ist er unverbindlich.
Bei allen Grabungen am oder im Erdreich bitten wir beiliegende Kabelschutzanweisung unbedingt zu beachten.

Vorbehaltlich einer positiven Ausbauentscheidung machen wir darauf aufmerksam,
dass die vorhandene Telekommunikationsinfrastruktur nicht ausreicht um das Plangebiet zu versorgen.
Es sind zusätzliche Planungen und Baumaßnahmen erforderlich.

Die Telekom Deutschland GmbH behält sich vor, die ggf. erforderliche Erweiterung der Telekommunikationsinfrastruktur in mehreren unabhängigen Bauabschnitten durchzuführen und ihre Versorgungsleitungen nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu verlegen.

Kenntnisnahme

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

Für die Anbindung neuer Bauten an das Telekommunikationsnetz der Telekom sowie der Koordinierung mit den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es unbedingt erforderlich, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen der

Bauherrenhotline

Tel.: 0800 330 1903

oder E-Mail: fmb.bhh.auftrag@telekom.de

so früh wie möglich, mindestens 6 Monate vorher angezeigt werden.

Wir bitten folgende fachliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufzunehmen :
In allen Straßen bzw. Gehwegen sind geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Telekommunikationsanlagen vorzusehen.

Von einer Ergänzung der Festsetzungen wird abgesehen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden entsprechende Trassen vorgesehen.

Im Falle einer Straßen-Aufweitung der Freisinger Allee im Bereich unserer teilweise hier verlaufenden Kabelanlagen (bis zu 2 Kabel, bis zu 2 Rohre)
ist eine rechtzeitige Beteiligung der Telekom angezeigt.

Kenntnisnahme und wird im Rahmen der Bauausführung berücksichtigt

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist.

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013 (siehe hier u. a. Abschnitt 6) zu beachten.

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de


Wir bitten sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien nicht behindert werden.

Bitte beteiligen Sie uns auch weiterhin am Planverfahren.

Mit freundlichen Grüßen
i.A. Robert Huber

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

 <table><tr><td colspan="2">AT/Vh-Bez.: PLAN_I_GF_MEGAPLAN, Umschaltung Skylink 970 und 8122</td><td colspan="2">AT/Vh-Nr.</td></tr><tr><td>TI NL</td><td colspan="3">Süd</td></tr><tr><td>PTI</td><td colspan="3">München, Rosenheim</td></tr><tr><td>ONB</td><td>Neufahrn b Freising, Hallbergmoos, Freising, München</td><td>AsB</td><td>8, 1, 2, 97</td></tr><tr><td>Bemerkung:</td><td></td><td>VsB</td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td>Name</td><td>T NL S PTI25 Robert H.</td></tr><tr><td></td><td></td><td>Datum</td><td>29.04.2025</td></tr></table>		AT/Vh-Bez.: PLAN_I_GF_MEGAPLAN, Umschaltung Skylink 970 und 8122		AT/Vh-Nr.		TI NL	Süd			PTI	München, Rosenheim			ONB	Neufahrn b Freising, Hallbergmoos, Freising, München	AsB	8, 1, 2, 97	Bemerkung:		VsB				Name	T NL S PTI25 Robert H.			Datum	29.04.2025		
AT/Vh-Bez.: PLAN_I_GF_MEGAPLAN, Umschaltung Skylink 970 und 8122		AT/Vh-Nr.																													
TI NL	Süd																														
PTI	München, Rosenheim																														
ONB	Neufahrn b Freising, Hallbergmoos, Freising, München	AsB	8, 1, 2, 97																												
Bemerkung:		VsB																													
		Name	T NL S PTI25 Robert H.																												
		Datum	29.04.2025																												
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>																															

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

31. Polizeiinspektion Freising vom 30.04.2025		X	X
<p>Wie eine Überprüfung am 24.04.2025 ergab, hat die Polizeiinspektion Freising bezüglich des Bebauungsplans "MUCc - Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum" folgende Anregungen bzw. Einwände:</p> <p><u>Zu dem Punkt 1.2 der Textlichen Begründung „Planungsrechtliche Grundlagen“, Unterpunkt 1.2.1 „Fernstraßenrecht“</u></p> <p>„Der Knotenpunkt B301/Freisinger Allee ist Teil des Bebauungsplanumgriffs. Der vorliegende Plan wird keine Änderungen am planfestgestellten Umfang der B 301 zur Folge haben; es handelt sich also nicht um einen (teilweise) planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan gemäß § 17b Abs. 8 FStrG. Die notwendigen baulichen Anpassungsmaßnahmen auf Grundlage des Gesamtverkehrsgutachtens führen nicht zu einer Änderung des gegenwärtig plan-festgestellten Bereichs.“</p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass im Bundesverkehrswegeplan 2030 unter der Projektnummer B301-G021-BY-T02-BY weiterhin die Erweiterung der B301 auf 4 Fahrstreifen auf der Dringlichkeitsstufe Vordringlicher Bedarf (VB) steht. Diese Tatsache und die bereits geplanten Entlastungseffekte bitten wir bei den Planungen der MUCc zu berücksichtigen.</p>	<p><i>Im Bestandsszenario werden für die Berechnung der Prognosebelastungen des allgemeinen Kfz-Verkehrs 2035 keine Ausbaumaßnahmen der BAB A 92 sowie der B 301 angenommen.</i></p> <p><i>Gegenübergestellt wird das Endausbauszenario, bei dem für die Berechnung der Prognosebelastungen des allgemeinen Kfz-Verkehrs 2035 der 8-streifiger Ausbau der A92 zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Neufahrn und dem Autobahndreieck (AD) Flughafen München sowie der 4-streifige Ausbau der B 301 zwischen Anschlussstelle (AS)-Hallbergmoos und Freising Mitte zu Grunde gelegt werden.</i></p> <p><i>Im ausgebauten Abschnitt der B 301 ist die Zunahme im Vergleich zum Bestandsszenario um 8% höher. Auf dem nicht-ausgebauten Abschnitt der B 301, südlich der AS Hallbergmoos, wird keine weitere Verkehrszunahme prognostiziert. Daraus lässt sich schließen, dass auch hier das maßgebende Bemessungsszenario das Bestandsszenario ohne Ausbau darstellt.</i></p>		
<p><u>Zu dem Punkt 1.2 der Textlichen Begründung „Planungsrechtliche Grundlagen“, Unterpunkt 1.5.2 „Ruhender Verkehr“.</u></p> <p>„Im Flughafenbereich stehen insgesamt mehr als 30.000 Stellplätze zur öffentlichen Nutzung und weitere Stellplätze zur Nutzung durch Mitarbeiter oder zur Nutzung von Dritten (fremdvermietete Stellplätze) zur Verfügung. Unmittelbar in der Nähe zum Vorhabengrundstück befinden sich insbesondere folgende öffentlichen Parkflächen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - „P44“ (Luftlinien-Entfernung zum Vorhabengrundstück ca. 230 m), - „P43“ (Luftlinien-Entfernung zum Vorhabengrundstück ca. 500 m), - „P71“ (Luftlinien-Entfernung zum Vorhabengrundstück ca. 400 m), - „P73“ (Luftlinien-Entfernung zum Vorhabengrundstück ca. 380 m), - „P74“ (Luftlinien-Entfernung zum Vorhabengrundstück ca. 390 m), - „P55“ (Luftlinien-Entfernung zum Vorhabengrundstück ca. 860 m), - „P50“ (Luftlinien-Entfernung zum Vorhabengrundstück ca. 1,3 km), 	<p><i>Die Stadt hat keine unmittelbare Möglichkeit, auf die Ausstattung und technische Ausgestaltung der Parkhäuser und der Beschilderungssysteme außerhalb ihres eigenen Einflussbereichs hinzuwirken. Vertraglich sichergestellt ist, dass das Arena-Parkhaus in die bestehende Beschilderung des Flughafens München integriert wird. Der Einsatz digitaler Anzeigen ist hierbei für die Zukunft vorgesehen.</i></p> <p><i>Die FMG betreibt zudem eine umfangreiche Parkleitzentrale, die auch für das Arena-Parkhaus genutzt werden kann, sodass eine einheitliche Leitzentrale sichergestellt ist. Das veranstaltungsbezogene Parkraummanagement erfolgt in enger Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und der FMG und ist durch vertragliche Regelungen gesichert. Dies</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<ul style="list-style-type: none"> - „P51" (Luftlinien-Entfernung zum Vorhabengrundstück ca. 1,45 km), - „P-Technik" (Luftlinien-Entfernung zum Vorhabengrundstück ca. 1 km), - Busparkplatz „P53" (Luftlinien-Entfernung zum Vorhabengrundstück ca. 1,7 km)." <p>Sämtliche Parkhäuser sollten mittels eines Digitalen Parkleitsystems ausgeschildert werden, um den Parksuchverkehr der Konzertbesucher zügig abwickeln zu können und eine Orientierungslosigkeit in einer unbekannten und stressigen Umgebung zu vermeiden. Digitale und vor allem intelligente Parkleitsysteme verbessern den Verkehrsfluss zu Beginn einer Veranstaltung und entzerren den Verkehrsabfluss bei Veranstaltungsende.</p>	<p>umfasst sowohl die Signalethik als auch die Koordination des weiteren Parkraummanagements, um einen reibungslosen Verkehrsfluss vor, während und nach Veranstaltungen sicherzustellen.</p>		
<p><u>Zu dem Punkt 3 der Textlichen Begründung, Unterpunkt 3.1.2 „Parkhaus"</u></p> <p>„Das Arena-Parkhaus bietet bis zu 1.450 PKW-Stellplätze, dort sollen die für die Arena mindestens tatsächlich herzustellenden 1.260 Stellplätze gem. textliche Festsetzung und verkehrliches Erschließungskonzept untergebracht werden."</p> <p>Wir verzeichnen deutlich steigende Zahlen an sog. „Parkremplern" durch das „Anschlagen mit Fahrzeugtüren" beim Ein- und Aussteigen und bei Ein- und Ausparkvorgängen. Deshalb empfehlen wir eine moderne Mindestbreite der Stellplätze von 2,50 Metern und eine Länge von 5,20 Metern.</p>	<p>Die Stellplätze im Parkhaus des Vorhabens sind gem. Planung mit 2,5 x 5,2m vorgesehen.</p>		
<p><u>Zu dem Punkt 5 der Textlichen Begründung, Unterpunkt 5.14.1 „Pkw-Stellplätze"</u></p> <p>Mit dem planerischen Vorgehen und dem verkehrlichem Erschließungskonzept besteht Einverständnis, da die Berechnungen in dem „worst case" Szenario mit der üblichen Annahme eines Pkw-Besetzungsgrades von 2,5 Personen pro Pkw und einem nachvollziehbaren „modal Split" gerechnet wurden. Jedoch sollte die Verkehrslenkende Wirkung wie bereits unter Punkt 1.5.2 durch ein</p>	<p>Kenntnisnahme</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>digitales Verkehrsleit- sowie einem Parkleitsystem geregelt werden, um eine gleichmäßige Verkehrslastverteilung zu erreichen.</p>		
<p><u>Zu dem Punkt 4 des Verkehrsgutachten „MW“, Unterpunkt 4.2.2 „Vorhandenes Erschließungssystem“</u></p> <p>„Die Haupteerschließung des Flughafens München erfolgt über die „Zentralallee“, welche ausschließlich Richtung Westen an die Bundesautobahn BAB A 92 angebunden ist. Es handelt sich um einen sogenannten „Halbanschluss“, so dass die aus Richtung Freising ankommenden Besucher von MUCcc bereits an der Anschlussstelle BAB A 92 Freising Mitte über die Bundesstraße B 301 anfahren.“</p> <p>Der erwähnte „Halbanschluss“ am Knotenpunkt K1 wurde von der Polizeiinspektion Freising bisher bei allen historischen verkehrlichen Planungen als kritisch gesehen. Diese Tatsache trifft nicht nur auf den flughafenbezogenen Verkehr, sondern auch auf den normalwerktäglichen Verkehr zu. Auch die fehlende Auffahrtsmöglichkeit am Knotenpunkt K8.1 von Hallbergmoos kommend in Fahrtrichtung München, die zu kurze Rechts-Abbiegespur von Freising kommend und die mangelnde Ampelschaltung wurden von uns bereits mehrfach thematisiert. Da die Bauform der Anschlussstelle Freising-Mitte nicht den üblichen Grundrissen nach der Richtlinie für die Anlagen von Autobahnen (RAA 2008) entspricht und als Provisorium hergestellt wurde, sehen wir die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes langfristig eben auch als gehandicapt an. Sollte es jedoch zu einem vierspurigen Ausbau der B301 und der K FS44 kommen, regen wir an einen üblichen Grundriss der Anschlussstelle anzustreben.</p>	<p><i>Kenntnisnahme, Ein vierstreifiger Ausbau der B301 ist nicht Gegenstand dieses B-Plans. Die Funktionsfähigkeit ist ohne diese Maßnahme nachgewiesen; weitergehende Ausbauten liegen in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers.</i></p>	
<p><u>Zu dem Punkt 4 des Verkehrsgutachten „MIV“, Unterpunkt 4.2.4.1 „Verkehrserhebungen“</u></p>	<p><i>Die angesprochene Thematik ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens. Etwaige Aus- oder Umbaumaßnahmen liegen in der Zuständigkeit des jeweiligen Straßenbaulastträgers. Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</i></p>	

