

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Tagesordnung

1. Verkehrsflughafen München:
Plangenehmigungsverfahren: Öffentliche Tankstelle West - Erweiterung der Erdgastankstelle um einen zusätzlichen Verdichter
Schreiben der Regierung von Oberbayern/Luftamt Südbayern vom 29.10.2025
 - Stellungnahme der Stadt Freising
 - Beschluss
2. Änderung des Bebauungsplan Nr. 134 „Pullinger Weiher“ – 1. Änderung
 - Aufstellungsbeschluss
3. Bebauungsplan Nr. 88 B „MUCcc - Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“
 - aktueller Verfahrensstand zum Billigungs - und Auslegungsbeschluss
 - Bericht
4. Bauturbo
Vorläufige Aufschiebung der Anwendung
 - Beschluss
5. Bebauungsplan Nr. 71 a „Clemensänger II Ost“, 2. Änderung
 - Billigungs- und Auslegungsbeschluss
6. Berichte und Anfragen
 - 6.1 Information zu städtebaulichen Entwicklungen in der Region und Zwischenbericht zur FNP-Neuaufstellung
 - 6.2 Städtebauförderung – Bedarfsmitteilung 2026

Beginn der öffentlichen Sitzung: 14.00 Uhr

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

- TOP 1 Verkehrsflughafen München;**
Plangenehmigungsverfahren: Öffentliche Tankstelle West –
Erweiterung der Erweiterung der Erdgastankstelle um einen
zusätzlichen Verdichter
Schreiben der Regierung von Oberbayern/Luftamt Südbayern vom
29.10.2025
- Stellungnahme der Stadt Freising
- Beschluss
Anwesend: 11

Beschlussvorlage der Verwaltung

Sachstand

Mit Schreiben vom 27.10.25 beantragt die Flughafen München GmbH (FMG) auf der Grundlage der §§ 8 ff. Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 327) i. V. m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) in der in der Bayerischen Rechtssammlung (BayRS 2010-1-I) veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch § 1 des Gesetzes vom 09. Dezember 2024 (GVBl. S. 570), den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern für den Verkehrsflughafen München vom 08.07.1979 (Az.: 315-98/0-1) - zuletzt geändert mit dem 159. Änderungsbescheid Plangenehmigung vom 18.11.2024 (Az. ROB-3721.25_04-3-42) in der Fassung des Ergänzungsbescheids vom 24.07.2025 (Az. ROB-3721.25_04-3-46) – nach Maßgabe der im Folgenden gestellten Anträge und der mit diesen Anträgen vorgelegten Pläne sowie unter Berücksichtigung der vorgelegten Unterlagen im Wege der Plangenehmigung zu ändern und die zur Durchführung des nachgesuchten Vorhabens erforderlichen Planfeststellungen, Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen etc. einschließlich der wasserrechtlichen Gestattungen und Genehmigungen zu erteilen.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Der Stadt Freising wird die Möglichkeit eingeräumt, schriftlich Stellung bis 27.11.2025, nach Fristverlängerung bis 12.12.2025 zu nehmen.

Die Regierung von Oberbayern weist im Schreiben vom 29.10.2025 darauf hin, dass insbesondere um Mitteilung gebeten wird, falls mit den in den Antragsunterlagen enthaltenen rechtlichen und fachlichen Aussagen kein Einverständnis besteht.

Zudem wird „ausdrücklich“ um Mitteilung gebeten, ob, und wenn ja, welche Genehmigungs-tatbestände betroffen sind. In diesem Zusammenhang führt die Regierung von Oberbayern/ Luftamt Südbayern aus, dass die von der FMG beantragte Plangenehmigung nach § 8 Abs. 1 Satz 10 LuftVG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG alle nach Rechtsvorschrift notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen usw. ersetzt. **Wesentliche Ausnahme ist die Baugenehmigung.**

Antrag der FMG

1. Plangenehmigung:

Die FMG beantragt den Plan zur Errichtung und zum Betrieb einer Erweiterung der an der Öffentlichen Tankstelle West betriebenen Erdgastankstelle (Betreiber: Stadtwerke München) um einen zusätzlichen Verdichter in der bestehenden ortsfesten Füllanlage gemäß § 8 Abs. 1 Satz 10 LuftVG i.V.m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG zu genehmigen.

2. Erlaubnis nach § 18 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 BetrSichV:

Beantragt wird zudem die Erlaubnis den hinzukommenden Verdichter in der ortsfesten Füllanlage der Erdgastankstelle zuzulassen und hierfür die Erlaubnis gem. BetrSichV zu erteilen.

Wichtiger Hinweis:

Das hier antragsgegenständliche Vorhaben ist nicht Gegenstand des bereits bei der Regierung von Oberbayern/Luftamt Südbayern anhängigen Verfahrens zum **Umbau der Öffentlichen Tankstelle West**. Der dazu gehörende Antrag der FMG vom

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

02.04.2025 wurde seitens der Stadt Freising im PBU am 07.05.2025 behandelt. Die Stadt Freising hat hierzu mit Schreiben vom 08.05.2025 Stellung genommen.

Der aktuelle Sachstand im Bezug auf das noch anhängige Verfahren stellt sich hier wie folgt dar:

- Im Verfahren „Umbau“ haben das Landratsamt Freising und die Stadt Freising Stellung genommen
- Über das Verfahren „Umbau“ wurde noch nicht entschieden
- Das Verfahren „Umbau“ hat u.a. die Versetzung von Zapfsäulen sowie die Erneuerung von Gasleitungen der Erdgastankstelle zum Gegenstand
- Hiervon gänzlich unabhängig ist der numehr beantragte Einbau und Betrieb eines zweiten Verdichters in das bestehende Verdichtergebäude der Erdgastankstelle. Das Verdichtergebäude wird durch das Verfahren „Umbau“ nicht berührt.

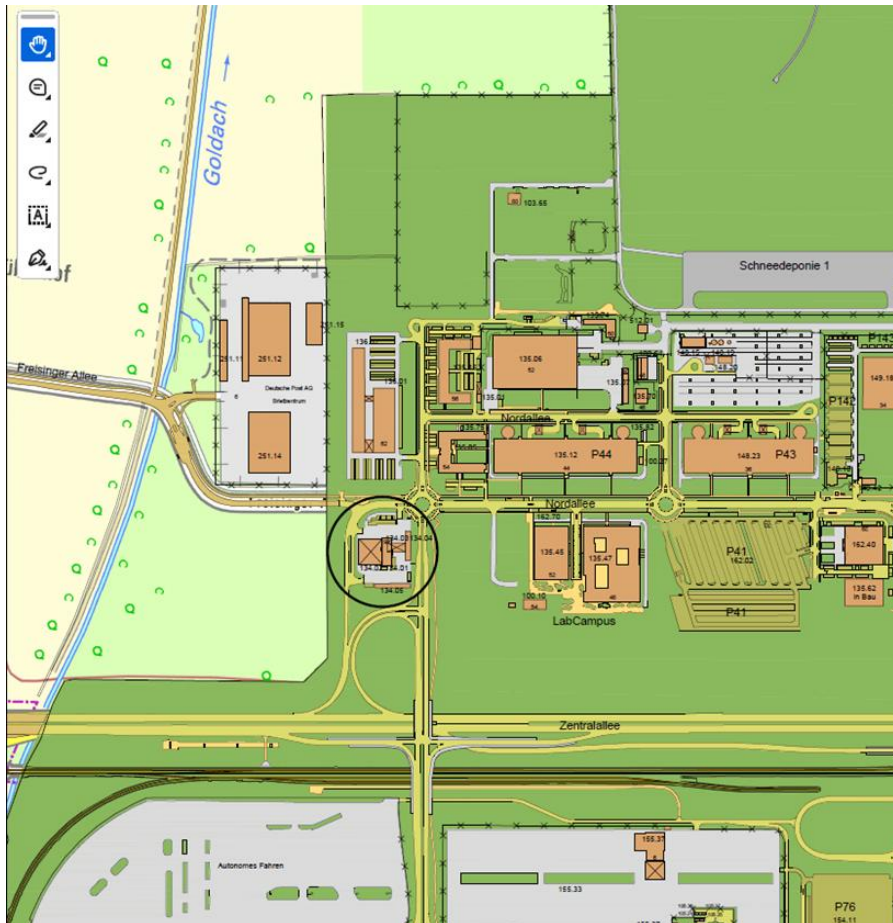
Standortbeschreibung und Planstand

Das Vorhaben liegt im bereits planfestgestellten Flughafenareal im Nördlichen Bebauungsband, zwischen Nordallee (Nordwesten), Zubringer zur Zentralallee (Süden) und Knoten West O (Osten).

Die Erdgastankstelle wird von der SWM Versorgungs GmbH betrieben.

Die bestehende Erdgastankstelle wurde mit dem 86. Änderungsbescheid – Plangenehmigung, Erweiterung der öffentlichen Tankstelle West, Errichtung einer Erdgastankstelle, vom 02.03.2009 als Flughafenanlage zugelassen. Die Stadt Freising war an dem Vorhaben und dem damit verbundenen Plangenehmigungsverfahren beteiligt und hat am 12.02.2009 Stellung dazu genommen. Gegen die Errichtung der Erdgastankstelle West wurden keine grundsätzlichen Bedenken geäußert.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025



Quelle: FMG – Plan baulicher Anlagen und Gründordnung

Vorhabensbeschreibung

Da der Verbrauch und die Anzahl der Erdgasbetankungen seit 2009 zugenommen haben,
soll ein zweiter Verdichter in das Verdichtergebäude der bestehenden
Erdgastankstelle eingebaut werden. Dadurch erfolgen die Betankungsvorgänge
schneller. Der zusätzliche Verdichter wird ohne Hoch- oder Tiefbauarbeiten in das
bestehende Verdichtergebäude eingebaut und wird somit in die bestehende Anlage
integriert. D.h.: Es ist kein neues Gebäude und keine Erweiterung des
Bestandsgebäudes erforderlich.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Demzufolge sind kein Bodenaushub und keine Baustelleneinrichtung notwendig. Der Einbau dauert ca. eine Woche. Es ist keine Nacharbeit erforderlich.