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Die beschriebenen Phänomene an den Knotenpunkt K7 und K2.2 sind ebenfalls von der Polizeiinspektion Freising in jeder historischen verkehrlichen Planung beschrieben, angemahnt und prognostiziert worden und haben ihr Ursachen nicht bei dem Vorhabensträger, sondern bei den nicht mehr leistungsfähigen Knotenpunkten K7, K8.1, K8.2, K5 und K2.2.</p>			
<p><u>Zu dem Punkt 4 des Verkehrsgutachten „M/V“, Unterpunkt 4.2.5 „Verkehrsbelastung Analyse 2024“</u></p> <p>„Die Bundesautobahn BAB A 92 weist im Bereich des Autobahndreiecks Flughafen eine Querschnittsbelastung von ca. 117.350 Kfz/24h mit ca. 11.730 Schwerverkehrsfahrten auf. Nach dem Abzweig Flughafen sinkt die Querschnittsbelastung deutlich auf ca. 56.000 Kfz/24h.“</p> <p>Laut der Verkehrsmengenkarte 2010 wies die BAB A92 im Bereich des AD Flughafen im Jahr 2010 eine Verkehrsbelastung von 93.919 Kfz/24h mit 7.294 Schwerverkehrsfahrten auf. Nach dem Abzweig Flughafen eine Belastung von 46.971 Kfz/24h. Das wäre eine Steigerung der Verkehrsbelastung von rund 20 Prozent in 14 Jahren! Im Bereich des Schwerverkehrs von 50 Prozent.</p>	<p><i>Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</i></p>		
<p><u>Zu dem Punkt 4 des Verkehrsgutachten „MW“, Unterpunkt 4.3.2 „Bestandsszenario 2035“</u></p> <p>Zusätzlich werden in nachfolgender Tabelle die Verkehrszunahmen zwischen 2024 und 2035 an ausgewählten Straßenquerschnitten dargestellt:</p> <p>Die Querschnittsbelastung der BAB A 92 steigt südlich des AD Flughafen um 9% auf ca. 127.350 Kfz/24h und nach dem Abzweig Flughafen um 3% auf 57.600 Kfz/24h. Die Verkehrszunahme auf der Bundesstraße B 301 liegt zwischen 21% nördlich der Freisinger Allee und 49% südlich der AS Hallbergmoos.</p> <p>Auf Höhe des Gewerbegebietes Hallbergmoos ist eine deutliche Verkehrszunahme von 71% zu verzeichnen. Die Zentralallee ist im Prognosejahr 2035 mit ca. 85.250 Kfz/24h belastet. Mit einer Zunahme von über 80% wird auf der Freisinger Allee eine deutlich höhere Verkehrsbelastung prognostiziert.“</p>	<p><i>Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Eine weitere Steigerung um 21 Prozent sehen wir, bereits ohne den Bebauungsplan Nr. 88b als äußerst kritisch an.</p>		
<p><u>Zu dem Punkt 4 des Verkehrsgutachten „MW“, Unterpunkt 4.3.2 „Bestandsszenario 2035“</u></p> <p>Auf der K FS44 würde sich die Verkehrsbelastung von 2010: 15086 Kfz/24h, über 2024: 22150 Kfz/24, bis zum Bestandsszenario 2035: 31.850 Kfz/24h, also verdoppelt haben, ohne dass der Knotenpunkt K7 je verändert wurde. Wir regen deshalb dringend eine Veränderung an dem Knotenpunkt FS44/FS45 an.</p>	<p><i>Die Einmündung FS44/45 erreicht bereits in der Analyse 2024 (gem. Verkehrsuntersuchung Knoten FS 44/45) und im Prognose Nullfall 2035 keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Für den Knotenpunkt gibt es daher bereits Verkehrsuntersuchungen seitens des Straßenbaulastträgers. Auf Grundlage der Untersuchung wurden bereits Beschlussfassungen zu den notwendigen Umbau Planungen sowie für zukünftige VgV Verfahren gefasst. Das Verkehrsmodell für die Eventarena zeigt zudem, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt.</i></p>	
<p><u>Zu dem Punkt 4 des Verkehrsgutachten „M/V“, Unterpunkt 4.5.2 „Leistungsfähigkeit Straßennetz“</u></p> <p>„Die vorfahrtgeregelte Einmündung K8.2 — B 301/Rampe A 92 Süd ist mit der Stufe F überlastet. Die Verkehrsströme von der Autobahn kommend können kaum auf die B 301 einbiegen, sodass es zu einem Rückstau bis auf die Autobahn kommt. Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit wird eine Signalisierung der Einmündung mit folgenden Eigenschaften empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neubau einer LSA und Ausbau der Zufahrt Rampe Süd mit Fahrspuraufteilung Links / Rechts auf einer Mindestlänge von ca. 40 M - Verlängerung der Rechtsabbiegespur aus Fahrtrichtung Süden auf 70-80m - Koordinierung mit LSA B 301 /A 92 Rampe Nord - Umlaufzeit = 90s - 3-Phasensteuerung separate LA-Phase aus Norden“ <p>Die Vorgesprochenen Maßnahmen befürworten wir ausdrücklich.</p> <p>„Wie die Rückstaubeobachtungen zeigen (5. Kapitel 4.2.4.1), weist die Einmündung K7 — FS44/45 bereits in der Analyse 2024 keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf (mindestens von 17-18 Uhr). Aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme auf der B 301 erreicht der Knotenpunkt im Prognose Nullfall 2035 auch für den Zeitraum 18.00 — 19.00 Uhr keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Mit einer mittleren Wartezeit von ca. 110s ist dabei der Linksabbieger aus Fahrtrichtung Süden maßgebend. Die 95%-Rückstaulänge beläuft sich nach Süden auf ca. 450m. Der Stadt Freising ist</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p> <p><i>Ein vierstreifiger Ausbau der Schlüterbrücke ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Das Verkehrsgutachten für die Eventarena zeigt, dass es von/nach Freising zu keiner maßgebenden Verkehrszunahme durch Veranstaltungsbesucher kommt. Weitergehende Ausbauten liegen in der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers. Ein möglicher Ausbau der Schlüterbrücke hängt zusammen mit der Verkehrsuntersuchung für den Knotenpunkt FS 44/45, für welchen es bereits Beschlussfassungen seitens Straßenbaulastträger gibt.</i></p> <p><i>Die Einmündung FS44/45 erreicht bereits in der Analyse 2024 (gem. Verkehrsuntersuchung Knoten FS 44/45) und im Prognose Nullfall 2035 keine ausreichende Leistungsfähigkeit. Für den Knotenpunkt gibt es daher bereits Verkehrsuntersuchungen seitens des Straßenbaulastträgers. Die Untersuchung ergibt die Notwendigkeit eines 4 – spurigen Ausbaus der Pförreraubücke (östlich vorgelagerte Brücke, nicht die Isarbrücke). Auf Grundlage der Untersuchung wurden</i></p>	

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>sich dieses Zustandes bewusst und wird in einer unabhängigen Untersuchung potenzielle Maßnahmen erarbeiten,"</p> <p>Bei allen bisherigen verkehrlichen Planungen hat die Polizeiinspektion Freising deshalb zu einem höhenfreien Dreieck und einem vierspurigen Ausbau der Isarbrücke zur St2350 geraten.</p> <p>„Am Knotenpunkt K7 - FS44/45 ist keine maßgebende Verkehrszunahme durch den Besucherverkehr zu erwarten (+ ca. 100 Kfz/h). Aus diesem Grund ist die Einmündung von 18.00 — 19.00 Uhr zwar weiterhin mit der Qualitätsstufe F überlastet, jedoch sind die Wartezeiten und Rückstaulängen nahezu identisch wie im Prognose Nullfall 2035.“</p> <p>Das hier beschriebene Szenario tritt völlig unabhängig von einem Bebauungsplan MUCc ein. Eine Überplanung des Knotenpunktes hätte deshalb bereits unabhängig von der MUCc erfolgen müssen.</p>	<p><i>bereits Beschlussfassungen zu den notwendigen Umbaumaßnahmen sowie für zukünftige VgV Verfahren gefasst.</i></p>		
<p><u>Zu dem Punkt 4 des Verkehrsgutachten „MIV“, Unterpunkt 4.5.6 „Fazit“</u></p> <p>Die Schlussfolgerungen der Bewertungen sind inhaltlich richtig. Es bestehen somit keine Einwände oder Anregungen. Die Unfallkommission hätte dieselben Schlussfolgerung gezogen und Maßnahmen empfohlen.</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>		
<p><u>Allgemein:</u></p> <p>Im Allgemeinen hat die Polizeiinspektion Freising gegen den Bebauungsplan keine Einwände.</p> <p>Das Verkehrsgutachten ist äußerst präzise gerechnet und arbeitet mit realistischen Annahmen. Auf die prognostizierten negativen Folgen der Verkehrszunahme an den Knotenpunkt K7, K8.1, K8.2, K5 und K2.2. ist bereits von der Polizeiinspektion Freising in vielen historischen verkehrlichen Planung hingewiesen, angemahnt und prognostiziert worden und haben ihre Ursachen nicht bei dem Vorhabensträger,</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>sondern bei den fehlenden Verbesserungen an den Knotenpunkten. Einwände betreffen deshalb die Verkehrsplanung rund um westlichen Flughafenbereich im Allgemeinen, nicht jedoch den Bebauungsplan im Speziellen.</p> <p>Die Berechnungen der Verkehrszahlen des Prognose-Nullfalls 2035 sollte jedoch insbesondere für den Knotenpunkt K7 kritisch hinterfragt und mit sämtlichen Planungszielen im Stadtteil Lerchenfeld abgeglichen werden.</p>			
<p><u>Allgemeine Anmerkungen zu dem Knotenpunkt K7</u></p> <p>Wie bereits in anderen Bebauungsplanverfahren auch, geben wir auch hier zu bedenken, dass eine weitere Zunahme an bebauten Flächen (z.B. Wohnbebauung Gute Anger, Gewerbegebiet Clemensänger, mögliche Wohnbebauungen Jagdstraße und Kulturstraße) auch weitere Zunahmen der Verkehrsmengen bedeutet. Nach der RAST 06 sind Straßen mehrere Straßen in Lerchenfeld für eine solche Verkehrsmenge nicht ausgelegt. Eine weitere Steigerung der täglichen Verkehrsmenge in den verschiedenen Bebauungsplangebieten, wird deshalb auf die umliegenden Knotenpunkte des K7 und diesem selbst, erhebliche Auswirkungen haben und zu einem „nicht mehr verträglichen Rahmen“ führen.</p>	<p><i>Kenntnisnahme, s.o.</i></p>		
<p><u>Zu dem Punkt „Prognose-Nullfall 2035“ des Verkehrsgutachtens</u></p> <p>Der Prognose-Nullfall 2035 bildet richtigerweise die geplanten Bauvorhabe, Bebauungspläne und Verkehrsprojekte ab die derzeit bekannt sind, nicht jedoch weiterführende Machbarkeitsstudien der Nachverdichtung und Gewerbeflächenenerweiterungen. Deshalb können wir hierzu auch keine Stellung nehmen. Weitere Nachverdichtungen im Wohnbausektor und Erweiterungen; oder Veränderungen im</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Gewerbegebietsbereich, können jedoch zusätzliche Steigerungen in der Verkehrsmenge bringen, die in diesem Prognosefall nicht beinhaltet sind. Das ist insbesondere kritisch zu sehen, da bereits heute an dem Knotenpunkt K7 zu erkennen ist, dass eine Leistungsfähigkeit an mehreren Tageszeiten nicht mehr gegeben ist.</p> <p>Zieht man die Planungshilfen für die Bauleitplanung zu Grunde, stellt sich für uns die Frage, warum bei diesen zu erwartenden Verkehrsprognosen, nicht wie in verschiedenen historischen Verkehrsplanungen, der rasche Ausbau des Knotenpunkts K7 in Betracht gezogen wird. Solche Hinweise haben wir bereits in vorherigen Stellungnahmen immer wieder im Rahmen der zu erwartenden Verkehrszunahme gegeben.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>			
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
<p>32. Vodafone GmbH vom 14.05.2025</p>		X	X
<p>Guten Tag,</p> <p>es verlaufen aktuell 2 Vodafone Richtfunkstrecken durch das Plangebiet:</p>	<p><i>Die Richtfunkstrecke verläuft über Parkhaus und Hotel, ein Sicherheitsabstand von 30 m wird nicht eingehalten. Die Richtfunkstrecke verläuft jedoch auch über mehrere andere bestehende Gebäude im weiteren Verlauf hinweg. 30 m werden auch hier nicht eingehalten. Zudem wird die geplante Wandhöhe (max. 25 m) unterhalb beider Antennenhöhen sein (28,63 m und 32,5 m). Wir gehen daher nicht von einer Beeinträchtigung aus. Mit E-Mail vom 17.06.2025 wurde dieser Sachverhalt mit Darstellung der Bebauung an Vodafone herangetragen, eine Rückmeldung erfolgte nicht.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de



Folgend finden Sie die Koordinaten der Stationen sowie die Antennenhöhe an der jeweiligen Station:

Station 1 – M3542

48 19 32.3 N 11 44 50.6 E

Antennenhöhe: 26m über Grund

Frequenzband 26.000MHz

Station 2 – M5114

48 21 22.9 N 11 44 17.3 E

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Antennenhöhe: 32,5m über Grund -----</p> <p>Station 1 – M0585 48 20 59.4 N 11 46 2.9 E Antennenhöhe: 28,63m über Grund</p> <p>Frequenzband 23.000MHz</p> <p>Station 2 – M5114 48 21 22.9 N 11 44 17.3 E Antennenhöhe: 29,18m über Grund</p> <p>Sofern der Sicherheitsabstand von 30m zu diesen Richtfunkstrecken eingehalten wird, ist nicht mit Störungen zu rechnen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>			
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
<p>33. Regierung von Oberbayern - Höhere Naturschutzbehörde vom 19.05.2025</p>		X	
<p>Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Frau XXX, vielen Dank für die Beteiligung am o.g. Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 88 B „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ mit Änderung des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ und des Bebauungsplans Nr. 88 A „Briefzentrum Freising“. Die höhere Naturschutzbehörde wird im Rahmen der Bauleitplanung eingebunden, sofern erhebliche Beeinträchtigungen europäischer</p>			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Schutzgebiete (§ 34 BNatSchG) und/oder das Eintreten von Verbotstatbeständen nach Naturschutzgebietsverordnungen (§ 23 BNatSchG) und/oder des besonderen Artenschutzes (§ 44 BNatSchG) zu erwarten sind.</p>			
<p>1. Gebietsschutz</p> <p>Im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind keine entsprechenden Schutzgebiete vorhanden, jedoch liegen Natura 2000-Gebiete in dessen näherer Umgebung. Mit einer Entfernung von gut 1000 m westlich des Bauvorhabens liegt das FFH-Gebiet „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“, von der Einmündung der Freisinger Allee in die B301 sind es nur etwa 580 m. Das SPA-Gebiet „Nördliches Erdinger Moos“ liegt mit einer minimalen Distanz von knapp 200 m zu den nächstgelegenen Außengrenzen des Geltungsbereichs, im Westen entlang der Goldach, entfernt. Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete wurden in den vorliegenden FFH-VA ausgeschlossen. Dieser Einschätzung kann nur gefolgt werden, wenn für die Umsetzung der Beleuchtungsanlagen keine negativen Effekte für die o.g. Schutzgebiete entstehen (z.B. Position, Ausrichtung, Neigungswinkel und Beleuchtungsintensität der Leuchtanlagen). Dies kann basierend auf den derzeit vorliegenden Unterlagen nicht abschließend geprüft werden. Es wird daher empfohlen, ein entsprechendes Beleuchtungskonzept, ggf. in Abstimmung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde (uNB), aufzustellen und schlüssig darzulegen, dass erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgebiete ausgeschlossen werden können.</p>	<p><i>Im Rahmen eines Lichtgutachtens wurden das Beleuchtungs- und Werbeanlagenkonzept konkretisiert sowie die Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Tiere untersucht. Das Gutachten umfasst speziell auch eine Prognose der Lichtimmissionen in die nächstgelegenen Teile der beiden europäischen Schutzgebiete im Nahumgriff. Die Ergebnisse wurden in die Voruntersuchungen zur Verträglichkeit des Vorhabens mit den Schutzzwecken des FFH-Gebiets Isarauen und des Vogelschutzgebiets Nördliches Erdinger Moos eingearbeitet und auch in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) berücksichtigt und eingearbeitet.</i></p> <p><i>Es ergaben sich für beide Schutzgebiete bereits in den dem Vorhaben nächstgelegenen Flächen keine nennenswerten Zusatzbelastungen. Die fachliche Einschätzung wird von der hNB geteilt.</i></p>		
<p>2. Besonderer Artenschutz</p>	<p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie sind ganz überwiegend bereits in Form der Vermeidungsmaßnahmen in der saP enthalten und werden durch Festsetzung bzw. über den Durchführungsvertrag gesichert.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Um das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG sicher auszuschließen, sind folgende Vermeidungsmaßnahmen zwingend erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Maßnahmen V2, V4a, V4b, und V4d gem. „Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ der ergänzten Version vom 30.01.2025 sind den Festsetzungen zum Bebauungsplan hinzuzufügen. 			
<ul style="list-style-type: none"> Maßnahme V1 ist folgendermaßen abzuändern und den Festsetzungen zum Bebauungsplan hinzuzufügen: Höchstvorsorglich sind die Hohlformen der beiden Bäume 97 und 124 gem. „Gehölzbestandskartierung 2022“ bis spätestens Mitte September durch eine qualifizierte Person mittels Endoskopkamera auf Besatz zu überprüfen. Bei geeigneten Höhlungen sind Einweg-Verschlüsse an den Hohlformen anzubringen. Kann ein Besatz trotz der Maßnahme nicht sicher ausgeschlossen werden (z.B. nicht verschließbare Strukturen), ist ein Bergungskonzept in Abstimmung mit der uNB sowie der Fledermaus-Koordinationsstelle zu erstellen und bei Fällung durch entsprechend qualifizierte Personen durchzuführen. 	<p><i>Dem Ergänzungsvorschlag der hNB wird gefolgt. Die Maßnahme wird in der saP entsprechend ergänzt und über den Durchführungsvertrag gesichert.</i></p>		
<ul style="list-style-type: none"> Maßnahme V3 ist wie folgt abzuändern und den Festsetzungen zum Bebauungsplan hinzuzufügen: Die Entstehung großer offener Kiesflächen mit Verdichtungslachen in Bereichen, in denen kurz bis mittelfristig Baumaßnahmen vorgesehen sind, sind weitest möglich zu unterbinden. Zudem sind die vorbereitenden Bauarbeiten möglichst vor Beginn der Vogelbrutzeit zu beginnen. Die Bauarbeiten müssen kontinuierlich während der Vogelbrutzeit fortgeführt werden oder andere, geeignete Vergrämnungsmaßnahmen bei Bedarf ergriffen werden, um eine Brut von Vögeln auf/ in der Nähe der Bauflächen zu vermeiden. Sollten 	<p><i>Dem Ergänzungsvorschlag der hNB wird gefolgt. Die Maßnahme wird in der saP entsprechend ergänzt und über den Durchführungsvertrag gesichert.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

größere, offene Bodenflächen (z.B. Kies) während der Bauarbeiten entstehen, auf denen es zu längeren „Ruhephasen“ kommt, sind diese Flächen während der Bauarbeiten regelmäßig (mind. 1x wöchentlich) durch die ökologische Baubegleitung (ÖBB) zu kontrollieren und im Falle einer Brut in Abstimmung mit der uNB und hNB ein geeignetes Konzept zur Vermeidung von Verbotstatbeständen abzustimmen.			
<ul style="list-style-type: none"> Der Umfang der Maßnahme V4c reicht nicht aus um die erheblichen Beeinträchtigungen durch die nach Osten ausgerichteten Werbetafeln auf Zugvögel zu verhindern. Daher ist die Maßnahme sinngemäß wie folgt abzuändern und in die Festsetzungen zum Bebauungsplan hinzuzufügen: Alle in den Ostbereich der Gebietsgrenze des MUCcc gerichteten Leuchtanlagen oder reflektierenden Beleuchtungen, welche die Höhe der Gehölze am Ludwigskanal überschreiten, müssen in den Zugzeiten von Mitte Februar bis Mitte Mai sowie August bis Mitte November ab einer Stunde nach Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang abgeschaltet werden 	<i>In dem konkretisierten Beleuchtungs- und Werbeanlagenkonzept ist auf der Westseite nur noch ein LED-Screen und ein Namenslogo vorgesehen, die zumindest teilweise den genannten Gehölzsaum überragen dürften. In der lichttechnischen Untersuchung wurde deshalb im Sinne einer worst case-Betrachtung von einer uneingeschränkten Ausbreitung des Lichts aus diesen beiden Quellen ausgegangen. Auch nach diesem Szenario sind die zusätzlichen Immissionen an dem, dem Vorhaben nächstgelegenen Mess-/Simulationspunkt im Westen unweit (100 m) westlich der B301, gering. Erhebliche Beeinträchtigungen von Zugvögeln sind danach nicht zu erwarten. Diese fachliche Einschätzung wird von der hNB geteilt.</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Der Nahbereich von großflächigen Glasfassaden und Glasbauteilen, in dem keine Anpflanzungen von Beeren- und Früchte-tragenden Gehölzen gestattet sind, hat 10 m zu betragen. Dies ist den Festsetzungen zum Bebauungsplan hinzuzufügen. 	<i>Kenntnisnahme, die Satzung wird entsprechend ergänzt.</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Die bisher aus den „Naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ der ergänzten Version vom 30.01.2025 übernommenen Vorgaben zur Minimierung von Lichtemissionen der Außenbeleuchtungen von Freianlagen im Planungsgebiet sind in derzeit vorliegender Form noch nicht 	<i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie sind ganz überwiegend bereits in Form der Vermeidungsmaßnahmen in der saP enthalten und werden durch Festsetzung bzw. über den Durchführungsvertrag gesichert.</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>ausreichend, um Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG sicher ausschließen zu können. Zur Vermeidung des Eintritts von Verbotstatbeständen ist den Festsetzungen zum Bebauungsplan Folgendes hinzuzufügen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Die Außenbeleuchtungen im Planungsgebiet sind außerhalb der Bedarfszeiten, gezielt oder bewegungsinduziert abzuschalten. Es sind streulichtarme, geschlossene Leuchten zu verwenden: Abstrahlwinkel möglichst < 70° zur Vertikalen, keine Abstrahlung in die Horizontale und keine Abstrahlung nach oben. ○ Leuchtmittel mit wirkungsminimierenden Lichtfarben und Technologien (Farbtemperatur < 2.200 K [amber] oder 2.200 bis 2.500 K [gelblich] bis maximal 3.000 K / LEDs) einzusetzen. ○ die Lampen bestmöglich von den umgebenden Biotopen, hier der Goldach und ihren Begleitgehölzen, abgewandt auszurichten. ○ Beleuchtungsstärke und Beleuchtungsdauer auf das tatsächlich erforderliche Maß zu reduzieren. ○ Lichtpunkthöhen so niedrig wie möglich zu setzen. ○ Dunkelräume möglichst zu erhalten. 			
<ul style="list-style-type: none"> • Gezielt in den Himmel abstrahlende Werbeanlagen sind angesichts der Sensibilität des Gebiets in Bezug auf den Vogelzug abzulehnen. Daher bestehen Einwände gegen die liegenden Werbeanlagen auf den Fachflächen der Arena gem. § 11 Nr. 1 Buchstabe a der Festsetzungen zum Bebauungsplan. 	<p><i>Für das vorgesehene Dachlogo errechnet sich nach der lichttechnischen Untersuchung in 10 m Höhe senkrecht über der Anlage eine Beleuchtungsstärke/Aufhellung von 2 lx. Als wirksame Minimierungsmaßnahme für den Vogelzug wird die Maßnahmen 4c festgesetzt. Danach wird die auf dem Dach der Arena angeordnete Werbeanlage in den besonders sensiblen Phasen der Zugzeiten im Frühjahr und im Herbst von 22 Uhr bis Sonnenaufgang abgeschaltet (März bis Anfang April sowie September/Okttober). Eine Abschaltung der Anlage in den nächtlichen Flugverbotszeiten ist generell vorgesehen.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<i>Die Maßnahme wurde entsprechend mit der hNB vorab abgestimmt.</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Durch den anfallenden Quartierverlust bzgl. der zu fällenden Biotopbäume und der abgehangenen Fledermaus- und Vogelkästen ist ein Ersatz notwendig. Dieser hat für die zu fällenden Biotopbäume im Verhältnis von 1:3 und für die abgehangenen Fledermaus- und Vogelkästen im Verhältnis von 1:1 zu erfolgen. 	<i>Der Einwand wird zur Kenntnis genommen und in der saP wie folgt berücksichtigt: Vorhandene Fledermaus- und Vogelnistkästen in den Rodungsgereichen werden von einer fachkundigen Person kontrolliert, gesichert und in geeignete Bestände umgehängt. Ein Verlust potenzieller Fledermausquartiere ist allenfalls bei zwei Bäumen möglich; höhlen- oder halbhöhlenbrütende Brutvogelarten wurden im Eingriffsbereich nicht festgestellt. Sicherung und Umhängen vorhandener Kästen wurden in die Maßnahmen V1 und V2 der saP aufgenommen, ebenso wie die Installation/die Herstellung von Ersatzquartieren für Fledermäuse in der geforderten Zahl für den Fall, dass sich die beanspruchten Hohlformen bei der Kontrolle tatsächlich als geeignet erweisen.</i>		
<p>3. Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> Können artenschutzrechtliche Konflikte nicht sicher ausgeschlossen werden, ist vor Baubeginn eine Genehmigung bei der höheren Naturschutzbehörde zu beantragen. 	<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Nach den naturschutzfachlichen Analysen zur artenschutzrechtlichen Prüfung sind mit der Maßgabe, dass die dort aufgeführten und wie oben angemahnt ergänzten Vermeidungsmaßnahmen durchgeführt werden, keine artenschutzrechtlichen Konflikte erkennbar.</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Die im Geltungsbereich des Bebauungsplans vorhandenen Ausgleichs- und Ersatzflächen sind dauerhaft rechtlich zu sichern und für den Zweck des Ausgleichs/ Ersatzes zur Verfügung zu stellen. Daher ist § 8 Nr. 2 Buchstabe c gem. den Festsetzungen zum Bebauungsplan unzulässig. 	<i>Die Ausgleichsflächen werden vollständig auf externen Flächen vorgesehen. Im nördlichen Teil des Bebauungsplans wurden die Darstellungen des Bebauungsplans Nr. 88A Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft übernommen. Die Festsetzung von Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft im Westen des Vorhabengebietes dienen der Sicherung der Biotopverbundachse entlang der Goldach und nicht der Festsetzung von Ausgleichsflächen. Die Hinweise wurden</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<i>jedoch zur Kenntnis genommen und die Festsetzung in diesem Bereich geändert.</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Auflagen einer ökologischen Baubegleitung sind zum derzeitigen Stand aus fachlicher Sicht erforderlich, jedoch noch nicht in den Festsetzungen zum Bebauungsplan vorhanden. 	<i>Die Forderung nach einer ökologischen Baubegleitung wird in der saP und im Umweltbericht ergänzt und im Rahmen des Durchführungsvertrags gesichert. Ein entsprechender Hinweis wird in die Satzung aufgenommen.</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Basierend auf den derzeit vorliegenden Unterlagen können keine Aussagen zu Staubentwicklung und -einträgen in angrenzende Biotop sowie Sedimenteinträgen in unmittelbar angrenzende Gewässer getroffen werden. Analoges gilt für die Einhaltung der Baufeldgrenzen oder vorübergehende Flächeninanspruchnahmen. 	<i>Bezüglich Staubentwicklung auf Baustellen, gilt seit Januar 2019 die Technische Regel für Gefahrstoffe TRGS504, in der ein verbindlicher Grenzwert für Staub als Arbeitsschutzmaßnahme vorgegeben wird. Diese Regelungen minimieren auch den Staubeintrag in angrenzende Biotop. Die Sicherung der Gehölze entlang des Ludwigkanals wird im Rahmen der Baugenehmigung sichergestellt. Ein entsprechender Hinweis wird in die Satzung aufgenommen.</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Die Prüfung der Ausgleichsmaßnahmen des Bauvorhabens liegt in der Zuständigkeit der unteren Naturschutzbehörde Freising. Es sei aber anzumerken, dass die hNB die in der „Naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ der ergänzten Version vom 30.01.2025 getroffene Einschätzung teilt. Bei Umsetzung der Planungen ist von einem vollständigen Funktionsverlust auch in den unversiegelt bleibenden Flächen innerhalb des Bebauungsbereiches auszugehen, wodurch sich bei der Festlegung der Eingriffsschwere dieser Bereiche nicht allein auf die Grundflächenzahl berufen werden kann. 	<i>Kenntnisnahme Hinweis: Das Zitat aus saP bezieht sich auf einen Funktionsverlust für "freilebende Tiere und Pflanzen". Die aktualisierte E/A-Bilanzierung wurde der UNB bereits vorab vorgestellt.</i>		
<ul style="list-style-type: none"> Im Übrigen verweisen wir auf die Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde des LRA Freising. Bitte beachten Sie die dort genannten Belange des Naturschutzes und der Landschaftsplanung. 	<i>Kenntnisnahme</i>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

Mit freundlichen Grüßen			
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Die textliche Festsetzung des Bebauungsplans § 17 erhält folgende Fassung:</p> <p>1.Für die Beleuchtung von Wege-, Platz- und Verkehrsflächen sind abgeschirmte Leuchten mit geschlossenem Gehäuse und einer nach unten gerichteten Abstrahlung mit einem Abstrahlwinkel von nicht mehr als 70° zur Vertikalen und mit einer max. Farbtemperatur von 3000 Kelvin, zu verwenden. Leuchtende Werbeanlagen sind für Insekten nichtfängig auszuführen.</p> <p>2.Abschaltung der Beleuchtung von Werbeanlagen auf dem Arenadach während der besonders sensiblen Phasen der Vogelzugzeiten im Frühjahr und im Herbst (März bis Anfang April sowie September/Okttober) von 22 Uhr bis Sonnenaufgang sowie generelle Abschaltung dieser Anlagen in der nächtlichen Flugverbotszeit (0 Uhr bis 6 Uhr).</p> <p>3.Großflächige Glasfassaden und Glasbauteile ($\geq 4\text{m}^2$ Glasfläche), die nicht durch eng stehende vorgelagerte Konstruktionen geschützt sind, sind durch Verwendung von Vogelschutzglas mit flächigen Markierungen auszubilden. Es sind Scheiben mit möglichst geringem Außenreflexionsgrad (maximal 15 %) zu verwenden. Über-Eck-Verglasungen von insgesamt über 4m^2 Glasfläche sind zu vermeiden bzw. vogelschonende Ausbildung von Über-Eck-Verglasungen unter 4m^2 nach den o.g. Vorgaben. Auf die Pflanzung von Bäumen sowie Beeren und Früchte tragenden Büschen in einem Abstand von weniger als 10 m zu von großflächigen Glasfassaden ($> 4\text{m}^2$ Glasfläche) ist zu verzichten.</p> <p>Folgende Hinweise werden aufgenommen:</p> <p>Nr. 7 Schutz der vorhandenen Vegetation Bestandsbäume, auch auf Nachbargrundstücken, sind durch fachgerechte Maßnahmen während der gesamten Dauer der Bauarbeiten zu schützen. Die entsprechenden Vorgaben gemäß DIN 18929:2014-07 sind zu beachten.</p> <p>Nr. 8 Natur- und Artenschutz</p>			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Alle gemäß der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen sind rechtzeitig zu veranlassen bzw. durchzuführen. (...)</p> <p>Im Übrigen wird an der Planung festgehalten.</p>			
34. Landratsamt Freising - Untere Naturschutzbehörde vom 20.05.2025 - Bebauungsplan		X	
<input checked="" type="checkbox"/> Einwendungen mit rechtlicher Verbindlichkeit aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die im Regelfall in den Abwägungen nicht überwunden werden können (z. B. Landschafts- oder Wasserschutzgebietsverordnungen): <ol style="list-style-type: none"> 1. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände sind zu unterlassen. 2. Es fehlt der Ausgleichsflächennachweis. 3. Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der NATURA 2000 – Gebiete sind nicht ausgeschlossen. <input checked="" type="checkbox"/> Rechtsgrundlagen <ul style="list-style-type: none"> - § 44 Abs. 1 BNatSchG - Art. 11a BayNatSchG 	Siehe nachfolgende Ausführungen	X	
<input checked="" type="checkbox"/> Möglichkeiten der Überwindung (z. B. Ausnahmen oder Befreiungen) <ol style="list-style-type: none"> 1. Alle gemäß der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen sind rechtzeitig zu veranlassen bzw. durchzuführen. Die entsprechenden Änderungen bzw. Ergänzungen der höheren Naturschutzbehörde (ROB) sind zu beachten. 	<p>Alle gemäß der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen werden durch Festsetzung bzw. über den Durchführungsvertrag gesichert.</p> <p>Festsetzungen bzw. Hinweise wurden in der Satzung ergänzt.</p>	X	