Für den Einbau wird der fertige Verdichter mit einem LKW geliefert. Während der Einbauarbeiten parken ca. 2 – 3 PKW am Verdichtergebäude. Veränderungen an der Verkehrssituation werden dadurch nicht generiert.

Während des Einbaus ergeben sich keine Änderungen im Betankungsablauf. Des Weiteren ergeben sich beim Einbau und Betrieb des zweiten Verdichters keine Änderungen der derzeitigen Lärmsituation und Luftqualität. Auch an den Ex-Zonen in und um die Anlage ändert sich nichts. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf das Grundwasser.

Fazit/Stellungnahme der Stadt Freising

Durch das hier vorgestellte Vorhaben der FMG und der Stadtwerke München, Öffentliche Tankstelle West - Erweiterung der Erdgastankstelle um einen zusätzlichen Verdichter, werden weder planungsrechtliche noch sonstige Belange der Stadt Freising betroffen.

Einwände werden daher nicht vorgebracht.

Der Entwurf der Stellungnahme der Stadt Freising liegt dem Originalprotokoll bei.

Beschluss-Nr. 667/71a

Anwesend: 11 Für: 11 Gegen: 0 den Beschluss

Mit der Stellungnahme der Stadt Freising, welche als Anlage der Erstschrift des Protokolls beiliegt, besteht Einverständnis. Die Verwaltung wird beauftragt, die Stellungnahme fristgerecht an die Regierung von Oberbayern zu übersenden.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

TOP 2 Änderung des Bebauungsplans Nr. 134 „Pullinger Weiher“
– 1. Änderung
- Aufstellungsbeschluss
Anwesend: 11

Beschlussvorlage der Verwaltung

Ausgangssituation

Der rechtsgültige Bebauungsplan Nr. 134 „Erholungsgebiet Pullinger Weiher“ wurde am 02.08.2006 als Satzung beschlossen. Ziel der Bauleitplanung war es eine Nachfolgenutzung für den sogenannten „kleinen“ und den „großen“ Pullinger Weiher zur Freizeitnutzung und Renaturierung im Rahmen der Auflagen zu den einzelnen Kiesabbaugenehmigungen zu erreichen. Zudem sollte eine Verbesserung der ungeordneten Erholungsnutzung erreicht werden. Der nördliche Teil ist gemäß damaligem Bestand als Kiesfläche festgesetzt. In den Hinweisen zum Bebauungsplan heißt es dazu: „Die ausgewiesenen Kiesflächen dienen den Anlagen zur Weiterverarbeitung des im Umkreis abgebauten Kiesmaterials.“ Das Freizeit- und Erholungsgebiet sollte bei fortlaufendem Kiesverarbeitungsbetrieb ausgebaut werden.

Der Kiesabbau ist im gesamten Umgriff schon seit einigen Jahren abgeschlossen. Teile der Kiesfläche im Norden werden noch zur Verarbeitung von extern angeliefertem Kiesmaterial genutzt. Die langfristige Nachnutzung der Fläche ist noch nicht geklärt. Bis zur Erarbeitung eines Nutzungskonzeptes für die gesamte Fläche wird es voraussichtlich noch einige Jahre dauern.

Anlass

Anlass für die Änderung des Bebauungsplans Nr. 134 ist das Anliegen der Flächeneigentümer eine Teilfläche zeitlich befristet zu verpachten. Bei dem betroffenen Bereich handelt es sich um eine Teilfläche der Flurnr. 264 der Gemarkung Pulling, mit einer Größe von etwa 0,6 ha. Im rechtsgültigen Bebauungsplan ist der Bereich als Kiesfläche festgesetzt. Die Teilfläche wird bereits

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

seit längerem nicht mehr für die Kiesverarbeitung benötigt und ist derzeit ungenutzt. Bei der geplanten Zwischennutzung handelt es sich um Lagerflächen für einen ortsansässigen Garten- und Landschaftsbaubetrieb, der bereits seit längerem nach möglichen Lagerflächen sucht. Die angestrebte Nutzung beinhaltet die Lagerung und Aufbereitung von anfallendem Bodenmaterial des Gartenbaubetriebs, ebenso wie die Lagerung von Baumaterialien und Geräten des Landschaftsbaubetriebs. Der kiesige Rohboden auf der Fläche wäre unter Umständen für die Nutzung geeignet. Die Erschließung würde über eine bestehende private Zufahrt an der Sommerstraße erfolgen, die sich im Besitz der Flächeneigentümer befindet. Die geplante Nutzung wäre auf fünf Jahre befristet.

Die Nutzung durch einen externen Betrieb als Lagerfläche widerspricht den Grundzügen des rechtsgültigen Bebauungsplans, da kein Bezug zur Kiesverarbeitung besteht. Um die rechtliche Grundlage für die Nutzung der Fläche zu schaffen und sicherzustellen, dass keine negativen Auswirkungen auf Umweltbelange entstehen ist eine Änderung des Bebauungsplans notwendig.

Zielsetzung

Ziel der Bebauungsplanänderung ist es, die rechtliche Grundlage zu schaffen für die von den Eigentümern angestrebte, auf fünf Jahre befristete Nachnutzung der Teilfläche.

Es ist zu prüfen, ob es durch das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen von Umweltbelangen kommt. Durch die Festsetzung von Auflagen zu den vor Ort gelagerten zulässigen Materialien und den einzuhaltenden Lagerbedingungen sollen negative Auswirkungen ausgeschlossen werden.

Durch die zeitlich auf fünf Jahre befristete Nutzung werden mögliche langfristige Nutzungen der gesamten Fläche nicht beeinträchtigt. Die Erarbeitung eines Nachnutzungskonzeptes für die ausgewiesenen Kiesflächen steht weiterhin aus. Beratungen zwischen Eigentümer, der Stadt Freising und dem Naherholungsverein werden fortgesetzt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Weitere Vorgehensweise

Die Verwaltung schlägt vor, den rechtsgültigen Bebauungsplan Nr. 134 „Erholungsgebiet Pullinger Weiher“ im Verfahren gemäß § 13a BauGB zu ändern, um die geplante Zwischennutzung zu ermöglichen und negative Auswirkungen auf Umweltbelange auszuschließen.

Beschluss-Nr. 668/71a

Anwesend: 11 Für: 11 Gegen: 0 den Beschluss

Die Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplans 134 „Erholungsgebiet Pullinger Weiher“ wird beschlossen.

Der Umgriff der Bauleitplanung umfasst eine etwa 0,6 ha große Teilfläche der Flurnummer 264 der Gemarkung Pulling.

Ziel und Zweck der Bebauungsplanänderung ist es, eine auf fünf Jahre befristete, temporäre Nutzung als Lagerfläche zu ermöglichen und die dafür gegebenenfalls notwendigen Auflagen festzusetzen.

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage der vorgestellten Unterlagen eine verfahrensfähige Bebauungsplanänderung zu erarbeiten und dem Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vorzustellen.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

TOP 3 Bebauungsplan Nr. 88 B „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“
- aktueller Verfahrensstand zum Billigungs- und Auslegungsbeschluss
- Bericht
Anwesend: 11

Beschlussvorlage der Verwaltung

Verfahren vorhabenbezogener Baubauungsplan

Der Grundsatzbeschluss, der Aufstellungsbeschluss sowie die frühzeitige Beteiligung sind bereits erfolgt. Der Billigungs- und Auslegungsbeschluss ist für den 13. Januar 2026 vorgesehen.

Im Anschluss daran erfolgt die förmliche Beteiligung gemäß Baugesetzbuch. Derzeit ist geplant, den Durchführungsvertrag im Februar/März vorzustellen. Der Satzungsbeschluss wird voraussichtlich Mitte 2026 gefasst.

Parallel dazu wird das Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans durchgeführt, welcher einen Feststellungsbeschluss im Stadtrat erfordert. Die Genehmigung des Flächennutzungsplans erfolgt anschließend durch die Regierung von Oberbayern.

Einbindung Planungs- und Gestaltungsbeirat

Der Gestaltungsbeirat der Stadt Freising sowie des Flughafen München wurde in das Verfahren eingebunden. Zwischen den beiden Gestaltungsbeiräten besteht eine Schnittstelle, da Herr Auer Mitglied in beiden Gremien ist. Auf diese Weise konnte ein gemeinsames Team gebildet werden, insbesondere vor dem Hintergrund der zahlreichen inhaltlichen Überschneidungen. Die Abstimmungen erfolgten teilweise in Online-Workshops sowie in Präsenzterminen. Die letzte Sitzung des Gestaltungsbeirats der Stadt Freising fand im September 2025 statt. Im weiteren Verlauf des Verfahrens bzw. im Baugenehmigungsverfahren sind zusätzliche Sitzungen vorgesehen, da erst in diesem Stadium die Fassadengestaltung im Detail festgelegt wird.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Ein besonderer Schwerpunkt lag auf der Weiterentwicklung des Exoskeletts. Durch die Beratungen des Gestaltungsbeirats sowie die vertiefte Prüfung durch den Vorhabenträger und die Planer wurde ein Konzept entwickelt, bei dem das Exoskelett über das Dach geführt wird. Unter diesem Rand kann die Technik untergebracht werden, wodurch die Gebäudemitte für den Photovoltaik und beleuchtete Werbung freigehalten wird. Die Weiterführung des Exoskeletts ist von besonderer Bedeutung, da die Arena das zentrale Element der Anlage darstellt und der Dachrand der Arena von unten sichtbar ist.