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Die Durchführung der erforderlichen Maßnahmen ist durch eine ökologische Baubegleitung zu überwachen.</p> <p>Während der gesamten Bauzeit ist eine „ökologische Baubegleitung“ durch eine qualifizierte Fachkraft sicherzustellen. Die ökologische Baubegleitung hat die Aufgabe, die einzelnen Maßnahmen zu koordinieren, zu überwachen und zu dokumentieren und über die einzelnen Maßnahmen Schritte seitens des Vorhabenträgers frühzeitig zu informieren. Die für die ökologische Baubegleitung verantwortliche Person ist dem Landratsamt, Untere Naturschutzbehörde, vor Baubeginn zu benennen</p>	<p><i>Die Forderung nach einer ökologischen Baubegleitung mit den genannten Funktionen wird in der saP und im Umweltbericht ergänzt und im Rahmen des Durchführungsvertrags gesichert. Der Hinweis in der Satzung wird entsprechend angepasst.</i></p>		
<p>2. Die erforderliche Ausgleichsflächen sind im nächsten Verfahrensschritt nachzuweisen.</p>	<p><i>Für das Bauleitplanverfahren findet die Eingriffsregelung, welche im Bundesnaturschutzgesetz verankert ist, Anwendung. Die Neuversiegelung von Böden, der Verlust von Gehölzstrukturen und von faunistisch relevanten Lebensräumen stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der auszugleichen ist. Für das Bebauungsplangebiet wurde eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz erstellt. Der erforderliche Ausgleichsbedarf wird über Ausgleichsmaßnahmen auf entsprechenden Biotoptypen von ca. 4,4 ha des Ökokontos „Vogelsang“ im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm umgesetzt. Ein entsprechender Hinweis wird in der Satzung ergänzt. Die Sicherung erfolgt vertraglich.</i></p>	X	
<p>3. In einem Beleuchtungskonzept für das gesamte Projekt, insb. für die Außenbeleuchtung und die Werbeanlagen, ist nachzuweisen, daß mit dem Vorhaben verbundene Auswirkungen auf die NATURA 2000-Gebiete ausgeschlossen werden können</p>	<p><i>Im Rahmen eines Lichtgutachtens wurden das Beleuchtungs- und Werbeanlagenkonzept konkretisiert sowie die Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Tiere untersucht. Das Gutachten umfasst speziell auch eine Prognose der Lichtimmissionen in die nächstgelegenen Teile der beiden europäischen Schutzgebiete im Nahumgriff. Die Ergebnisse wurden in die Voruntersuchungen zur</i></p>	X	

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	Verträglichkeit des Vorhabens mit den Schutzzwecken des FFH-Gebiets Isarauen und des Vogelschutzgebiets Nördliches Erdinger Moos eingearbeitet und auch in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) berücksichtigt und eingearbeitet. Es ergaben sich für beide Schutzgebiete bereits in den dem Vorhaben nächstgelegenen Flächen keine nennenswerten Zusatzbelastungen. Die fachliche Einschätzung wird von der hNB geteilt.		
<input checked="" type="checkbox"/> Sonstige fachliche Informationen und Empfehlungen aus der eigenen Zuständigkeit zu dem o.g. Plan, gegliedert nach Sachkomplexen, jeweils mit Begründung und ggf. Rechtsgrundlage. 1. Gemäß Art. 9 BayNatSchG ist die Meldung von Ausgleichsflächen und Kompensationsflächen inklusive CEF-Flächen an das Bayerische Ökoflächenkataster von der Stadt Freising unverzüglich nach Inkrafttreten der Satzung zu erfolgen. Der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) Freising wurde dies durch das Formular „Übertragung der Meldepflicht auf Dritte“ übertragen. Wir bitten die Stadt Freising, die Flächen mit allen Unterlagen möglichst digital, direkt an die UNB Freising, Frau Schemmer (Tel. 08161/600-34213, Mail: gabriele.schemmer@kreis-FS.de) zu senden.	Kenntnisnahme	X	
2. Spiegelnde Fassaden und Fenster, sowie großflächige Glasflächen, z. B. Abschirmungswände, Lärmschutzwände oder gläserne Durchgänge, verursachen Vogelschlag . Zur Vermeidung kann strukturiertes, mattiertes oder bedrucktes Glas verwendet werden. Maßnahmen gegen Vogelschlag sollten schon in der Planungsphase und in der Ausschreibung berücksichtigt werden. Bei der Gestaltung des Außenraums ist zu beachten, dass Vögel die	Die Erkenntnisse und Hinweise der genannten Arbeiten wurden sowohl in der Wirkungsanalyse als auch in der Bewertung möglicher Auswirkungen im Rahmen der saP berücksichtigt, mit Verweis auf die Zusammenstellungen in Rössler et al. 2022 und Schmid et al. 2012. Die Hinweise der UNB entsprechen den Maßgaben der saP und konkretisieren diese. Die Maßnahmen gegen Vogelschlag werden in den Festsetzungen bzw. über den Durchführungsvertrag gesichert.	X	

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Spiegelung von Bäumen, Hecken und Himmel nicht als solche wahrnehmen können. Fassadenbegrünung eignet sich aus naturschutzfachlicher Sicht zur Gestaltung der Architektur und des Freiraumes, da keine Spiegelungen entstehen.</p> <p>Die Anbringung von Greifvogelsilhouetten ist nicht geeignet, Vogelschlag zu verhindern.</p> <p>Nur vollflächig markierte Scheiben sind als Hindernis für Vögel erkennbar.</p> <p>Schon 2mm breite Streifen in 30mm Abstand oder kontrastreiche Punkt- und Gittermuster können wirkungsvoll Vogelprall verhindern. Um den Eindruck einer Durchflugmöglichkeit zu vermeiden, dürfen die freien Stellen in einem Muster nicht größer als 10 bis 15 cm sein.</p> <p>Außenjalousien sowie Metall- oder Holzlamellen mit maximal 10 bis 15 cm Zwischenraum sind ebenfalls ein guter Vogelschutz.</p> <p>Schwarz- orange Markierungen vereinen die Vorteile von sehr unterschiedlichen Reflexions- und Kontrasteigenschaften(verschiedene tageszeitliche Lichtbedingungen und jahreszeitlich verschieden reflektierende Vegetation).</p> <p>In dem Zusammenhang mit Vogelschlag wurde eine Broschüre „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“ herausgegeben. Diese ist im Internet als pdf-Datei abrufbar: www.vogelglas.info/public/voegel_glas_licht_2012.pdf und MB Voegel und Glas D 2017.pdf (vogelwarte.ch)</p>			
<p>3. Es <u>sollte</u> geprüft werden, ob Beleuchtungsanlagen reduziert oder vermieden werden können.</p> <p>Folgende lichttechnische Prüfkriterien <i>sind zu beachten</i>:</p>	<p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie sind ganz überwiegend bereits in Form der Vermeidungsmaßnahmen in der saP enthalten und werden durch Festsetzung bzw. über den Durchführungsvertrag gesichert. Sie wurden im Übrigen auch bei der Konkretisierung des Beleuchtungs- und</i></p>	X	

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<ul style="list-style-type: none"> - Wahl des Standortes der Beleuchtungsanlagen so, dass empfindliche Biotope durch die Reichweite des Lichtes nicht betroffen werden - Minimierung der eingesetzten Lichtmenge so weit wie möglich, sowohl von der Anzahl der Lampen als auch von der Leistung (Wattzahl) der einzelnen Lampen - Die Leuchtgehäuse sollten das Licht nur in die tatsächlich gewünschte Richtung abstrahlen. Zur Minimierung der lateralen Reichweite sollten Leuchten möglichst niedrig installiert werden. - Auf die flächenhafte Ausleuchtung heller Fassaden sollte ganz verzichtet werden. Licht-durchstrahlte Glasbauten sollten mit Abdunklungseinrichtungen (UV-filterndes Glas) versehen werden. Insektenfreundliche Außenbeleuchtungen mit UV-armen Lichtspektren (Natriumdampflampen) oder LED-Lampen sollten in der Regel gegenüber allen anderen Lampentypen bevorzugt verwendet werden. - Außenleuchten <u>müssen</u> insektendicht schließen (ohne Kühlschlitze o.ä.) - Der Betrieb von Beleuchtungsanlagen sollte nur zu den unbedingt erforderlichen Zeiten erfolgen, sowohl durch jahreszeitliche als auch tageszeitliche (nächtliche) Schalttechnik. Außerdem sollte darauf geachtet werden, dass nächtliche Beleuchtungsintervalle eingerichtet werden. 	<p><i>Werbeablagen-Konzepts berücksichtigt, das im Lichtgutachten dargestellt und den Berechnungen dort zugrunde gelegt ist.</i></p>		
<p>4. Bei den Pflanzungen ist autochthones Pflanzgut zu verwenden. Pflanzen sind dann autochthon, wenn sie aus dem Samen wildwachsender Stammpflanzen vermehrt wurden. Diese Stammpflanzen müssen sich nachweislich ohne menschliche Hilfe in der freien Landschaft angesiedelt haben. Solche Pflanzen sind beispielsweise natürlich entstandene Landschaftshecken und Waldränder. Gekennzeichnet sind diese autochthonen Pflanzen mit dem EAB – Gütesiegel (Erzeugergemeinschaft Autochthoner Baumschulerzeugnisse). Der</p>	<p><i>Verwendung von autochthonem Saatgut für Wiesen- und Rasenflächen ist bereits durch Festsetzung sichergestellt.</i></p>	X	

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

Herkunftsnachweis der autochthonen Pflanzen ist gegenüber der Unteren Naturschutzbehörde vor der Pflanzung zu erbringen.			
5. Bei den Ansaaten ist autochthones Saatgut zu verwenden. Der Herkunftsnachweis des autochthonen Saatguts ist gegenüber der Unteren Naturschutzbehörde vor der Ansaat zu erbringen.	<i>Kenntnisnahme</i>	X	
<p>Beschlussvorschlag:</p> <p>Folgender Hinweis wird im Bebauungsplan ergänzt:</p> <p>8. Natur- und Artenschutz: Alle gemäß der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen sind rechtzeitig zu veranlassen bzw. durchzuführen. Die Durchführung der erforderlichen Maßnahmen ist durch eine ökologische Baubegleitung zu überwachen. Während der gesamten Bauzeit ist eine "ökologische Baubegleitung" durch eine qualifizierte Fachkraft sicherzustellen. Die ökologische Baubegleitung hat die Aufgabe, die einzelnen Maßnahmen zu koordinieren, zu überwachen und zu dokumentieren und über die einzelnen Maßnahmenschritte seitens des Vorhabenträgers frühzeitig zu informieren. Die für die ökologische Baubegleitung verantwortliche Person ist dem Landratsamt, Untere Naturschutzbehörde, vor Baubeginn zu benennen. (...) Zum Ausgleich wird dem planerisch zugelassenen Eingriff eine bereits durchgeführte und naturschutzfachlich anerkannte Maßnahme auf dem Grundstück Flurnummer 806 Gemarkung Geisenhausen im Gemeindegebiet Schweitenkirchen, Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm vertraglich zugeordnet.</p> <p>Die textliche Festsetzung § 17.1 erhält folgende Fassung:</p> <p>Für die Beleuchtung von Wege-, Platz- und Verkehrsflächen sind abgeschirmte Leuchten mit geschlossenem Gehäuse und einer nach unten gerichteten Abstrahlung mit einem Abstrahlwinkel von nicht mehr als 70° zur Vertikalen und mit einer max. Farbtemperatur von 3000 Kelvin, zu verwenden. Leuchtende Werbeanlagen sind für Insekten nichtfängig auszuführen.</p> <p>Die textliche Festsetzung § 17.3 erhält folgende Fassung:</p> <p>Großflächige Glasfassaden und Glasbauteile (≥ 4m² Glasfläche), die nicht durch eng stehende vorgelagerte Konstruktionen geschützt sind, sind durch Verwendung von Vogelschutzglas mit flächigen Markierungen auszubilden. Es sind Scheiben mit möglichst geringem</p>			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Außenreflexionsgrad (maximal 15 %) zu verwenden. Über-Eck-Verglasungen von insgesamt über 4 m² Glasfläche sind zu vermeiden bzw. vogelschonende Ausbildung von Über-Eck-Verglasungen unter 4m² nach den o.g. Vorgaben. Auf die Pflanzung von Bäumen sowie Beeren und Früchte tragenden Büschen in einem Abstand von weniger als 10 m zu von großflächigen Glasfassaden (> 4 m² Glasfläche) ist zu verzichten.</p> <p>Im Übrigen wird an der Planung festgehalten.</p>			
<p>34. Landratsamt Freising - Untere Naturschutzbehörde vom 20.05.2025 - Flächennutzungsplan</p>			X
<p><input checked="" type="checkbox"/> Sonstige fachliche Informationen und Empfehlungen aus der eigenen Zuständigkeit zu dem o.g. Plan, gegliedert nach Sachkomplexen, jeweils mit Begründung und ggf. Rechtsgrundlage.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die fehlende Legende zur FNP-Änderung ist bis zum nächsten Verfahrensschritt zu ergänzen. 2. Bei der FNP-Änderung gehen umfangreiche Grünflächen, u.a. Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft verloren. Der Grünflächenverlust ist qualitativ und quantitativ im Rahmen der FNP-Änderung an anderer Stelle zu ersetzen bzw. nachzuweisen. 	<p><i>Kenntnisnahme. Die fehlende Legende wird zum nächsten Verfahrensschritt ergänzt.</i></p> <p><i>Der Änderungsumgriff des FNP beschränkt sich auf den Umgriff des Bebauungsplan. Der Ausgleich erfolgt im Rahmen eines Ökokontos im Gemeindegebiet Schweitenkirchen. Eine Berücksichtigung im FNP ist daher nicht möglich.</i></p>		X
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
<p>35. DB Sicherheit GmbH vom 20.05.2025</p>		X	
<p>Sehr geehrte Frau XXX,</p> <p>im Vorfeld muss ich mich bei ihnen für die erheblich späte Rückantwort entschuldigen. Natürlich hat die DB AG hier im Rahmen ihrer Sicherheitsorganisation und Gemeinschaft mit der Bundespolizei ein erhebliches Interesse, bei den Bauplanungen hinsichtlich von etwaigen An- und Abreisewegen ihre Expertise in das Gesamtkonzept einbringen</p>	<p><i>Die Stadt hält eine Abstimmung zu diesem Thema für sinnvoll. Da sich die S-Bahn-Haltestelle im Umgriff des planfestgestellten Verkehrsflughafens München befindet und die betroffenen Flächen im Eigentum der FMG liegen, wurde der entsprechende Hinweis an die Flughafen München GmbH (FMG) weitergegeben.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>zu können. Es gibt hier aus unserer Sicht einen Abstimmungsbedarf anlässlich von Flucht- Rettungs- und Bereitstellungsräumen für polizeiliche Einsatzkräfte sowie müssen Räum- und Evakuierungskonzepte anlässlich der Verortung des Bahnsteiges evaluiert und verbessert werden.</p> <p>Um hier ein Lagebild generieren zu können, schlagen wir einen gemeinsamen Abstimmungstermin vor Ort vor.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>			
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
<p>36. Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern- Deutsche Flugsicherung GmbH vom 22.05.2025</p>		X	
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zu dem o.a. Vorhaben nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Das Bauvorhaben befindet sich im Bauschutzbereich (§ 12 LuftVG) des Verkehrsflughafens München.</p> <p>Gegen den Bebauungsplan mit einer max. Höhe von 483,55 m ü. NN (34,00 m ü. Grund) bestehen keine Bedenken.</p> <p>Die konkreten Bauvorhaben sind zu gegebener Zeit im Einzelnen nach § 31 Abs. 3 LuftVG zur gutachtlichen Stellungnahme vorzulegen. Sie bedürfen der luftrechtlichen Zustimmung der Luftfahrtbehörde des Landes.</p> <p>Ansonsten möchten wir darauf hinweisen, dass bei sämtlichen Bauleitplanungen das zuständige Bundesamt für Infrastruktur,</p>	<p><i>Kenntnisnahme</i></p> <p><i>Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr wird im nächsten Verfahrensschritt beteiligt.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw) gesondert zu beteiligen ist.</p> <p>Eventuell zum Einsatz kommende Kräne sind gesondert vorzulegen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH</p>			
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
37. Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung vom 03.07.2025		X	
<p>Sehr geehrte Frau Holzner, sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>über die örtliche und sachlich zuständige Landesluftfahrtbehörde im Freistaat Bayern (Luftamt Süd) bei der Regierung von Oberbayern in München wurde ich über das im Betreff beschriebene Bauleitplanverfahren informiert und mir die Gelegenheit zur Stellungnahme nach § 18a LuftVG eingeräumt.</p> <p>Die übermittelten Planungsdaten wurden in die Webtool-Anwendung meiner Behörde übertragen und bilden die Grundlage für diese Stellungnahme.</p> <p>Durch die vorgelegte Planung wird der Aufgabenbereich meiner Behörde als Trägerin öffentlicher Belange im Hinblick auf den Schutz ziviler Flugsicherungseinrichtungen insoweit tangiert, als der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans im Anlagenschutzbereich der Flugsicherungseinrichtungen des Flughafens München (EDDM) sowie der Radaranlage München Nord belegen ist.</p>	Kenntnisnahme		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