Aktueller Stand der Planung

Eine zentrale Herausforderung besteht im Nachweis der Stellplätze innerhalb der großen Garage. Dabei ist vorgesehen, einen Großteil der Stellplätze zu nutzen. Gleichzeitig lag ein besonderer Fokus auf der gestalterischen Aufgabe, die Garage gegenüber dem Hauptteil der Anlage und der Arena untergeordnet erscheinen zu lassen. Ergänzend sollen Photovoltaikanlagen integriert und eine Begrünung vorgesehen werden. Diese Aspekte wurden im Gestaltungsbeirat ausführlich erläutert und diskutiert.

Masterplan

Der Plan zeigt die aktuelle Situierung des Gesamtareals, mit dem Hotel, dem Parkhaus sowie dem Hauptteil der Arena einschließlich des Anlieferungsbereichs. Eine wichtige Schnittstelle ergibt sich zum Lab Campus im Bereich des Flughafenareals. Vom planfestgestellten Bereich aus wird künftig über eine Brücke die Zubringerstraße zur Autobahn überquert. Diese Lösung stellt eine Neuerung der Planung dar, da ursprünglich eine Unterführung vorgesehen war. Ebenfalls neu ist, dass die Arena selbst gegenüber der ursprünglichen Planung in ihrem Radius verkleinert wurde.

VEP-Freianlagen

Im Vergleich zum letzten Verfahren haben sich zahlreiche Änderungen ergeben. Das Bauvolumen der Arena wurde reduziert und das Podium abgerundet. Dadurch konnte die landschaftliche Durchgängigkeit zwischen den Gebäudeteilen deutlich verbessert werden. Der überdeckte Bereich des Parkhauses soll intensiv begrünt und mit Bäumen

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

überstellt werden. Östlich des Parkhauses befindet sich das Hotel. Neben der Arena wurde auch das Bauvolumen des Hotels verringert. Infolgedessen ist das Hotel im Süden etwas kürzer geworden, wodurch der Freiraum entlang der Plaza hin zur Arena gestärkt wurde. Der ursprünglich zwischen Hotel und Parkhaus vorgesehene Taxi-Drop-off wurde inzwischen in das Parkhaus verlegt. Der Zugang erfolgt nun teilweise gemeinsam mit dem Back-of-House-Bereich sowie der VIP-Zufahrt unterirdisch direkt in die erste Ebene des Parkhauses.

Im Erdgeschoss des Parkhauses wurde im nördlichen Bereich eine Kiss-and-Ride-Zone eingerichtet. Dabei handelt es sich um Kurzzeitstellplätze, die direkt angefahren werden können, um Personen aussteigen zu lassen, anschließend wird das Parkhaus auf der rückwärtigen Seite wieder verlassen.

Auch die Freianlagen wurden geringfügig angepasst. In den Böschungsbereichen entlang der Plaza wurden Stufen ergänzt, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Durch die Zusammenarbeit mit dem Gestaltungsbeirat konnten zudem die Werbeanlagen gebündelt werden. Vorgesehen sind nun Werbeanlagen im Süden des Parkhauses sowie im Osten. Die stark prägnante Werbeanlage der Arena befindet sich im Bereich des Hauptzugangs.

Darüber hinaus wurde das Nebenanlagenkonzept weiterentwickelt. Im Plan sind nun zusätzliche Nebenanlagen dargestellt, wie etwa eine Gepäckaufbewahrung sowie ein großzügiger Fahrradabstellbereich. Die Zugangssituation von der S-Bahn wurde ebenfalls geändert, anstelle einer Unterführung ist nun eine Brückenanlage vorgesehen.

Erschließung vom LAB Campus

Der dargestellte Plan zeigt einen Bereich außerhalb des Bebauungsplangrundstücks und liegt im planfestgestellten Bereich des Flughafens. Vom Lab Campus kommend ist eine Treppenanlage vorgesehen, über die die Brücke über die Zufahrt zur Autobahn erreicht werden kann. Die Brücke führt anschließend mit einer sanften Neigung direkt in Richtung des Haupteingangs der Arena. Auf der rechten Seite der Treppenanlage ist ein Gebäudeteil mit Aufzügen vorgesehen, um eine barrierefreie Erschließung sicherzustellen.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

VEP-Freianlagenplan - Ansicht Nord

Ziel war es, der Arena eine stärkere städtebauliche Freistellung zu ermöglichen, indem das Parkhaus und das Hotel in ihrer Höhe reduziert wurden.

Ebenfalls gut erkennbar ist die Fassadenbegrünung am Hotel, die integraler Bestandteil der Planung ist.

VEP-Freianlagenplan – Ansicht Ost

Diese Ansicht zeigt den Blick auf die Arena vom Lab Campus aus, mit Plaza und Ansicht Hotel.

VEP-Freianlagenplan – Ansicht Süd

Die Ansicht stellt den Blick aus Richtung der Zentral Allee dar. Die Freianlagen steigen leicht an und binden die Arena harmonisch in die umgebende Landschaft ein. Im rückwärtigen Bereich ist das Back-of-House zu sehen, in dem LKW-Andienungen, Mitarbeiterstellplätze sowie Abstellflächen für Busse geplant sind.

Verschiedene Grundrisspläne

Arena

Es wurde, bewusst auf zu detaillierte Darstellungen verzichtet, da im weiteren Planungsverlauf um kleinere Änderungen im weiteren Planungsverlauf zu ermöglichen. Der Fokus lag daher auf der klaren Darstellung der einzelnen Funktionsbereiche. Diese sind farblich differenziert dargestellt, beispielsweise Lounge, Gastronomie oder Büroflächen. Dieses Prinzip zieht sich konsequent durch die Grundrisspläne aller Gebäudetypen.

Parkhaus

In Ebene 0 ist die Zufahrt zur Kiss-&-Ride-Zone erkennbar. Reguläre Besucher erreichen das Parkhaus über die Straße und weiter über den Bereich zwischen Hotel und Parkhaus. Von dort aus können sie entweder über die Spindel nach oben fahren oder den rückwärtigen Bereich des Parkhauses zum Parken nutzen.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

In Ebene 1 erfolgt die Zufahrt über die VIP-Anfahrt, wodurch man sich direkt auf der ersten Parkebene befindet. In diesem Bereich sind die Taxistellplätze vorgesehen, an denen die Gäste aussteigen können. Ebenfalls ist hier die Zufahrt für weitere Ride-Sharing-Dienste, wie beispielsweise Uber, geplant. Beide Fahrdienste verlassen das Parkhaus über denselben Weg im Erdgeschoss in Richtung Freisinger Allee.

Hotel

Dargestellt sind ein Erdgeschoss, ein erstes Obergeschoss, mehrere Regelgeschosse sowie ein Dachgeschoss. Auch hier erfolgt eine klare Differenzierung der einzelnen Funktionsbereiche.

Bebauungsplan

Dieser wurde bewusst relativ abstrakt gehalten ist. Ziel war es, einen möglichst großen planerischen Spielraum zu lassen und die Detailregelungen über den VEP vorzunehmen. Die Flächen sind in unterschiedliche Bereiche gegliedert, über die sich unter anderem Mindestbegrünungen, Nebenanlagen sowie Werbeanlagen sehr differenziert steuern lassen.

Das Bauvolumen des Hotels wurde reduziert. Beim Parkhaus kam es hingegen zu einer geringfügigen Verlängerung, da die Gebäudemaße an das Parkhausraster angepasst wurden, um gleichmäßige Stützenraster zu ermöglichen. Nördlich der Freisinger Allee ist im Vergleich zum früheren Stand des Masterplans eine zusätzliche Fläche hinzugekommen, in der die Versickerung der Freisinger Allee vorgesehen ist. Auf den darauffolgenden Folien wird nochmals die Komplexität des gesamten Verfahrens verdeutlicht.

Abwasserentsorgung und Wasserversorgung

Diese Aspekte sind nicht Bestandteil des Bebauungsplans, sondern werden vertraglich geregelt. Das Grundstück ist derzeit noch nicht an die städtebauliche Infrastruktur angeschlossen. Entsprechend sind hierfür Sonderkundenverträge vorgesehen, deren Abschluss bis zum Satzungsbeschluss geplant ist.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Naturschutzfachliche Themen

Im Zuge der eingegangenen Stellungnahmen wurde deutlich, dass ein Lichtgutachten erforderlich ist. Dieses wurde inzwischen erstellt und in die saP, die FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie die SPA-Verträglichkeitsprüfung eingearbeitet. Zudem wurde die Eingriffsermittlung überarbeitet und der Beeinträchtigungsfaktor an die GRZ 1 (gem. BauNVO § 19 (1)) angepasst. Daraus ergibt sich ein aktueller Ausgleichsbedarf von rund 376.564 Wertpunkten.