Aufgrund der Entfernung, Kubatur und Höhe der geplanten Maßnahmen sowie der Vorbebauung bestehen gegen die vorgelegte Planung keine grundsätzlichen Bedenken.

Eine Entscheidung gemäß § 18a Luftverkehrsgesetz (LuftVG), ob Flugsicherungseinrichtungen durch das Vorhaben gestört werden können, bleibt von dieser Stellungnahme unberührt. Sie wird von mir dann getroffen, sobald mir über das Luftamt Süd der konkrete Bauantrag mit den bemaßten Ansichten und Grundrissen zur abschließenden Bewertung vorgelegt wird. Bis dahin besteht das in § 18a LuftVG normierte Bauverbot.

Diese Beurteilung beruht auf den nach § 18a Abs. 1b, Satz 2 LuftVG angemeldeten Anlagenstandorten und –schutzbereichen der Flugsicherungsanlagen mit heutigem Stand (Juli 2025).

Allgemeine Hinweise

Um dem gesetzlich geforderten Schutz der Flugsicherungseinrichtungen Rechnung zu tragen, melden die Flugsicherungsorganisationen gemäß

§ 18a Abs. 1b, Satz 2 LuftVG meiner Behörde diejenigen Bereiche um Flugsicherungseinrichtungen, in denen Störungen durch Bauwerke zu erwarten sind. Diese Bereiche werden allgemein als "Anlagenschutzbereiche" bezeichnet und im amtlichen Teil des Bundesanzeigers veröffentlicht.

Die Dimensionierung der Anlagenschutzbereiche erfolgt gemäß § 18a LuftVG durch die Flugsicherungsorganisation, welche die Flugsicherungseinrichtung betreibt und orientiert sich an den Empfehlungen des ICAO EUR DOC 015. Aufgrund von Vorbebauung, betrieblicher Erfordernisse oder einem neuen Stand der Technik kann der

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>angemeldete Schutzbereich im Einzelfall von diesen Empfehlungen abweichen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>			
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
<p>38. Immobilien Freistaat Bayern vom 28.08.2025</p>		X	X
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>im westlichen Bereich des Flughafens Münchens ist der Neubau des „Multifunktionellen Konzert- und Kongresszentrums (MUCcc)“ durch einen privaten Investor geplant. Durch ein derartiges Projekt sind zwangsläufig sowohl während der Bauphase, als auch dauerhaft durch den späteren Betrieb, staatliche Belange tangiert, die primär die am Flughafen gelegene Polizeiinspektion Flughafen München (PI Flughafen München) und die Kombinierte Transit- und Abschiebungshafteinrichtung (kTA) des Landesamts für Asyl und Rückführungen (LfAR) betreffen und zukünftig vor besondere Herausforderungen stellen werden.</p> <p>Leider wurden im Zuge des bisherigen B-Plan-Verfahrens noch nicht alle relevanten staatlichen Dienststellen beteiligt, sodass wir dies — nach vorheriger Rücksprache mit Ihnen — gerne nachholen möchten. Das LfAR wird in diesem Fall eine separate TöB-Stellungnahme anfertigen und bei Ihnen einreichen. Die IMBY hat die Punkte/Themen des Polizeipräsidium Oberbayern Nord (PP-OBN) und der PI Freising zu Ihrer Entlastung in die vorliegende (eigene) Stellungnahme eingearbeitet. Das Staatliche</p>	<p><i>Es wurden zahlreiche staatliche Stellen, bei denen eine Betroffenheit gegeben ist, innerhalb der frühzeitigen Trägerbeteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB zum Bauleitplanverfahren eingebunden.</i></p> <p><i>Auf die Abwägung zur Stellungnahme des staatlichen Bauamts (Nr. 23) wird verwiesen.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Bauamt Freising hatte sich mit <i>Schreiben vom 18.03.2025</i> zwischenzeitlich bereits in eigener Zuständigkeit bei Ihnen gemeldet. Die damals getätigten Aussagen bzw. Feststellungen werden von der IMBY unterstützt.</p> <p>Nach Durchsicht der vorliegenden Unterlagen, konnten wir mehrere Punkte/Themen eruieren, die im Zuge der Errichtung der Event-Arena im Sinne des Freistaats Bayern unbedingt berücksichtigt werden sollten:</p>			
<p>1. Verkehrliche Situation</p> <p>In Bezug auf die Straßenverkehrsinfrastruktur einer derartigen Veranstaltungsstätte sind umfangreiche Planungen erforderlich, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten und die Einschränkungen diesbezüglich auf ein Minimum zu reduzieren. Hier darf auch auf das vorliegende Verkehrsgutachten der Fa. Obermeyer verwiesen werden. Aufgrund der Lage der geplanten „Event-Arena“ am Flughafen München sind jedoch zusätzlich weitere entsprechende, sensible öffentlichen Einrichtungen in die weiteren Überlegungen bei den Planungen einzubeziehen.</p> <p>Auf dem Gelände des Flughafen Münchens befindet sich die kombinierte Transit- und Abschiebeeinrichtung (kTA) des Bayerischen Landesamt für Asyl und Rückführungen (Nordallee 50). Das bereits in Planung befindliche Rückführungsterminal der Bundespolizei wird ebenfalls in diesem Bereich (direkt nördlich angrenzend) errichtet. Bis dato sind diese beiden Einrichtungen lediglich über <u>eine Zufahrtsmöglichkeit</u> erschlossen (Seitenstraße der Nordallee). Als Erschwernis handelt es sich hierbei um eine Sackgasse, sodass jeglicher Verkehr vor dem Zufahrtstor der kTA wenden muss. Des Weiteren befindet sich, ebenfalls in diesem Bereich mit lediglich der o.g. Zufahrtsstraße, das Gelände „Nordallee 44“. Hierbei handelt es sich um eine konzeptionelle Kräftesammelstelle der Polizeiinspektion Flughafen. Das sog. „Crash-Tor“ (Start-/Landebahn)</p>	<p><i>Das geplante Rückführungsterminal am Flughafen München wird in einem gesonderten Plangenehmigungsverfahren behandelt. Das Plangenehmigungsverfahren ist nicht Teil des gegenständlichen Bebauungsplanverfahrens. Hierzu wurde die Stadt Freising mit Schreiben der FMG vom 03.06.2025 von der Regierung von Oberbayern am 10.06.2025 beteiligt. Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern ist Genehmigungsbehörde des Planfeststellungsverfahrens bzw. des Plangenehmigungsverfahrens.</i></p> <p><i>Zusätzliche Anbindungen, die für ein anderes Vorhaben nützlich sein könnten, sind nicht Teil der Bebauungsplanung.</i></p> <p><i>Das Verkehrsgutachten hat im Rahmen der Kapazitätsberechnungen 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.</i></p> <p><i>Neben bereits im Prognose Nullfall (ohne Vorhabenplanung), notwendigen Infrastrukturmaßnahmen an mehreren untersuchten Knotenpunkten, sind zusätzliche bauliche, verkehrstechnische und verkehrslenkende Maßnahmen notwendig und im Verkehrsgutachten festgehalten. Bei den verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>befindet sich zudem in unmittelbarer Nähe. Im Falle einer Blockierung dieser einen Zufahrtsmöglichkeit jedweder Art (Baustellen, Demonstrationen/Versammlungen, Unfälle o.Ä.) zu den o.g. Einrichtungen sind weder die kTA, noch das Rückführungsterminal oder die Kräftesammelstelle (und das „Crashtor“, sowie die Rettungswache des Malteser Hilfsdienstes) im Falle besonderer Einsatzlagen mit hohem Kräfteansatz zu erreichen. Aus diesem Grund müssen die Zufahrts- und Parkmöglichkeiten in jedem Fall gewährleistet bleiben. Die theoretisch vorhandene Alternativroute über den nichtöffentlichen Bereich des Flughafens München ist mit den bekannten luftsicherheitsrechtlichen Problemen und Einschränkungen ausschließlich für den Notfall und nicht für einen Planfall geeignet. Als Entzerr-Möglichkeit wäre eine zusätzliche Anbindung bzw. Erschließung des o.g. Areals über eine weitere Zufahrtsstraße über den nördlichen Bereich an die Bundesstraße B 301 (ggf. über die Ortsverbindungsstraße nach Attaching) empfehlenswert. Die Streckenführung entlang des Perimeterschutzes des Flughafens würde sich diesbezüglich anbieten.</p> <p>Aus staatlicher Sicht ist es — unter Einbezug aller tangierten Dienststellen — fraglich, ob die aktuell bestehende Verkehrsanbindung, sowohl auf dem Gelände des Flughafens München als auch im angrenzenden Bereich, grundsätzlich geeignet ist, insbesondere in einer Abreisephase nach einer mit 20.000 Zuschauern ausverkauften Veranstaltung in der geplanten Event-Arena angemessen Rechnung zu tragen, ohne gleichzeitig die Interessen der Reisenden, der Luftfahrt-/Frachtunternehmen und übrigen Verkehrsteilnehmer unangemessen zu beeinträchtigen. Abgeleitet aus polizeilichen Erfahrungen mit ähnlichen Veranstaltungsortlichkeiten, z.B. im Olympiapark München (Olympiahalle) oder der Allianz Arena, ist zu erwarten, dass der Nahbereich um die Event-Arena, insbesondere die B 301, die Zentralallee, Nord- und Südring, sowie in Teilen die BAB A92, schnell an ihre Kapazitätsgrenze gerät und es in der Folge zu erheblichen Stauungen</p>	<p><i>handelt es sich z.B. um die Errichtung von Lichtsignalanlagen, aber auch um den Ausbau von einzelnen Knotenpunkten oder auch den 4-spurigen Ausbau der Freisinger Allee. Viele dieser Maßnahmen wären bereits im „Prognosenullfall“ (ohne Arena) notwendig, sodass sich die Verkehrssituation durch ihre Umsetzung im Vergleich zum heutigen Bestand sogar verbessern wird.</i></p> <p><i>Neben dem worst-case-Szenario einer Großveranstaltung mit 20.000 Besuchern und Spitzenstunden zwischen 18 und 20 Uhr, wurde in einer ergänzenden Betrachtung eine Kongressveranstaltung (12.000 Besucher) und Hauptanreisezeiten zwischen 7 und 9 Uhr sowie Hauptabreisezeiten zwischen 16 und 19 Uhr betrachtet. Die Ergebnisse zeigen, dass im Anreisezeitraum alle Knotenpunkte eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen. Einzig die Einmündung FS44/45 erreicht mit der Qualitätsstufe QSV E die Kapazitätsgrenze. Auch während der Abreise sind alle flughafeninternen Knoten ausreichend leistungsfähig.</i></p> <p><i>Planungen zur A 92 liegen in der Zuständigkeit von Bund und sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans. Die verkehrliche Funktionsfähigkeit des Vorhabens ist unabhängig von solchen Ausbauten gutachterlich nachgewiesen. Die Verkehrssimulation zeigt, dass es auf der Autobahn im Abschnitt Autobahndreieck Flughafen München zu einer Reduktion der Ø Geschwindigkeit von ~15 km/h im Vergleich zum Prognose Nullfall 2035 kommen kann. In Abstimmung mit der Autobahn GmbH wird das als vertretbar angesehen (Kap. 4.5.3 des Verkehrsgutachtens).</i></p>		
--	--	--	--