Da diese Menge an Wertpunkten auf städtischen Flächen nicht zur Verfügung stand, konnten die Ausgleichsflächen dort nicht umgesetzt werden. Stattdessen erfolgen sie über ein gewerbliches Ökokonto im Landkreis Pfaffenhofen. Die Maßnahmenflächen liegen im selben Naturraum und entsprechen den gesetzlichen Vorgaben. Es handelt sich dabei um das Ökokonto Vogelsang mit einer Gesamtgröße von 26 Hektar, das eine große Bandbreite unterschiedlicher Biotop- und Nutzungstypen aufweist, von verschiedenen Waldtypen über Grünland bis hin zu artenreichen Wiesen und Trockenrasen.

Abwehrender Brandschutz – Aufgabenübertragung FMG

Das Thema befindet sich noch in der Abstimmung. Geplant ist, einen Teil der Aufgaben an die Werkfeuerwehr der FMG zu übertragen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der abwehrende Brandschutz grundsätzlich eine kommunale Aufgabe darstellt. Im vorliegenden Fall gestaltet sich die Situation für die Stadt Freising jedoch schwierig, da die Hilfsfrist der freiwilligen Feuerwehr nicht eingehalten werden kann. Es bestehen jedoch bereits Gespräche mit der Feuerwehr des Flughafens, die ihre Unterstützung bestätigen. Diese Lösung wird derzeit noch mit der Regierung von Oberbayern abgestimmt.

Kultur, Tourismus und Wirtschaftsförderung

Zu diesem Themenfeld liegt ein Gutachten von Deloitte vor, dass jedoch nicht Teil der öffentlichen Auslegung ist. Darin wird eine jährliche Bruttowertschöpfung von über 285 Mio. Euro prognostiziert. Diese Wertschöpfung entsteht unter anderem in den Bereichen Gastronomie, Einzelhandel, Tourismus und Hotellerie. Die touristischen

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Effekte, insbesondere durch Übernachtungen von Veranstaltungsgästen vor Ort oder in der Region, wurden auf Basis vergleichbarer Veranstaltungszentren geschätzt. Ab etwa dem vierten Betriebsjahr werden bis zu 500.000 Übernachtungen pro Jahr erwartet. Dies entspricht durchschnittlich rund 2,3 Übernachtungen pro Übernachtungsgast. Es wird davon ausgegangen, dass Aufenthalte vor oder nach Konzertbesuchen verlängert und mit weiteren Angeboten und Attraktionen in der Region kombiniert werden.

Durchführungsvertrag (städtebaulicher Vertrag)

Zur Regelung der vielfältigen Themen wird parallel zum Bebauungsplan ein Durchführungsvertrag aufgestellt, der gemäß § 12 Abs. 1 BauGB erforderlich ist. In diesem Vertrag wird unter anderem die Verpflichtung zur Durchführung des Vorhabens innerhalb einer bestimmten Frist sowie die Regelungen zu Planungs- und Erschließungskosten festgelegt. Inhaltlich handelt es sich im Wesentlichen um stadtinterne Regelungen und Absicherungen gegenüber dem Vorhabenträger. Dazu zählen insbesondere Aspekte des Brandschutzes, die verkehrliche Erschließung, Erschließungspflichten sowie weitere technische und organisatorische Anforderungen. Der Durchführungsvertrag wird nach der zweiten Beteiligung ausgearbeitet und muss in jedem Fall vor dem Satzungsbeschluss unterzeichnet werden. Ein Empfehlungsbeschluss im Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt ist voraussichtlich für Februar 2026 vorgesehen. Der Stadtratsbeschluss soll im März 2026 erfolgen, mit anschließender Unterzeichnung des Vertrags.

Von zentraler Bedeutung für den Durchführungsvertrag sind zudem die Grundlagenvereinbarungen zwischen FMG und SWR, die in separaten Einzelverträgen geregelt werden.

Synergien FMG – Verträge

Hierzu zählen insbesondere der Parkraumvertrag, der Erschließungsvertrag, der Infrastrukturvertrag sowie weitere Vereinbarungen zu Finanzierung, Sicherheiten und Rücktrittsrechten der Vertragsparteien.

Durch den Parkraumvertrag ergeben sich zudem Synergien im Hinblick auf die Stellplatzversorgung. Aufgrund gesetzlicher Änderungen sind derzeit etwa 3.695

Niederschrift

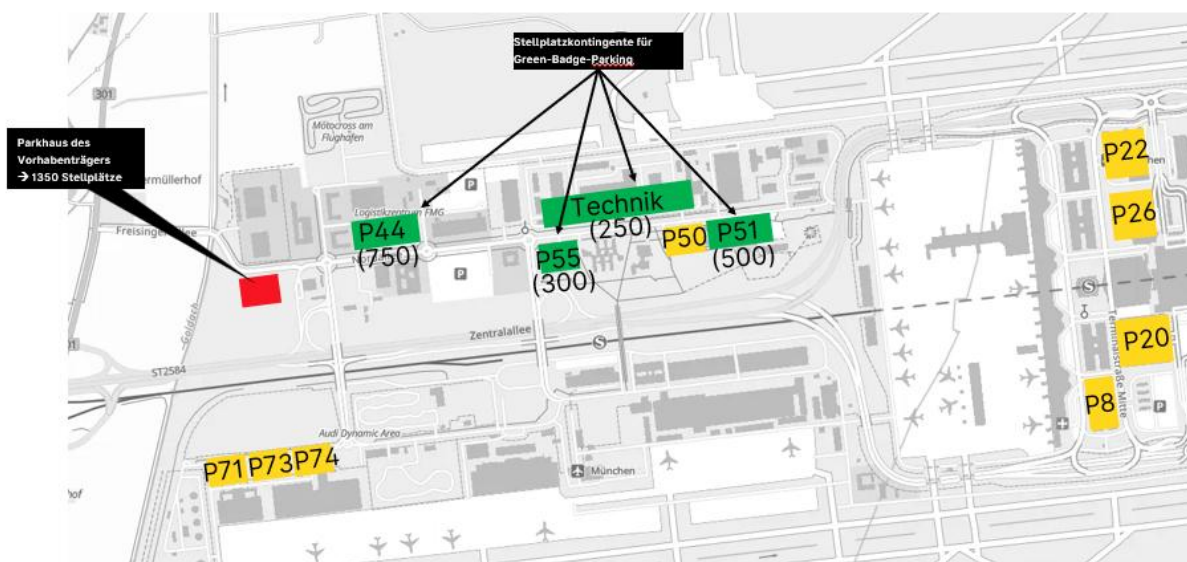
über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Stellplätze für die Arena sowie rund 85 Stellplätze für das Hotel erforderlich. Diese können auf dem Vorhabensgrundstück nicht vollständig hergestellt werden.

Vorgesehen ist daher, auf dem Grundstück selbst rund 1.160 Pkw-Stellplätze, etwa 200 Fahrradstellplätze sowie die erforderlichen Lkw- und Busstellplätze unterzubringen. Ergänzend dazu hat der Vorhabenträger vertraglich die Nutzung von 3.460 Stellplätzen der FMG gesichert. Die FMG-Stellplätze müssen dauerhaft nutzbar bleiben, eine dingliche Sicherung ist jedoch nicht möglich. Die Absicherung erfolgt daher vertraglich über den Durchführungsvertrag, wodurch die Differenz von rund 2.590 Stellplätzen gewährleistet wird.

Zusätzlich liegt ein Erschließungskonzept vor, dass die geplante Verteilung der Stellplätze detailliert beschreibt. Die Einhaltung dieses Konzepts wird verbindlich in den Vertrag aufgenommen. Das Verkehrsgutachten hat den Stellplatzbedarf ermittelt und beispielhafte Parkszenarien dargestellt. Im Rahmen des Bauantrags ist ein Abweichungsantrag nach der BayBO erforderlich, dem die Stadt eine Zustimmung unter Auflagen in Aussicht stellt.

Synergien FMG – Stellplätze



Die rot markierten Flächen kennzeichnen die 1.350 Stellplätze unter anderem mit Taxi- und Überstellplätze auf dem Vorhabensgrundstück.

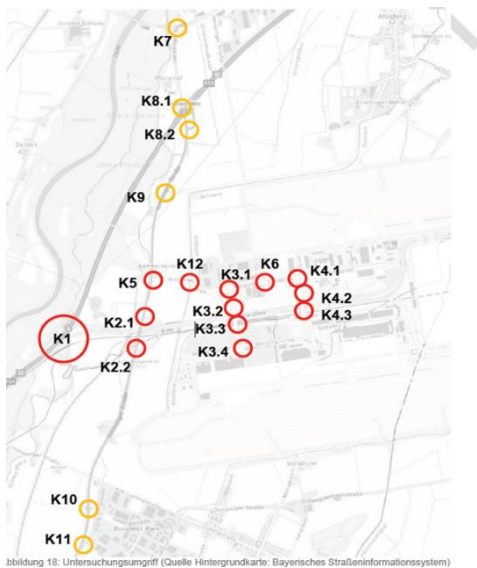
Bei den Stellplätzen der FMG, dargestellt durch grün markierte Parkflächen, ist eine festgelegte Mindestanzahl vorgesehen, die jederzeit zur Verfügung stehen muss.

Niederschrift

über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Stellplätze, die über diese Mindestanzahl hinausgehen, können zusätzlich in den ebenfalls grün markierten Parkhäusern untergebracht oder alternativ auf die gelb markierten Stellplätze verteilt werden.

Verkehrliche Erschließungsmaßnahmen



Diese sind in die Maßnahmen A, B, C und D unterteilt.

Die A-Maßnahmen umfassen Eingriffe auf dem FMG-Gelände selbst. Dazu zählen unter anderem der Umbau des Kreisverkehrs West 0 zur Kreuzung und die Ampel, die Brücke, der Ausbau des Walkways, die Wartezone der S-Bahn sowie das westliche Teilstück, das nicht mehr im Planfeststellungsbereich der Nordallee liegt.

Die B-Maßnahmen betreffen Umbaumaßnahmen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Hierzu gehören der Ausbau der Freisinger Allee mit Mittelstreifen und Zufahrten, der Kreisverkehr zur Erschließung des Vorhabens, der Fuß- und Radweg südlich der Freisinger Allee inklusive der Querungen sowie die Lichtsignalanlage am Postverteilungszentrum.

Für die rot markierten C-Maßnahmen entlang der B301 ist eine Vereinbarung mit dem staatlichen Bauamt vorgesehen. Hierzu wird eine sogenannte dreiseitige Vereinbarung abgeschlossen, in der die Maßnahmen an den einzelnen Knotenpunkten geregelt werden.

Bei den gelb markierten D-Maßnahmen handelt es sich um Maßnahmen, die vom Gutachter identifiziert wurden und bereits unabhängig von der geplanten Nutzung des

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Grundstücks bestehen. Für diese besteht keine Ursächlichkeit durch die Arena. Straßenbaulastträger ist in diesem Fall das staatliche Bauamt Freising und es handelt sich hierbei um Empfehlungsmaßnahmen.

Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen werden anhand eines Verkehrsszenarios erläutert.

Betrachtet wird eine Großveranstaltung mit 20.000 Besuchern an einem Donnerstagabend unter der Woche außerhalb der Ferien. Dieses Szenario stellt den verkehrlichen Worst Case dar.

Untersucht werden zwei unterschiedliche Szenarien sowohl für den Straßenverkehr als auch für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Beim Straßenausbau werden ein Bestandsszenario und ein Endausbauszenario betrachtet. Hintergrund ist der Bundesverkehrswegeplan, der verschiedene Maßnahmen enthält. Welche dieser Maßnahmen der Bund tatsächlich umsetzt und ob diese bis zum Jahr 2035 vollständig realisiert werden, ist derzeit noch offen. Vorgesehen ist unter anderem ein achtstreifiger Ausbau der A92 zwischen dem AK Neufahrn und dem AD Flughafen sowie ein vierstreifiger Ausbau der B301 zwischen der AS Hallbergmoos und der AS Freising Mitte.

Im Bereich des ÖPNV wird insbesondere das von der Bahn vorangetriebene Projekt der zweiten Stammstrecke betrachtet. Auch hier werden zwei Zustände untersucht: ein mittelfristiger Zustand im Zeitraum um 2027, in dem die MUCcc ohne die zweite Stammstrecke realisiert sein könnte, sowie ein langfristiger Zustand im Jahr 2035 mit Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke.

In den ersten Schritt wurde analysiert, woher die Besucher kommen und welche Verkehrsmittel sie nutzen. Hierfür wurde der Modal Split ermittelt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Herkunft/Ziel	ÖPNV	MIV ¹⁾	Summe	ÖPNV-Anteil in %
LHM München	4.100	1.600	5.700	72
Landkreis M	600	600	1.200	53
Rest MVV	1.300	1.800	3.100	41
überregional	600	8.000	8.500	7
Summe	6.600	12.000	18.500	35

¹⁾ mit Reisebus

Tabelle 3: Modal-Split der Veranstaltungsbesucher (eine Richtung, ohne Flugzeug/Flughafenhotels)⁵ – 2035

Anhand des Gravitationsmodells zeigt sich, dass mit zunehmender Entfernung vom Veranstaltungsort der Anteil der Anreise mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) oder dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) steigt. In diesem Zusammenhang wurde geprüft, wie gut das Ziel mit den jeweiligen Verkehrsmitteln angebunden ist. Grundlage der Untersuchung ist eine Veranstaltung mit 20.000 Besuchern. In der Berechnung wurden jedoch insgesamt nur 18.500 Besucher berücksichtigt, da ein Teil der Gäste bereits in nahegelegenen Hotels untergebracht ist.

Teilgutachten ÖPNV

Im Langfristzustand ergeben sich hierbei erhebliche Veränderungen. Die zweite Stammstrecke wird realisiert. Die S8 verkehrt im 15-Minuten-Takt mit Langzügen. Perspektivisch stellt die S-Bahn München in den kommenden Jahren auf ein neues Fahrzeugmodell um, bei dem die Züge aus einem durchgehenden langen Zug ohne einzelne Waggon bestehen. Diese neuen Fahrzeuge verfügen über eine höhere Kapazität als die derzeit eingesetzten Modelle mit denen gerechnet wurden. Die S1 wird künftig im 30-Minuten-Takt mit einem Langzug verkehren, ergänzt durch zwei Express-S-Bahnen auf der Linie S8. Zudem wird der Erdinger Ringschluss fertiggestellt. Der ÜFEX wird künftig bis nach Mühldorf/ Salzburg durchgebunden, und die Buslinie 635 verkehrt im 10-Minuten-Takt.

Im Gutachten werden drei verschiedene Verkehrsarten des ÖPNV unterschieden. Zum einen der Veranstaltungsverkehr, der die Besucher der Arena umfasst. Zum zweiten

Niederschrift

über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

der flughafenbezogene Verkehr, also Verkehr, der den Flughafen als Ziel hat, etwa durch Beschäftigte oder Flugreisende. Dieser Verkehr wird nicht mit einer Person je Fahrt angesetzt, sondern mit 1,5 Personen, da häufig zusätzlich Gepäck mitgeführt wird. Drittens wird der sonstige Durchgangsverkehr betrachtet, der den Flughafen lediglich passiert.

Es wurde bei dem Vorgehen zunächst die Platzkapazitäten ermittelt, also wie viele Züge verkehren und wie viele Personen diese aufnehmen können. Darüber hinaus wurde die zeitliche Verteilung des Verkehrs abgeschätzt. Es wurden verschiedene Bemessungsquerschnitte analysiert, um zu identifizieren, an welchen Standorten und Stationen eine vertiefte Betrachtung sinnvoll ist. Darauf aufbauend wurden Auslastungskennziffern berechnet. Maßgeblich war dabei, dass eine stündliche Kapazitätsauslastung von 65 % nicht überschritten wird. Die Auslastung unterscheidet sich je nachdem, ob die Fahrten zur Veranstaltung hin oder nach Veranstaltungsende zurück erfolgen.

2027 – ZUR Veranstaltung

Teilstrecke	Fahrgäste insgesamt	Platz- angebot/h	Auslastung (%)
Hallbergmoos – Besucherpark (S8)	3.490	5.508	63
Neufahrn – Besucherpark (S1)	1.640	3.672	45
Freising – Besucherpark (ÜFEX)	300	680	45
Freising – Besucherpark (Bus 635)	500	582	86
Leuchtenbergring – Daglfing (S8)	4.290	5.508	78
Laim – Moosach (S1)	3.060	5.508	56

Tabelle 19: Auslastung in der Bemessungsstunde im Verkehr zu Großveranstaltungen 2027 (ohne Entlastungskonzept)

Überlastung S8, Bus 635

2035 – ZUR Veranstaltung

Teilstrecke	Fahrgäste insgesamt	Platz- angebot/h	Auslastung (%)
Hallbergmoos – Besucherpark (S8)	4.410	14.688	30
Neufahrn – Besucherpark (S1)	1.230	3.672	33
Freising – Besucherpark (ÜFEX)	520	1.360	38
Freising – Besucherpark (Bus 635)	550	582	95
Leuchtenbergring – Daglfing (S8, S18X, S23X)	5.400	14.688	37
Laim – Moosach (S1, S21X)	3.850	9.180	42

Tabelle 20: Auslastung in der Bemessungsstunde im Verkehr zu Großveranstaltungen 2035 (ohne Entlastungskonzept)

Überlastung Bus 635

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

2027 – VON Veranstaltung

Teilstrecke	Fahrgäste insgesamt	Platz- angebot/h	Auslastung (%)
Hallbergmoos – Besucherpark (S8)	4.080	5.508	74
Neufahrn – Besucherpark (S1)	2.120	3.672	58
Freising – Besucherpark (ÜFEX)	170	680	25
Freising – Besucherpark (Bus 635)	690	582	119
Leuchtenbergring – Daglfing (S8)	3.740	5.508	68
Laim – Moosach (S1)	1.530	5.508	28

Überlastung S8, Bus 635

Tabelle 21: Auslastung in der Bemessungsstunde im Verkehr von Großveranstaltungen 2027 (ohne Entlastungskonzept)

2035 – VON Veranstaltung

Teilstrecke	Fahrgäste insgesamt	Platz- angebot/h	Auslastung (%)
Hallbergmoos – Besucherpark (S8)	4.810	14.688	33
Neufahrn – Besucherpark (S1)	1.540	3.672	42
Freising – Besucherpark (ÜFEX)	270	1.360	20
Freising – Besucherpark (Bus 635)	810	582	139
Leuchtenbergring – Daglfing (S8, S18X, S23X)	4.500	14.688	31
Laim – Moosach (S1, S21X)	1.440	9.180	16

Überlastung Bus 635

Tabelle 22: Auslastung in der Bemessungsstunde im Verkehr von Großveranstaltungen 2035 (ohne Entlastungskonzept)

Auf Grundlage der Ergebnisse wurde ein Entlastungskonzept entwickelt. Ab dem Jahr 2027 werden zusätzliche Verstärkerfahrten für die S-Bahn eingeführt, insbesondere für die Linie S8 im Bereich Besucherpark und Leuchtenberg-Ring. Zudem ist vorgesehen, dass der ÜFEX künftig noch häufiger am Besucherpark hält. Im Jahr 2035 werden die Verstärkerfahrten hingegen nicht mehr benötigt. Das Ergebnis zeigt, dass eine Überlastung durch das Entlastungskonzept ausgeschlossen werden kann.