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>kommen wird. Bei diesen Straßen handelt es sich jedoch gleichzeitig um die zentralen Zu- und Abfahrten für Passagiere, Crews und Fracht am Flughafen München, für die eine solche Situation auf Dauer zu vermeiden wäre. Des Weiteren wären in diesem Zusammenhang auch sämtliche Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben bei auftretenden Sicherheitsstörungen betroffen.</p> <p>Zu einem früheren Zeitpunkt der Planungen war eine Anbindung der Zentralallee an die BAB A92 in Fahrtrichtung Deggendorf angekündigt, die den aktuellen Planungsunterlagen nicht mehr entnommen werden kann. Eine derartige Anbindung durch entsprechende Baumaßnahmen wäre jedoch aus Sicht der Polizeiinspektion Flughafen zwingend erforderlich, um sowohl die B 301 als auch die Flughafentangente Ost (St 2580) zu entlasten.</p>	
<p>Im Weiteren wird darauf hingewiesen, dass der Verkehrsraum im unmittelbaren Nahbereich der Event-Arena (Freisinger Allee, B301, Nordallee, Zufahrten auf die Zentralallee, die Zentralallee selbst, Parkraummanagement insbesondere außerhalb der Parkhäuser) entsprechend der zu erwartenden Verkehrslast ausgebaut werden muss. Diese Baumaßnahmen sollten <u>vor Inbetriebnahme des „MUCcc“ bereits erfolgt sein</u>, um die Betriebsabläufe am Flughafen München nicht zu beeinträchtigen, aber auch „unkoordiniertes Parken“ auf dem Flughafengelände zu vermeiden.</p> <p>In Bezug auf den vorhandenen Parkraum bestehen aus Sicht der Polizeiinspektion Flughafen ebenso Zweifel an der Geeignetheit der — neben dem geplanten Neubau eines Parkhauses — vorgesehenen Parkflächen in den bestehenden Parkhäusern P43 und P44. Diese sind nach Ansicht der Polizeiinspektion Flughafen nicht für „Veranstaltungsparken“ und somit die zeitlich stark konzentrierte An- und Abreise einer Vielzahl von Veranstaltungsbesuchern konzipiert, da</p>	<p><i>Die im Bebauungsplan getroffenen Annahmen der Parkszenarios basieren auf den tatsächlich zur Verfügung stehenden Parkflächen und den dauerhaft vertraglich gesicherten Ansprüchen des Vorhabenträgers auf Mitnutzung bestehender Parkmöglichkeiten auf FMG-Grundstücken. Der Vorhabenträger hat, basierend auf vertraglichen Vereinbarungen und dem umfassenden Verkehrsgutachten, ein Erschließungskonzept vorgelegt, das sowohl dem Stellplatzbedarf als auch den sonstigen verkehrlichen Einflüssen gerecht wird und die verkehrliche Organisation des Vorhabens sicherstellt. (Kapitel 4.4.2.4 Erforderlicher Pkw – Stellplatzbedarf im Verkehrsgutachten)</i></p> <p><i>Eine Verzögerung findet hauptsächlich im Parkhaus selbst statt. Sobald das öffentliche Straßennetz erreicht wird, ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben (Kap. 4.5.6).</i></p> <p><i>Mit Stauungen vor den Parkhäusern ist daher nicht zu rechnen.</i></p>

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>sie jeweils nur über eine Zu- und Abfahrt verfügen. In der Folge ist hier, insbesondere im Vorlauf von Veranstaltungen, mit Stauungen an den Einfahrten zu den Parkhäusern auf die Nordallee und im weiteren Verlauf auf die Freisinger Allee und Zentralallee zu rechnen.</p> <p>Dies hätte erhebliche Auswirkungen auf die Erreichbarkeit und Einsatzbereitschaft der Flughafenverwaltung (Nordallee 25), der Landespolizei (Nordallee 6), die Nutzbarkeit des Haupttors des Flughafens (samt Notfallspur für Rettungskräfte), sowie die bereits erwähnte Rettungswache des Malteser Hilfsdienst. Diesem Umstand wäre aufgrund der örtlichen Gegebenheiten auch durch zielgerichtetes polizeiliches Eingreifen an Veranstaltungstagen kaum zu begegnen. Ebenso besteht bereits zum jetzigen Zeitpunkt im erweiterten Umfeld des Flughafens München, v.a. in den Gemeinden Hallbergmoos, Neufahrn und Eching ein Stellplatzdefizit, welches bis dato noch nicht durch die Kommunen gelöst werden konnte. Durch den geplanten Neubau könnte eine zusätzliche Verschärfung dieser Parkplatznot eintreten.</p> <p>Insbesondere aufgrund der hohen Tarife für die Parkplatznutzung in den vorgenannten Flughafen-Parkhäusern, besteht auf staatlicher Seite die Sorge, dass es zu einer Vermeidung dieser Parkmöglichkeiten und damit zu vermehrten Wildparken in der Gegend rund um die Arena kommen könnte.</p>	<p><i>In Kapitel 4.4.2.7 des Gesamtverkehrsgutachtens wird die Verkehrslenkung in die Parkhäuser erläutert. Das gesamte Untersuchungsgebiet wurde mittels mikroskopischer Verkehrssimulation untersucht.</i></p> <p><i>Entlang der B 301 sind mehrere Maßnahmen notwendig, um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten (Kap. 4.5.6).</i></p> <p><i>Ausreichend Parkflächen für Arena Besucher sind vertraglich gesichert. Die Ticketpreise werden durch den Betreiber festgelegt, die Stadt hat darauf im Rahmen der Bauleitplanung keinen Einfluss. Jedoch werden gem. Aussagen des Vorhabenträgers voraussichtlich attraktive, für Veranstaltungsstätten marktübliche Parkticketangebote speziell für Besucher der Arena vorgesehen (sowohl vorab buchbar, als auch am Veranstaltungstag beim Einfahren in die Parkfläche). Das Wildparken durch Arena-Besucher ist daher nicht zu erwarten.</i></p> <p><i>Auch die angesprochene Parkplatznot in Gemeinden sind gesamtstädtische Themen und nicht Teil des gegenständlichen Bebauungsplanverfahrens.</i></p>		
<p>In Zusammenhang mit der verkehrlichen Situation möchte ich auch auf das Schreiben der Polizeiinspektion Freising (Herr POK Weller) vom 24.04.2025 verweisen, das ich der vorliegenden Stellungnahme noch einmal als Kopie (Anlage 1 - PI FS_Kurzmitteilung Stellungnahme Bebauungsplan Nr. 88b MUCC Eventarena) beigefügt habe.</p>	<p><i>Auf die Abwägung der Stellungnahme der Polizeiinspektion Freising Nr. 31 wird verwiesen.</i></p> <p><i>Gemäß 3.6.1 des Verkehrsgutachten wurde ein „Rückfallkonzept“ durch den Einsatz von angemieteten Shuttle-Bussen untersucht.</i></p> <p><i>Eine mögliche Ergänzung von Shuttle Bussen soll im Ausnahmezustand erfolgen. Eine Shuttle-Buslinie wäre dann</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

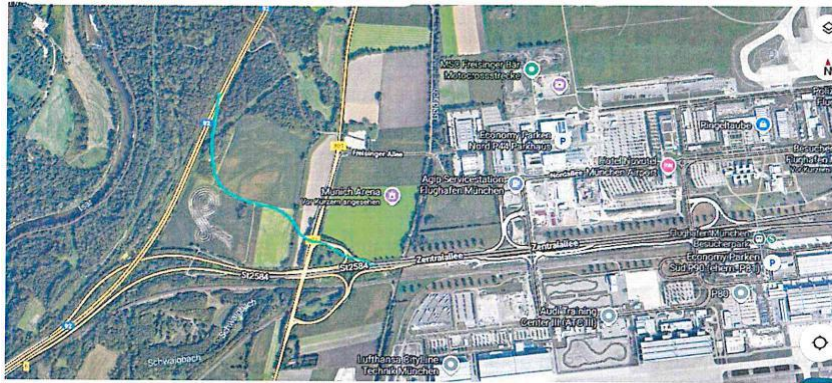
<p>Ein Lösungsansatz zur Vermeidung ausufernden Individualverkehrs könnten Shuttle-Busse sein, die bei Veranstaltungen in der Event-Arena ab dem Bahnhof Freising, dem Bahnhof Hallbergmoos oder dem Bahnhof „Besucherpark“ eingesetzt werden könnten. Diese sollten dann aber vom Veranstalter bzw. dem Betreiber der Event-Arena finanziert werden. Ein ähnliches Konzept fährt der FC Bayern München bei Heimspielen bereits heute — hier verkehren kostenlose Shuttle-Busse ab dem S-Bahnhof „Donnersbergerbrücke“ zur Allianz-Arena in München-Fröttmaning.</p>	<p><i>erforderlich, wenn die Buslinie 635 überlastet wäre und es keinen Halt am Besucherpark gibt. Die Shuttle-Linie zum Freisinger Bahnhof würde der Entlastung des Busses dienen. Eine Shuttle-Linie nach Fröttmaning könnte hingegen die S8 entlasten .</i></p>		
<p>Zu erwähnen wäre auch, dass die zwischen dem Bahnhof Freising und dem Flughafen Terminals 1 und 2 verkehrende MVV-Buslinie 635 heute bereits an Ihren Kapazitätsgrenzen arbeitet. Dies trotz des durchgehenden 10-Minuten-Takts. Da auch die S-Bahnlinien 1 und 8, die südlich an dem Arena-Gelände vorbeifahren und am benachbarten S-Bahnhof „Besucherpark“ halten, gut ausgelastet sind, können vom bestehenden ÖPNV kaum zusätzliche Fahrgäste mehr aufgenommen werden. Ein neuer S-Bahnhalt südlich des Geländes ist leider nicht realisierbar, da die Deutsche Bahn AG in dem dortigen Bereich bereits im Zuge der Baumaßnahmen zum „Erdinger Ringschluss“ sog. Überwerfungsbauwerke zur Entflechtung der beiden S-Bahnlinien errichtet.</p> <p>Mittlerweile verkehren dort im Zwei-Stunden-Takt auch ÜFEX-Züge (RE 22) aus Regensburg und Nürnberg von und in Richtung Freising, sodass diese Maßnahme tatsächlich unumgänglich gewesen ist.</p>	<p><i>Die größeren Fahrgastzahlen werden im Gutachten nicht für die S1, sondern für die S8 prognostiziert. Die S1 wird damit nicht als Hupterschließung gewertet. Die prognostizierte Kapazitätsauslastung der S1 wird im Fall einer Abendveranstaltung 2027 zwischen Neufahrn und Besucherpark auf 45 %, zwischen Laim und Moosach auf 56% prognostiziert. Der empfohlene Richtwert von 65% wird damit deutlich unterschritten. Im Rahmen der laufenden Initiative „Starke S-Bahn München – Programm 14plus“ wird im Übrigen die Systemverfügbarkeit der S-Bahn München deutlich verbessert, so dass sich auch die Zuverlässigkeit der S1 erhöhen wird.</i></p>		
<p>Um den Individualverkehr, der nach der Inbetriebnahme der Event-Arena bei Veranstaltungen mit Sicherheit deutlich zunehmen wird, etwas zu entflechten, könnten vorbeugend bereits heute die folgenden Maßnahmen ergriffen werden:</p>	<p><i>Bezüglich der vorgeschlagenen Zufahrten wird auf o. g. Ausführungen verwiesen.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

- Bau einer Autobahnzufahrt zur A 92 Richtung Landshut, siehe türkise Einzeichnung in einem Auszug aus „Google Mops“:



- Prüfung einer zweiten Zufahrtsstraße zur B 301 (ggf. mit limitierten Nutzerkries, wie z.B. Nutzung als Anliegerstraße oder ausschließlich für Blaulichtorganisationen), siehe gelbe und rote Einzeichnung in einem Auszug aus „Google Mops“:

- Sicherung der privaten Parkplätze des LfAR (z.B. mit Hilfe einer offiziellen Schrankenanlage)

- Errichtung eines deutlich größeren Parkhauses (mindestens 3.000 Parkplätze) mit kostengünstigen Parkplätzen auf dem zukünftigen Gelände der Event-Arena.

Eine Sicherung der privaten Parkplätze des LfAR mit einer Schrankenanlage steht nicht im Widerspruch des gegenständlichen Vorhabens und liegt in eigener Verantwortung der Eigentümer.

*Es wurde hinreichend dargelegt, dass die bestehenden Parkhäuser in der Umgebung durch die Nutzung vorhandener Synergien eine ausreichende Stellplatzkapazität gewährleisten.
Die Nutzung dieser Synergien ist zudem vertraglich abgesichert, sodass die dauerhafte Verfügbarkeit der notwendigen Stellplätze gewährleistet ist.
Darüber hinaus wäre die Schaffung unnötig großer Parkflächen nicht mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit*