Als zusätzliche Notfalloption wurde für einen Ausnahmezustand ein Shuttle-Bus nach Fröttmaning und Freising Bahnhof in Betracht gezogen, welcher noch weitere Entlastung sorgen könnte.

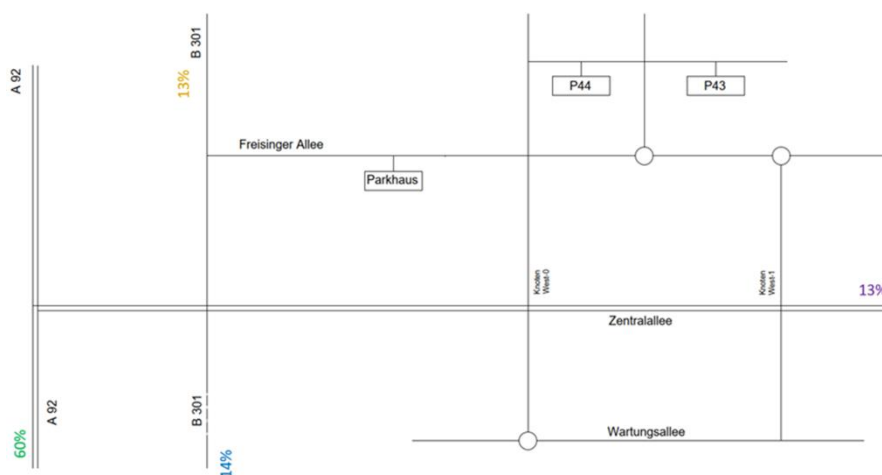
Teilgutachten MIV

Im Rahmen der verkehrlichen Worst-Case-Betrachtung wird davon ausgegangen, dass ein erhöhter Anteil der Besucher den motorisierten Individualverkehr (MIV) nutzt. Ein Vergleich der Verkehrsgutachten für den ÖPNV und den MIV zeigt, dass mit Besucherzahlen von über 20.000 Personen gerechnet wird, um eine sichere Bemessungsgrundlage zu gewährleisten.

Niederschrift

über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Im Zuge der Konzepterarbeitung wurde geprüft, welche Verkehrsknotenpunkte als relevant einzustufen sind. Die roten Markierungen kennzeichnen den unmittelbaren Untersuchungsraum, der direkt mit der Arena in Zusammenhang steht. Die orangefarbenen Markierungen zeigen Streckenabschnitte des erweiterten Untersuchungsraums, die potenziell ebenfalls betroffen sein können. Darauf aufbauend wurden Verkehrserhebungen durchgeführt, darunter Verkehrszählungen, Rückstaumessungen sowie Auswertungen von Dauerzählstellen. Mithilfe eines Gravitationsmodells wurde anschließend berechnet, wie sich der MIV auf das übergeordnete Hauptstraßennetz verteilt. Die untenstehende Grafik zeigt die prozentuale Verteilung des MIVs in direkter Umgebung der Eventarena.



Anschließend wurde eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung für den Prognosenullfall durchgeführt. Dabei wurde untersucht, wie sich die Verkehrssituation entwickelt, wenn die Arena nicht realisiert wird. Dieser Nullfall berücksichtigt die verkehrlichen Veränderungen, die sich unabhängig vom Projekt ergeben.

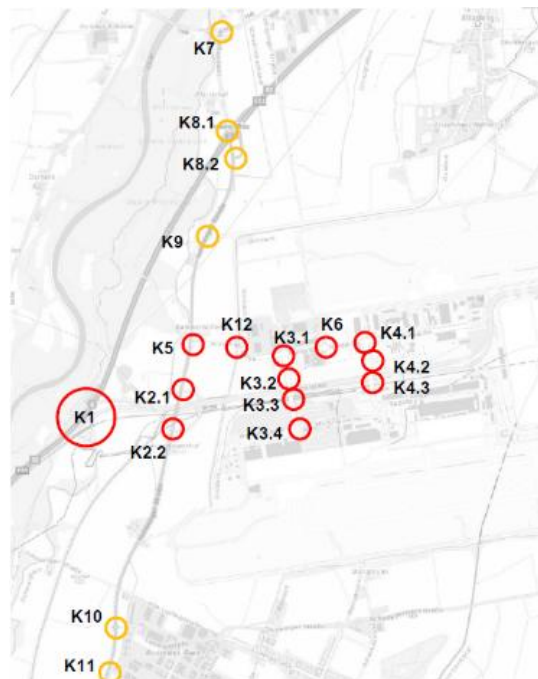
Die kommunalen Eigenentwicklungen der betroffenen Gemeinden wurden in diesem Zusammenhang einbezogen und entsprechend in den Prognosen berücksichtigt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

	Analyse 2024	Prognose Nullfall 2035 Bestandsszenario	Zunahmefaktor
	Kfz/24h	Kfz/24h	
A 92 südl. AD Flughafen	117.350	127.350	1,09
A 92 nördl. AD Flughafen	56.000	57.600	1,03
FS44 nördl. AS Freising Mitte	22.150	24.850	1,12
B 301 südl. AS Freising Mitte	18.950	22.950	1,21
B 301 nördl. Freisinger Allee	19.900	24.200	1,22
B 301 südl. Zentralallee	20.450	30.500	1,49
B 301 südl. Kreisel Hallbergmoos	13.600	23.250	1,71
Zentralallee östl. B 301	69.700	85.250	1,22
Freisinger Allee	6.750	12.350	1,83

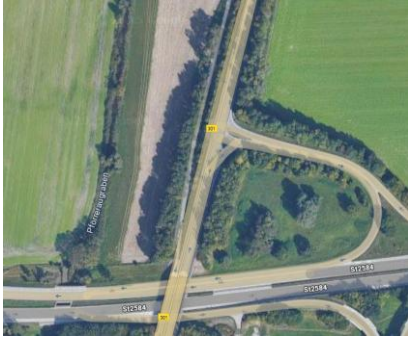
An mehreren Verkehrsknotenpunkten zeigt sich, dass die Verkehrsbelastung bereits ohne die Arena kritisch ist.

Daraus ergeben sich für den Prognosenullfall 2035 die folgenden erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen.



Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

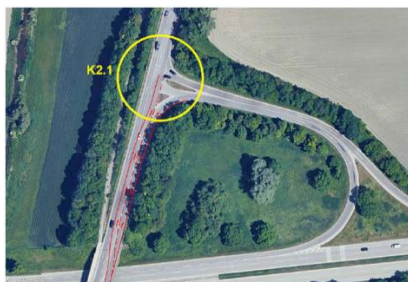
Neubau Ampel an K 8.2



Neubau Lichtsignalanlage an K5



Verlängerte Rechtsabbiegerspur in K2.1



Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

3. Bypass von Süden nach Osten in K10 (Hallbergmoos)



Neubau Ampel in K 11 (Hallbergmoos)



Die Leistungsfähigkeitsbetrachtung im Prognosenullfall verdeutlicht, welche Verkehrsknotenpunkte bereits ohne die Arena nicht leistungsfähig sind. Durch die im Gutachten dargestellten Maßnahmen wird an nahezu allen Knotenpunkten mindestens die Qualitätsstufe D oder besser erreicht.

Eine Ausnahme bildet der Knotenpunkt K 2.2, für den die Qualitätsstufe E ermittelt wurde. Da es sich hierbei jedoch lediglich um einen Linksabbiegerstreifen mit einer Belastung von etwa zehn Fahrzeugen pro Stunde handelt, ist diese Einschränkung verkehrlich als vernachlässigbar einzustufen.

Im nächsten Schritt wurde der Prognoseplanfall untersucht, der die Verkehrssituation im Falle der Realisierung der Arena betrachtet.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Knotenpunkt	18 – 19 Uhr	19 – 20 Uhr	23 – 24 Uhr
K2.1 - B 301 / Zentralallee Rampe Nord	QSV D	QSV C	QSV B
K2.2 - B 301 / Zentralallee Rampe Süd	QSV E	QSV E	QSV B
K3.1 - Kreuzung Nordallee West	QSV C	QSV C	QSV D
K3.2 - Knoten West-0 Nord	QSV D	QSV D	QSV C
K3.3 - Knoten West-0 Süd	QSV D	QSV D	QSV D
K3.4 - Kreisverkehr Wartungsallee	QSV A	QSV A	QSV A
K4.1 - Kreisverkehr Nordallee Ost	QSV A	QSV A	QSV D
K4.2 - Knoten West-1 Nord	QSV B	QSV B	QSV C
K4.3 - Knoten West-1 Süd	QSV C	QSV B	QSV B
K5 - B 301 / Freisinger Allee	QSV D	QSV D	QSV D
K6 - Kreisverkehr Nordallee Mitte	QSV A	QSV A	QSV A
K7 - FS44/45	QSV F	QSV D	QSV C
K8.1 - B 301 / Rampe A 92 Nord	QSV C	QSV C	QSV B
K8.2 - B 301 / Rampe A 92 Süd	QSV B	QSV B	QSV B
K9 - B 301 / GSV Attaching	QSV B	QSV A	QSV A
K10 - B 301 / Ludwigstraße	QSV D	QSV C	QSV B
K11 - B 301 / Dornierstraße	QSV D	QSV C	QSV C
K12 - Freisinger Allee / Briefzentrum	QSV C	QSV D	QSV B
FSA Nordallee	QSV A	QSV A	QSV B
Neuer Kreisverkehr Freisinger Allee	QSV B	QSV B	QSV C

Tabelle 50: Simulationsergebnisse Prognose Planfall 2035

Hierfür sind die Errichtung von Fußgängerschutzanlagen für die Querung an der Nordallee sowie zusätzliche Fußgängerquerungen zwischen den Parkhäusern P43 und P44 vorgesehen. Zudem wird vorgeschlagen, den bestehenden Kreisverkehr in eine lichtsignalgeregelter Kreuzung umzuwandeln, die Freisinger Allee im Bereich zwischen Kreuzung und rückseitige Zufahrt zur Eventarena vierstreifig auszubauen und eine Mittelinsel anzulegen.



Am Postverteilerzentrum ist ebenfalls die Einrichtung einer lichtsignalgeregelter Kreuzung vorgesehen. Die bestehenden Bushaltestellen sollen barrierefrei erweitert und zusätzlich Aufstellflächen für Reisebusse geschaffen werden. Darüber hinaus ist

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

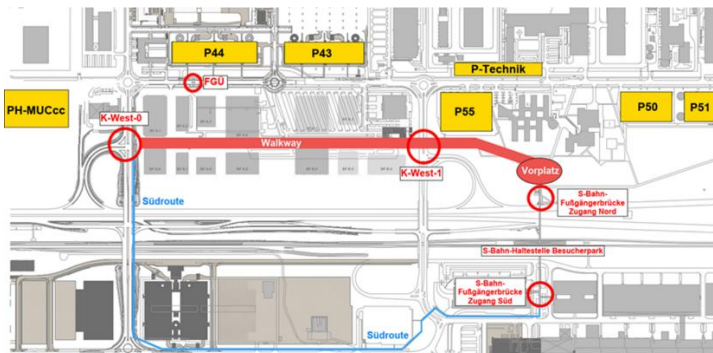
der Bau eines neuen Kreisverkehrs mit Bypass mit Zufahrt zur Rückseite der Arena geplant.



Im Prognoseplanfall zeigt sich, dass alle Knotenpunkte leistungsfähig sind. Die einzige Ausnahme bildet der Knotenpunkt K7 (Kreuzung FS44/ FS45), der derzeit im Rahmen eines anderen Projekts von Seiten des Landkreises untersucht wird.

Fußverkehr

In östlicher Richtung gibt es ein hohes Fußgängeraufkommen, das in drei Gruppen unterteilt wurde. Personen mit Ziel zum Bahnhof, Pkw-Nutzer mit Ziel zum Parkhaus P44 sowie Pkw-Nutzer, die die Parkhäuser P50, P51, P55 und das Parkhaus Technik erreichen möchten.



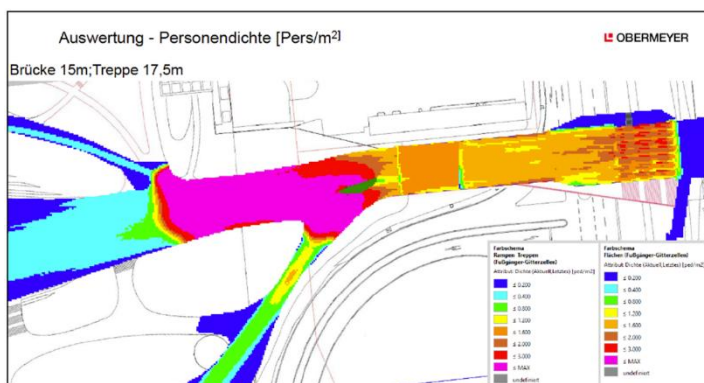
Niederschrift

über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Für den K-West-0 war ursprünglich eine Unterführung vorgesehen, die inzwischen in der Planung durch eine Brücke ersetzt wurde. In diesem Zusammenhang wurde eine Fußgängersimulation durchgeführt, um die Umsetzbarkeit der Brücke zu überprüfen. Dabei zeigte sich, dass es unmittelbar nach Veranstaltungsende innerhalb der ersten zehn Minuten zu einem starken Abfluss kommt, bei dem teilweise Grenzwerte aus den entsprechenden Richtlinien (EVC) überschritten werden.

Aus diesem Grund wurde vorgeschlagen, den Zufluss zur Brücke gezielt zu dosieren und einen Wartebereich auf dem Arenagelände einzurichten. Ergänzend dazu wurde ein Sicherheitsaudit beauftragt, das zu dem Ergebnis kam, dass keine Gefährdung für die Besucher besteht. Hierbei wurden auch vergleichbare Beispiele, wie etwa die Allianz Arena und der Olympiapark, herangezogen.

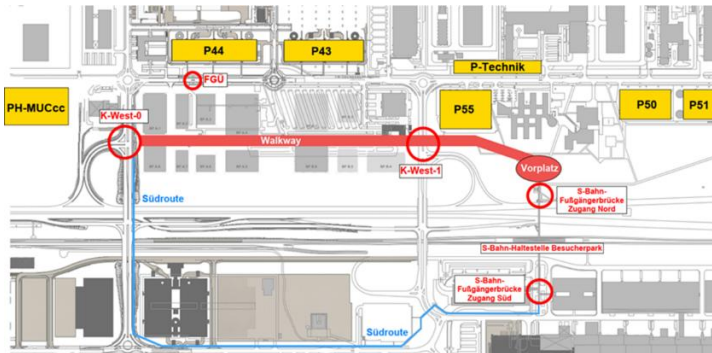
Zusätzlich wurden organisatorische Maßnahmen, darunter der Einsatz von Ordnern sowie mobile Leitelemente, empfohlen. Zudem wurde das hohe Flächenangebot der Brücke berücksichtigt. In der einschlägigen Fachliteratur wird darauf hingewiesen, dass sicherheitsrelevante Bedenken erst ab einer Dichte von über 6 Personen pro Quadratmeter bestehen. Im vorliegenden Fall liegt die Belastung mit etwa 3 Personen pro Quadratmeter deutlich darunter.



Es ist erkennbar, dass es im lilafarbenen Bereich zu leichten Stauungen kommt, die jedoch nur über einen kurzen Zeitraum von etwa zehn Minuten auftreten.

Niederschrift

über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025



Um Stauungen zu vermeiden und den Abfluss in Richtung S-Bahn Haltestelle verträglicher zu gestalten, wurden vier Szenarien untersucht, bei denen jeweils 7.000 Personen den Weg zum Bahnhof antreten.

- 1: Alle Personen nutzen Treppe Nord
- 2: 1.000 Personen nutzen Treppe Süd
- 3: 2.000 Personen nutzen Treppe Süd
- 4: 2.500 Personen nutzen Treppe Süd

Personen über südl. Route	Lichte Breite der Unterführung [m]	Personendichte [Pers./m ²]	Qualitätsstufe
0	9,5	1,51	GELB
500	9,0	1,49	GELB
1.000	8,5	1,48	GELB
1.500	8,0	1,51	GELB
2.000	7,5	1,57	GELB
2.500	7,0	1,59	GELB

Hintergrund ist, dass sich maximal 2.000 Personen gleichzeitig auf dem Bahnsteig aufhalten dürfen. Wenn zudem ein Teil der Personen nach Süden verteilt wird, verringert sich die Aufstellfläche im nördlichen Bereich noch deutlich.

Wartefläche

		Anzahl maximal wartender Personen	notwendige Wartefläche [m ²]
Szenario 1	Treppe Nord	4.700	2.940
	Treppe Süd	-	-
Szenario 2	Treppe Nord	3.650	2.280
	Treppe Süd	100	60
Szenario 3	Treppe Nord	2.700	1.690
	Treppe Süd	600	380
Szenario 4	Treppe Nord	2.300	1.440
	Treppe Süd	620	390

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Wartezeit

		Ø Wartezeit [Min.]	Max. Wartezeit [Min.]
Szenario 1	Treppe Nord	16:25	39:38
	Treppe Süd	-	-
Szenario 2	Treppe Nord	12:44	31:14
	Treppe Süd	00:18	00:43
Szenario 3	Treppe Nord	10:15	26:20
	Treppe Süd	02:06	06:17
Szenario 4	Treppe Nord	08:26	22:29
	Treppe Süd	02:02	06:36

Radverkehr

Insgesamt wird aus Freising, Ismaning, Hallbergmoos und Kreis Erding von etwa 600 Besuchern ausgegangen. Dabei wurde angenommen, dass rund 20 % mit dem Fahrrad anreisen. Daraus ergibt sich ein Bedarf von etwa 200 Fahrradstellplätzen.

Kongressveranstaltung

Die Eventarena soll für die Kongresse genutzt werden können, welche jedoch tagsüber stattfinden. Um zu ermitteln, ob die hierdurch entstehenden Verkehre zu Überlastungen des Straßennetzes oder ÖPNVs während des Vormittags führen können, wurde eine weitere Analyse für den Fall einer Kongressveranstaltung durchgeführt.