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	vereinbar. Insbesondere im Hinblick auf Flächenverbrauch, Versiegelung sowie die Zielsetzungen einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsplanung ist der Verzicht auf zusätzliche Parkhauskapazitäten ausdrücklich zu begrüßen.		
2. Beherbergungssituation Da auch Gäste aus weiter entfernten Regionen oder teilweise sogar aus dem Ausland anreisen werden, ist davon auszugehen, dass auch Übernachtungsmöglichkeiten in ausreichender Zahl geschaffen werden müssen. Diese sind in der angrenzenden Stadt Freising (und der näheren Umgebung), sowie am Flughafen München, bisher nur bedingt vorhanden. Außerdem ist festzustellen, dass die vorhandenen Hotels, wie z.B. das „Mercure“ in Freising oder das „Novotel“ am Flughafen München, eher hochpreisiger sind und Budget-Hotels bisher praktisch komplett fehlen. Das neu zu errichtende Hotel mit seinen 200 Betten auf dem Gelände der Event-Arena dürfte hier auch keine große Abhilfe schaffen. Es wäre ratsam, zu prüfen, ob eventuell andere Maßnahmen, die schneller und einfacher zu realisieren sein könnten, wie z.B. ein größerer Camping-Platz im Raum Freising, zur möglichen Entlastung realisiert werden könnten. Ansonsten muss man mit möglichen Wildcampen am Flughafen München rechnen, die wieder die bereits oben angesprochenen (sicherheitsrelevanten) Verkehrswege blockieren könnten.	In Freising und dem nahen Umland besteht bereits heute ein breites Angebot an Hotels, Pensionen und Gasthöfen, das auch für Veranstaltungsbesucher kurzfristig buchbar ist. Durch das auf dem Vorhabengrundstück geplante Hotel wird dieses Angebot nochmals erweitert und der zu erwartende Bedarf an Übernachtungskapazitäten im direkten Umfeld der Arena gezielt abgedeckt. Darüber hinaus gibt es im Stadtgebiet Freising am Bahnhof und der Savoyer Au Wohnmobil Stellplätze. Es wurde am 07.02.2024 ein Beschluss im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt zur Errichtung weiterer Abstellplätze für Wohnmobile im Stadtgebiet Freising gefasst.		
3. Mobilfunkempfang Bei Betrieb der Event-Arena ist mit einer überdurchschnittlichen Mobilfunknutzung zu rechnen, da erfahrungsgemäß insbesondere bei Konzerten mit jugendlicher Zielgruppe in hohem Maße Inhalte gestreamt werden. In diesem Fall ist mit erheblichen Einschränkungen beim	Innerhalb der frühzeitigen Trägerbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden mehrere Netzbetreiber beteiligt. Ein Ausbau des Mobilfunknetz steht im eigenen Ermessen der Betreiber und ist nicht Teil der kommunalen Bauleitplanung.		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Mobilfunkempfang in der kTA und damit auch in Teilbereichen des Flughafengeländes zu rechnen. Da insbesondere die vom LfAR durchgeführten Rückführungsmaßnahmen und Charterflüge an den jeweiligen Flugtagen aus der kTA heraus über Mobilfunk organisiert werden (sog. „Meldekopf“), sind Einschränkungen nicht hinnehmbar. Auch für andere Sicherheitsbehörden, insbesondere für die Landes- und Bundespolizei, ist ein funktionierender Mobilfunk unverzichtbar und damit sicherheitsrelevant. Es wird angeregt, für einen entsprechende Ausbau der Kapazitäten durch die einschlägigen Konzerne, wie z.B. die „Deutsche Funkturm“ zu sorgen, um diesem Problem vorzubeugen. Während des Münchener Oktoberfests werden in der näheren Umgebung der Theresienwiese beispielsweise zahlreiche zusätzliche mobile, aber temporäre, Mobilfunkantennen durch die Anbieter, wie z.B. „Vodafone“, installiert und anschließend wieder abgebaut. Im Falle der Event-Arena sollte allerdings eher über eine dauerhafte Installation nachgedacht werden.</p>			
<p>4. Fazit / Schlussfolgerung</p> <p>Der Event-Arena kann aus Sicht der IMBY nur dann zugestimmt werden, wenn adäquate Lösungen in Bezug auf die in dieser offiziellen Stellungnahme erläuterten Problemstellungen gefunden und umgesetzt werden. Der Knackpunkt bleibt vor allem das Thema „Verkehrliche Erschließung“. Wir bitten Sie, sich unserer Punkte anzunehmen und stehen für eventuelle Anfragen oder Hilfeersuchen jederzeit gerne zur Verfügung.</p> <p>Aufgrund der Tatsache, dass in unserer Stellungnahme auch polizei- und vollzugsinterne Belange behandelt werden, bitten wir Sie an dieser Stelle höflich darum, dieses Dokument als vertraulich einzustufen und daher nur für interne Zwecke zu verwenden. Eine Veröffentlichung der vorliegenden Inhalte wird grundsätzlich nicht gewünscht. Wir danken</p>	<p><i>Zur verkehrlichen Erschließung und deren Funktionsfähigkeit wird auf o. g. Ausführungen verwiesen.</i></p> <p><i>Bei der Bauleitplanung handelt es sich um ein öffentliches Verfahren. Die Stellungnahme wurde im Rahmen der frühzeitigen Trägerbeteiligung abgegeben, sodass eine öffentliche Behandlung bzw. Abwägung der Stellungnahmen erforderlich ist.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>Ihnen an dieser Stelle vielmals für Ihr Verständnis und Ihre Unterstützung.</p> <p>Bitte kommen Sie bei Fragen gerne wieder auf mich zu, vielen Dank.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Anlagen</p> <p>- Stellungnahme der PI Freising vom 28.04.2025</p>			
<p>Beschlussvorschlag: Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Flächennutzungsplan und den Bebauungsplan. An der vorgelegten Planung wird festgehalten.</p>			
<p>39. Bayerisches Landesamt für Asyl und Rückführung vom 28.08.2025</p>		X	
<p>Sehr geehrte Frau xxx, sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir bedanken uns für die Möglichkeit, im vorliegenden Bebauungsplanverfahren zur Errichtung eines multifunktionalen Konzert- und Kongresszentrums (sog. Event-Arena) in Nähe zu unserer Liegenschaft des Landesamts für Asyl und Rückführung (LfAR) Stellung nehmen zu können.</p> <p>Nach Durchsicht der verfügbaren Unterlagen hat die geplante Event-Arena un- mittelbare Auswirkung auf den Betrieb der kTA und sorgt insbesondere im Hin- blick auf die Verkehrssituation mutmaßlich für erhebliche Störungen im Betriebs-</p>	<p><i>Eine Beeinträchtigung des Zugangs zu dem genannten Grundstück, sowie der Zuwegung ist nicht ersichtlich.</i></p> <p><i>Das Verkehrsgutachten hat im Rahmen der Kapazitätsberechnungen 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.</i></p> <p><i>Neben bereits im Prognose Nullfall (ohne Vorhabenplanung), notwendigen Infrastrukturmaßnahmen an mehreren untersuchten Knotenpunkten, sind zusätzliche bauliche, verkehrstechnische und verkehrslenkende Maßnahmen notwendig und im Verkehrsgutachten festgehalten. Bei den verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen handelt es sich z.B. um die Errichtung von Lichtsignalanlagen, aber auch um den Ausbau von einzelnen Knotenpunkten oder</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

ablauf. Das LfAR macht daher folgende Belange im Rahmen des § 4 Abs. 1 BauGB geltend:

I. Zufahrtswege und Verkehrssituation

- a) Das LfAR betreibt am Flughafen München eine kombinierte Transit- und Abschiebungshafteinrichtung (kTA). Hierbei handelt es sich um ein sicherheitsrelevantes Objekt zur operativen Umsetzung aufenthaltsbeendender Freiheitsentziehungen, die in enger Kooperation u. a. mit der Polizei von Bund und Ländern einen ganzjährigen hochverfügbaren 24/7-Betrieb gewährleistet. Der **Zugang zu unserem Grundstück** bzw. unserer Einrichtung über die gewidmeten Verkehrswege muss zu jedem Zeitpunkt gesichert gewährleistet sein.
- b) Auch nur vorübergehende Beeinträchtigungen der Zuwegung sind wegen der Anforderungen an die operative Verfügbarkeit, insbesondere aber auch übergreifende Sicherheitsaspekte auszuschließen. Neben regulären Anforderungen, beispielsweise im Rahmen des vorbeugenden Brandschutzes, ist für **polizeiliche Einsätze** daher auch der Zugang für Bayerische Polizei, Bundespolizei und Rettungsdienste jederzeit sicherzustellen.

auch den 4-spurigen Ausbau der Freisinger Allee. Viele dieser Maßnahmen wären bereits im „Prognosenullfall“ (ohne Arena) notwendig, sodass sich die Verkehrssituation durch ihre Umsetzung im Vergleich zum heutigen Bestand sogar verbessern wird.

Neben dem worst-case-Szenario einer Großveranstaltung mit 20.000 Besuchern und Spitzenstunden zwischen 18 und 20 Uhr, wurde in einer ergänzenden Betrachtung eine Kongressveranstaltung (12.000 Besucher) und Hauptanreisezeiten zwischen 7 und 9 Uhr sowie Hauptabreisezeiten zwischen 16 und 19 Uhr betrachtet. Die Ergebnisse zeigen, dass im Anreisezeitraum alle Knotenpunkte eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen. Einzig die Einmündung FS44/45 erreicht mit der Qualitätsstufe QSV E die Kapazitätsgrenze. Auch während der Abreise sind alle flughafeninternen Knoten ausreichend leistungsfähig.

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>c) Parkmöglichkeiten (PKW-Parkplätze) im Einfahrtsbereich der kTA stehen ausschließlich Mitarbeitern und Dienstleistern der kTA zur Verfügung; die Parkplätze sind in hohem Maße belegt.</p>	<p><i>Kenntnisnahme. Der Vorhabenträger hat, basierend auf vertraglichen Vereinbarungen und dem umfassenden Verkehrsgutachten, ein Erschließungskonzept vorgelegt, das sowohl dem Stellplatzbedarf als auch den sonstigen verkehrlichen Einflüssen gerecht wird und die verkehrliche Organisation des Vorhabens sicherstellt.</i></p>		
<p>d) Im kTA-Gebäude halten sich Mitarbeiter des LfAR sowie Ausländer, deren zeitnahe Rückführung bereits geplant oder beabsichtigt ist, durchgängig 24/7 auf. Trotz baulicher Immissionsschutzmaßnahmen im Gebäude sind während des Betriebs der Event-Arena Immissionsschutzaspekte zu berücksichtigen, um Nutzungseinschränkungen durch Lärmbelastung bestmöglich zu minimieren.</p>	<p><i>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die unterschiedlichen Auswirkungen der Planung sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden, ermittelt und dargestellt. Dafür wurden entsprechende Fachgutachten erstellt (z.B. Verkehr, Schall, Lufthygiene) und mit den Fachdienststellen abgestimmt. In den einzelnen Gutachten wird die jeweilige Ausgangssituation im Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Mensch und Umwelt dargestellt und beurteilt.</i></p> <p><u>Lärm</u> <i>Für die prognostizierte Verkehrslärmzunahme kann ein ausreichender Schutz durch Maßnahmen an den betroffenen Gebäuden gewährleistet werden. Die Ergebnisse werden durch die Bauleitplanung berücksichtigt.</i></p> <p><u>Lufthygiene und Feinstaub:</u> <i>Die Lufthygienische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV im Plangebiet und in der Nachbarschaft zuverlässig eingehalten werden. Auch die Fachbehörde (Landratsamt - Immissionsschutz) hat mit Ihrer Stellungnahme vom 30.04.2025 die Plausibilität der Untersuchung bestätigt.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p>Die WHO empfiehlt für Feinstaub PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 2,5 µm) einen Jahresmittelwert von 5 µg/m³ und einen Tagesmittelwert von 15 µg/m³. Für PM 10 (Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 10 µm) einen Jahresmittelwert von 15 µg/m³ sowie einen Tagesmittelwert von 45 µg/m³. Diese Werte stellen jedoch Richtlinien und sind nicht verbindlich, da die gesetzlich bindenden Grenzwerte von der Europäischen Union festgelegt werden. Die EU orientiert sich an den Grenzwerten der WHO und hat deshalb 2024 neue Grenzwerte herausgebracht. Der neu EU-Grenzwert der ab 2030 gelten soll, liegt für Feinstaub PM2,5 bei 10 µg/m³ im Jahresmittel, das geplante Tagesmittel liegt bei 25 µg/m³. Für PM 10 gilt ab 2030 ein Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel und 45 µg/m³ im Tagesmittel. Diese Grenzwerte, die ab 2030 gelten sollen, werden im Prognoseplanfall im Bereich der geplanten Bebauung und auch im Bereich der benachbarten Bebauung sicher eingehalten. Für Ultrafeinstaub gibt es keine Grenzwerte, auch nicht in der neuen EU-Luftrichtlinie, die spätestens 2027 in nationales Recht umzusetzen ist.</p>		
<p>Bei Veranstaltungen in der Event-Arena ist entgegen der Prognose im Verkehrsgutachten mit erheblichem An- und Abreiseverkehr auf den Zufahrtsstraßen zum Flughafen München und zur kTA zu rechnen. Ebenso ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten mit Fremd- und Falschparkern sowie unerlaubten Übernachtungen (Wild-Camper) und Müllansammlungen in unmittelbarer Nähe der kTA zu rechnen.</p>	<p><u>An- und Abreiseverkehr:</u> siehe o. s. Ausführungen.</p> <p><u>Wild-Camper:</u> In Freising und dem nahen Umland besteht bereits heute ein breites Angebot an Hotels, Pensionen und Gasthöfen, das auch für Veranstaltungsbesucher kurzfristig buchbar ist. Durch das auf dem Vorhabengrundstück geplante Hotel wird dieses Angebot nochmals erweitert und der zu erwartende Bedarf an Übernachtungskapazitäten im direkten Umfeld der Arena gezielt abgedeckt.</p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<p><i>Darüber hinaus gibt es im Stadtgebiet Freising am Bahnhof und der Savoyer Au Wohnmobil Stellplätze. Es wurde am 07.02.2024 ein Beschluss im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt zur Errichtung weiterer Abstellplätze für Wohnmobile im Stadtgebiet Freising gefasst.</i></p> <p><u>Müllansammlungen</u> <i>Etwaige Regelungen zur Vermeidung von Müllansammlungen können nicht bauplanungsrechtlich geregelt werden. Es bestehen diesbezüglich jedoch vertragliche Regelungen zwischen dem Flughafen München sowie dem Vorhabenträger.</i></p>		
<p>Es ist aufgrund des überregionalen Einzugsgebiets der Event-Arena nicht damit zu rechnen, dass die An- und Abreise in hohem Maß mit ÖPNV erfolgt, zudem die Haltestelle Besucherpark lt. Verkehrsgutachten nicht von allen geplanten Linien bedient wird.</p> <p>Aufgrund der Preisgestaltung in den örtlichen Parkhäusern ist ebenfalls nicht mit der flächendeckenden Nutzung der offiziellen Parkmöglichkeiten zu rechnen.</p>	<p><i>Im Verkehrsgutachten unter dem Punkt 2.5 wird anhand des Modal Split der Veranstaltungsbesucher der ÖPNV-Anteil dargestellt. Durch die direkte Anbindung an das Netz des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVG) insbesondere mit der S-Bahn-Haltestelle „Flughafen -Besucherpark“ ist auch eine gute Erreichbarkeit des Konzert- und Kongresszentrums mit der Bahn gewährleistet. Des Weiteren verfügt der Standort über eine Anbindung zum Überregionalen Flughafenexpress (ÜFEX), welcher eine öffentliche Anreise auch aus den Regierungsbezirken Niederbayern (Landshut) und Oberpfalz (Regensburg) sowie aus der Stadt Freising (ÜFEX-Haltestelle) zur Konzertarena ermöglicht. Die Kapazitätsberechnungen (S-Bahn-Querschnitte) zeigen ausreichende Reserven; Event-Betriebskonzept mit Wegeleitung und Reservetakten ist abgestimmt.</i></p> <p><i>Ausreichend Parkflächen für Arena Besucher sind vertraglich gesichert. Die Ticketpreise werden durch den Betreiber festgelegt, die Stadt hat darauf im Rahmen der Bauleitplanung keinen Einfluss. Jedoch werden gem. Aussagen des Vorhabenträgers voraussichtlich attraktive, für Veranstaltungsstätten marktübliche Parkticketangebote speziell für Besucher der Arena vorgesehen (sowohl vorab buchbar, als auch am Veranstaltungstag beim Einfahren in die</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

	<i>Parkfläche). Das Wildparken durch Arena-Besucher ist daher nicht zu erwarten.</i>		
<p>Zudem ist derzeit bei der Regierung von Oberbayern ein Planfeststellungsverfahren zur Errichtung eines Rückführterminals in unmittelbarer Nähe zur kTA anhängig. Sofern das Terminal errichtet wird, ist hier zusätzlich mit erheblichem An- und Abreiseverkehr zu rechnen. Hieraus ergeben sich insgesamt sicherheitsrelevante Einschränkungen für</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mitarbeiter der kTA • Lieferanten • Zuführungen und Abholungen <p>Die Erreichbarkeit der kTA bei sicherheitsrelevanten Lagen, insbesondere für Rettungs- und Einsatzkräfte sowie bei Evakuierungsmaßnahmen, ist aufgrund der geschilderten Verkehrssituation nicht gewährleistet.</p>	<p><i>Das geplante Rückführungsterminal am Flughafen München wurde in einem gesonderten Plangenehmigungsverfahren behandelt.</i></p> <p><i>Hierzu wurde die Stadt Freising mit Schreiben der FMG vom 03.06.2025 von der Regierung von Oberbayern am 10.06.2025 beteiligt. Die Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern ist Genehmigungsbehörde des Planfeststellungsverfahrens bzw. des Plangenehmigungsverfahrens.</i></p> <p><i>Zur verkehrlichen Erschließung und deren Funktionsfähigkeit wird auf o. s. Ausführungen verwiesen.</i></p>		
<p>II. Mobilfunkempfang</p> <p>Bei Betrieb der Event-Arena ist mit einer überdurchschnittlichen Mobilfunknutzung zu rechnen, da erfahrungsgemäß insbesondere bei Konzerten mit jugendlicher Zielgruppe in hohem Maß Inhalte gestreamt werden. In diesem Fall ist mit erheblichen Einschränkungen beim Mobilfunkempfang in der kTA zu rechnen. Da insbesondere die vom LfAR durchgeführten Rückführungsmaßnahmen und Charterflüge an den jeweiligen Flugtagen aus der kTA heraus über Mobilfunk organisiert werden (sog. Meldekopf), sind Einschränkungen nicht hinnehmbar.</p>	<p><i>Innerhalb der frühzeitigen Trägerbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurden mehrere Netzbetreiber beteiligt. Ein Ausbau des Mobilfunknetz steht im eigenen Ermessen der Betreiber und ist nicht Teil der kommunalen Bauleitplanung.</i></p> <p><i>Zur verkehrlichen Erschließung und deren Funktionsfähigkeit wird auf o. s. Ausführungen verwiesen.</i></p> <p><i>Eine Beeinträchtigung des Zugangs zu dem genannten Grundstück, sowie der Zuwegung sind nicht ersichtlich.</i></p>		
<p>III. Berücksichtigung von Belangen der kTA</p>			

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<p>a) Das LfAR hat, wie oben ausgeführt, starke Bedenken bezüglich der künftigen Verkehrssituation. Die kTA verfügt nur über eine Zufahrtsstraße. Durch den Betrieb von Event-Arena westlich der Tankstelle am Hauptzufahrtskreis ist mit hohem Verkehrsaufkommen und Behinderungen, insbesondere in Zeiten mit Stoßverkehr, zu rechnen. Durch das Schleusenkonzept des geplanten Rückführungsterminals wird diese Problematik nochmals verstärkt und es ist aus unserer Sicht mit Staubbildungen auf der Zufahrtsstraße zu rechnen. Insbesondere in Notfallsituationen können hier Einschränkungen zu schwerwiegenden Folgen führen.</p>			
<p>b) Durch die räumliche Nähe zur Event-Arena besteht ein erhöhtes Potential für Störungen und Demonstrationen. In diesem Zusammenhang ist ein angepasstes Evakuierungskonzept zu erstellen, das auch im Hinblick auf den Neubau des Rückführungsterminals den Bau einer 2. Zufahrt zur kTA beinhaltet.</p>	<p><i>Für das Vorhaben MUCcc wurde ein Brandschutzkonzept erarbeitet, dass der Auslegung beilag. Ein Evakuierungskonzept ist für das gegenständliche Bauleitplanverfahren nicht notwendig. Die Erarbeitung eines Evakuierungskonzepts im Rahmen des Rückführungsterminals inkl. die Planung einer 2. Zufahrt steht nicht im Widerspruch zum gegenständlichen Bebauungsplan und steht im eigenen Ermessen der zuständigen Behörde.</i></p>		
<p>c) Das LfAR schlägt folgende Maßnahmen zur Entlastung vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bau einer Autobahnzufahrt zur A 92 Richtung Landshut • Prüfung einer zweiten Zufahrtsstraße zur B 301 (ggf. nur für Anlieger / Einsatzkräfte) 	<p><i>Zur verkehrlichen Erschließung und deren Funktionsfähigkeit wird auf o. s. Ausführungen verwiesen.</i></p> <p><i>Zusätzliche Anbindungen, die nicht für das MUCcc sondern für andere Vorhaben nützlich sein könnten, sind nicht Teil der Bebauungsplanung.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de

<ul style="list-style-type: none"> • Shuttleverkehr Arena / S-Bahn (Besucherpark, Freising, Hallbergmoos) • Sicherung der privaten Parkplätze des LfAR (z.B. Schrankenkonzept) • Ausbau Mobilfunknetz 	<p><i>Gemäß 3.6.1 des Verkehrsgutachten wurde ein „Rückfallkonzept“ durch den Einsatz von angemieteten Shuttle-Bussen untersucht.</i></p> <p><i>Eine mögliche Ergänzung von Shuttle Bussen soll im Ausnahmezustand erfolgen. Eine Shuttle-Buslinie wäre dann erforderlich, wenn die Buslinie 635 überlastet wäre und es keinen Halt am Besucherpark gibt.</i></p> <p><i>Die Shuttle-Linie zum Freisinger Bahnhof würde der Entlastung des Busses dienen. Hingegen eine Shuttle-Linie nach Fröttmaning die S8 entlasten könnte.</i></p> <p><i>Eine Sicherung der privaten Parkplätze des LfAR mit einer Schrankenanlage steht nicht im Widerspruch des gegenständlichen Vorhabens und liegt in eigener Verantwortung der Eigentümer.</i></p> <p><i>Ausbau Mobilfunknetz siehe o. s. Ausführungen.</i></p>		
<p>d) Das Evakuierungskonzept des LfAR darf nicht beeinträchtigt sein. Das bedeutet, dass im Falle einer Evakuierung – hier werden die derzeitigen Insassen in andere JVA untergebracht – die Zu- und Abfahrt 24/7 für Rettungs- und Einsatzkräfte gewährleistet sein muss.</p> <p>Auf die der Stellungnahme beigefügten Vorschläge der Autobahnzufahrt und Zufahrtsstraßen zur kTA wird Bezug genommen.</p> <p>Wir bitten darum, über das vorliegende Verfahren der Stellungnahme hinaus weiterhin an den weiteren (relevanten) Umsetzungsschritten informatorisch beteiligt zu werden. Als Ansprechpartner dürfen wir für das LfAR zunächst Frau X benennen.</p>	<p><i>Zur verkehrlichen Erschließung und deren Funktionsfähigkeit wird auf o. s. Ausführungen verwiesen.</i></p> <p><i>Im Rahmen der förmlichen Trägerbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB wird das Bayerische Landesamt für Asyl und Rückführung beteiligt.</i></p> <p><i>Bei der Bauleitplanung handelt es sich um ein öffentliches Verfahren. Die Stellungnahme wurde im Rahmen der frühzeitigen Trägerbeteiligung abgegeben, sodass eine öffentliche Behandlung bzw. Abwägung der Stellungnahmen erforderlich ist.</i></p>		

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
zPE-Bauleitplanung@freising.de

Aufgrund der Tatsache, dass in unserer Stellungnahme auch polizei- und vollzugsinterne Belange behandelt werden, bitte wir Sie an dieser Stelle höflich darum, **dieses Dokument als vertraulich einzustufen und daher nur für interne Zwecke zu verwenden.**

Eine Veröffentlichung der Inhalte wird grundsätzlich nicht gewünscht.

Wir danken Ihnen vielmals für Ihr Verständnis und Ihre Unterstützung.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

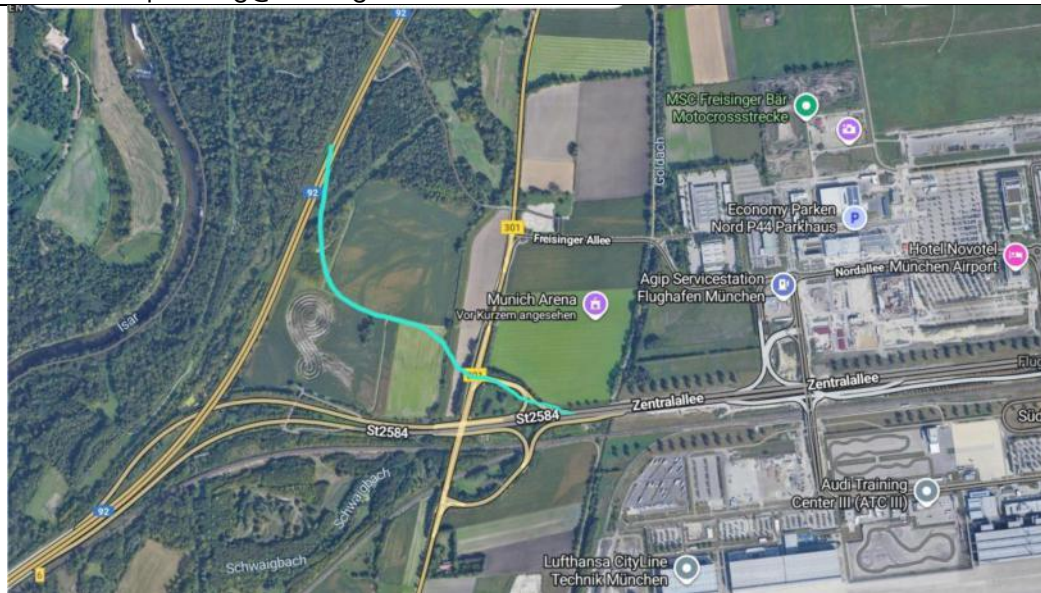
Mit freundlichen Grüßen

Anlage 1: Vorschlag Autobahnzufahrt zu A92 Richtung Landshut

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de



Anlage 2: Vorschläge für eine zweite Zufahrtsstraße zur B 301 (ggf. nur für Anlieger / Einsatzkräfte)

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising

zPE-Bauleitplanung@freising.de



Beschlussvorschlag:

Durch die Stellungnahme ergeben sich keine Änderungen für den Bebauungsplan.
An der vorgelegten Planung wird festgehalten.



Ergänzende Anlage zur Abwägung

Ultrafeinstaub (UFP) – Messungen im Flughafen Umfeld

Aufgrund der Wortmeldungen zum Thema UFP im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 13.01.2026 werden folgende ergänzende Informationen nachgereicht:

Die Stadt Freising setzt sich bereits seit mehreren Jahren intensiv mit dem Thema auseinander und unterstützte ein Forschungsprojekt des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz zur Messung von Ultrafeinstaub-Partikeln (UFP) in Umgebung des Flughafens München durch die Universität Bayreuth. Im Rahmen des Forschungsprojekt werden neben UFP die Luftschadstoffe NO_2 , O_3 sowie meteorologische Daten an zwei Standorten (Stadtgärtnerei Freising, Volksfestplatz Hallbergmoos) durch je eine Messeinrichtung der Uni Bayreuth erfasst. Die WHO hat hierzu im Jahr 2021 eine Unterscheidung zwischen niedrigen und hohen UFP-Werten als Orientierungshilfe beschrieben. Demnach gelten Tagesmittelwerte von >10.000 Partikeln/ cm^3 und Stundenmittelwerte von >20.000 Partikel/ cm^3 als hohe Werte. Die gemessenen UFP-Konzentrationen schwanken im Monatsmittel meist zwischen 5.000 und knapp über 11.000 Partikel/ cm^3 . Die Jahresmittelwerte lagen in einem Bereich zwischen 7.800 bis 8.800 Partikel pro cm^3 .

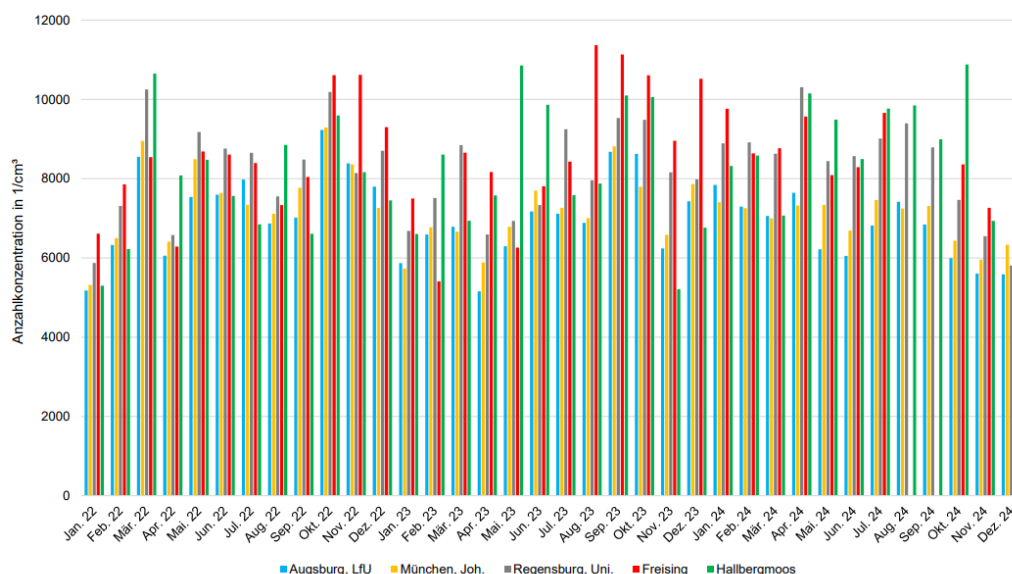


Abbildung A1. Monatsmittelwerte der UFP-Anzahlkonzentration in den Jahren 2022 bis 2024 aus Messungen des LfU im städtischen Hintergrund von Augsburg, München und Regensburg sowie der UBT im Umfeld des Münchener Flughafens. Aufgrund des Ausfalls von Messgeräten können für die Station Freising für August und September 2024 keine Werte berichtet werden.

Amt 61 - Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz

Amtsgerichtsgasse 1 • 85354 Freising
08161- 54-4 61 00 • stadtplanung-umwelt@freising.de

Quelle: 6. Zwischenbericht Ultrafeinstaubmessungen in Bayern

Deutlich stärker als die Monats- und Jahresmittelwerte sind naturgemäß die Tages- und Stundenmittelwerte dem Einfluss verschiedener lokaler und meteorologischer Faktoren unterworfen. In Freising und Hallbergmoos lagen 67 bis 70 % der Tagesmittelwerte unter 10.000 Partikel pro cm³, im städtischen Hintergrund lagen die Werte bei 70 % (Regensburg) bis 90 % (München Johanniskirchen). Bei den Stundenmittelwerten lagen 93 – 94 % unterhalb der WHO-Orientierungswerte. Im Rahmen von Vergleichsmessungen konnten Abweichungen von 4-7 % bei den Messungen in Freising ermittelt werden. Weitere Abgleiche der Qualitätssicherungsschritte während der kontinuierlichen Messdatenerfassung können zu einer weiteren Harmonisierung zwischen den UFP-Messungen im Umfeld des Flughafens München und den Messungen im urbanen Hintergrund führen und werden im weiteren Projektverlauf bis ins Jahr 2026 angestrebt.

Fazit:

Die bisherigen Messergebnisse zeigen, dass die Ultrafeinstaubbelastung in Freising und Hallbergmoos im Monats- und Jahresmittel überwiegend im niedrigen bis moderaten Bereich liegt und größtenteils unter den von der WHO definierten hohen UFP-Werten bleibt. Zwar treten insbesondere auf Stunden- und Tagesbasis durch lokale und meteorologische Einflüsse zeitweise erhöhte Konzentrationen auf, diese überschreiten jedoch nur in einem vergleichsweise geringen Anteil die hohen UFP-Werte. Im Vergleich zu anderen Messstandorten im urbanen Umfeld liegen die Belastungsniveaus in einer ähnlichen Größenordnung.

Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den Untersuchungen zu Ultrafeinstaub und den von der WHO herangezogenen Unterteilung der UFP-Werte bislang um wissenschaftliche Forschungsarbeiten handelt. Daraus können derzeit keine verbindlichen Vorgaben für die Bauleitplanung abgeleitet werden.

Quelle: Ultrafeinstaubmessungen in Bayern, 6. Zwischenbericht

(https://www.stmuv.bayern.de/themen/luftreinhaltung/verunreinigungen/feinstaub/doc/sechster_ufp_zwischenbericht.pdf)