Für die Ermittlung wurden folgende Annahmen zugrunde gelegt: Es wird von 12.000 Personen an einem Donnerstag außerhalb der Ferien ausgegangen. Der Veranstaltungsbeginn ist um 09:00 Uhr vorgesehen, mit einer Anreise zwischen 07:00 und 09:00 Uhr. Das Veranstaltungsende ist für 18:00 Uhr angesetzt, wobei die Abreise zwischen 16:00 und 19:00 Uhr erfolgt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Anreiseweg	insgesamt	Veranstaltungs- besucher mit Übernachtung	An/Abreise direkt von/nach zu Hause	Anteil Übernachtung in %
Stadt München	893	0	893	0
restlicher MVV	1.386	0	1.386	0
Rest DE	16.502	5.345	11.157	32
AT	3.421	10	3.411	0
CH	437	153	284	35
IT	1.119	951	168	85
CZ	242	149	93	62
Summe	24.000	6.608	3.596	28

Tabelle 61: Herkunftsverteilung der Veranstaltungsbesucher mit Übernachtung / Direktanreise [in Personenfahrten]

Anreiseweg	ÖPNV	MIV	Flug	Summe	ÖPNV in %	MIV in %	Flug in %	Summe in %
vom/zum Wohnort	6.900	6.900	3.600	17.400	40	40	21	100
vom/zum Hotel	4.400	2.200	0	6.600	67	33	0	100
Summe	11.300	9.100	3.600	24.000	47	38	15	100

Kongressveranstaltung – Anfahrt mit dem ÖPNV

	Last/Bemessungsstunde 08.00 Uhr – 09.00 Uhr				Platz- angebot/ Stunde	Aus- lastung
	flughafen- bezogen	normalwerk- tägl. Verkehr	Besucher MICE	Summe		
Hallbergmoos – Besucherpark (S8, Verstärker S-Bahn)	1.250	130	1.220	2.590	7.344	35 %
Neufahrn – Besucherpark (S1)	390	40	460	890	3.672	24 %
Freising – Besucherpark (Bus)	70	30	120	230	582	40 %
Freising – Besucherpark (ÜFEX)	150	50	70	280	680	40 %
Leuchtenbergring – Daglfing (S8, Verstärker S-Bahn)	1.780	1.310	490	3.590	7.344	49 %
Laim – Moosach (S1)	350	990	170	1.510	5.510	27 %

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Kongressveranstaltung – Abreise mit dem ÖPNV

	Last/Bemessungsstunde 18.00 Uhr – 19.00 Uhr				Platz- angebot/ Stunde	Aus- lastung
	flughafen- bezogen	normalwerk- tägl. Verkehr	Besucher MICE	Summe		
Hallbergmoos – Besucherpark (S8, Verstärker S-Bahn)	1.550	70	1.380	2.990	7.340	41 %
Neufahrn – Besucherpark (S1)	450	20	520	1.000	3.670	27 %
Freising – Besucherpark (Bus)	80	20	140	240	582	40 %
Freising – Besucherpark (ÜFEX)	180	30	80	290	680	43 %
Leuchtenbergring – Daglfing (S8, Verstärker S-Bahn)	1.190	1.590	550	3.330	7.344	45 %
Laim – Moosach (S1)	240	1.780	190	2.210	5.508	40 %

Knotenpunkte bei einer Kongressveranstaltung

Knotenpunkt	8 – 9 Uhr	18 – 19 Uhr
K2.1 - B 301 / Zentralallee Rampe Nord	QSV D	QSV C
K2.2 - B 301 / Zentralallee Rampe Süd	QSV D	QSV E
K3.1 - Kreisverkehr Nordallee West	QSV D	QSV D
K3.2 - Knoten West-0 Nord	QSV D	QSV D
K3.3 - Knoten West-0 Süd	QSV C	QSV C
K3.4 - Kreisverkehr Wartungsallee	QSV A	QSV A
K4.1 - Kreisverkehr Nordallee Ost	QSV A	QSV A
K4.2 - Knoten West-1 Nord	QSV B	QSV B
K4.3 - Knoten West-1 Süd	QSV B	QSV B
K5 - B 301 / Freisinger Allee	QSV C	QSV D
K6 - Kreisverkehr Nordallee Mitte	QSV A	QSV A
K7 - FS44/45	QSV E	QSV F
K8.1 - B 301 / Rampe A 92 Nord	QSV D	QSV B
K8.2 - B 301 / Rampe A 92 Süd	QSV B	QSV C
K9 - B 301 / GSV Attaching	QSV D	QSV B
K10 - B 301 / Ludwigstraße	QSV D	QSV B
K11 - B 301 / Dornierstraße	QSV C	QSV C
K12 - Freisinger Allee / Briefzentrum	QSV B	QSV C
Neuer Kreisverkehr Freisinger Allee	QSV A	QSV A

Tabelle 70: Simulationsergebnisse Prognose Planfall 2035 – Kongressveranstaltung

Am Knotenpunkt K 2.2 ist eine Stufe QSV E zu erwarten, wobei hier jedoch analog zur vorherigen Untersuchung kein hoher Verkehrsstrom zu erwarten ist. Auch der Knotenpunkt K7 (FS 44/45) ist wie zuvor beschrieben überlastet und wird aktuell von Seiten des Landkreises Freising überprüft.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Bebauungsplan und Flächennutzungsplan	Seitenzahl
Planzeichnung	1
Satzung	21
Begründung	102
Vorhaben- und Erschließungspläne mit Straßenplanung	29 + 3
Abwägungstabelle	Ca. 500+
Umweltbericht	79
Flächennutzungsplan	1
Begründung und Umweltbericht	27
Art der Gutachten	Seitenzahl
Verkehrsgutachten	129
Geotechnische Gutachten	7
Brandschutzkonzept Erläuterung und Feuerwehranfahrt Pläne	12
Blendgutachten	20
Lichtgutachten	49
Lufthygienegutachten	84
Schallimmissionsgutachten	274
Entwässerungskonzept Vorhabengrundstück	92
Entwässerungskonzept Freisinger Allee/ Pläne	135
Nachhaltigkeitskonzept	15
Tanklager/ störfallbetrieb	34
Art der naturschutzfachlichen Unterlagen	Seitenzahl
Baumbestandplan	1
Vogelschutz Verträglichkeitsvorabschätzung	7
FFH-Verträglichkeitsabschätzung	8
Unterlage zur Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung	22
Unterlage zum speziellen Artenschutz	45
Art der naturschutzfachlichen Konzepte	Seitenzahl
Erschließungskonzept nur PKW-Stellplätze	8
Werbeanlagenkonzept	15

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Art der sonstigen Unterlagen (Teil der Begründung)	Seitenzahl
Abstandsflächenplan	1
Übersichtsplan verkehrliche Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereichs	1
Barrierefreie Erschließung Pläne	2
Stellungnahmen DFS zu Höhe und Hüllfläche	3
DGNB Gold Vorzertifikat	5

Zeitplan – vorläufiger Vorschlag

Termine	Was
Bis 11.12.2025	Finale Prüfung und Zusammenstellung der Unterlagen
10.12.2025	Ausschuss Bericht
Ab 15.12.2025	Hausinterne Mitzeichnung der Unterlagen
19.12.2025	Versand wesentlicher Unterlagen im Entwurf an Ausschussmitglieder in einer Cloud
12.12.2025 – 05.01.2026	Finalisierung Abwägungspräsentation Ausschuss und Beschlussvorlage
07.01.2026	Versand Beschlussvorlage mit Unterlagen
13.01.2026	Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt
Ca. 26.01. – 06.03.2026	Öffentliche Auslegung und TÖB Beteiligung
25.02.2026	PBU Empfehlungsbeschluss Durchführungsvertrag
12.03.2026	Stadtrat Durchführungsvertrag
Mitte 2026	Billigungs- und Satzungsbeschluss

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Als Entwurf werden folgende Unterlagen vorab versendet:

- Abwägungsdokument
- Bebauungsplan und wichtige VEP
- Verkehrsgutachten
- Umweltprüfung

Der Bericht dient zur Kenntnis.

TOP 4 Bauturbo
Vorläufige Aufschiebung der Anwendung
- Beschluss
Anwesend: 11

Beschlussvorlage der Verwaltung

Anknüpfend an den Bericht zum Bauturbo am 19.11.2025 und den noch zu klärenden Kriterien für einen Grundsatzbeschluss empfiehlt die Verwaltung die Anwendung der Bauturbovorschriften zunächst auszusetzen, um zeitnah unter größtmöglicher Vorsicht und im Hinblick auf ein gerechtes Verwaltungshandeln belastbare Kriterien für einen zu fassenden Grundsatzbeschluss vorzubereiten und mit dem Infogremium zum FNP abzustimmen.

Die Gesetzesänderung, beschlossen am 09.10.2025, ist am 30.10.2025 in Kraft getreten, ohne Übergangsfrist. Ein Mustereinführungserlass auf Länderebene ist angekündigt. Derzeit werden FAQ´s des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr zur Verfügung gestellt und fortlaufend aktualisiert. Zudem findet ein interkommunaler Fachaustausch im Rahmen des Umsetzungslabors für den "Bau-Turbo" über online Formate statt, das nächste Format ist terminiert für 05.12.2025.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Alle Ersuchen den Wohnungsbau betreffend sind mit Eingang vollständiger Bauunterlagen im Lichte der Bauturbo Vorschriften (§ 31 Abs. 3, § 34 Abs. 3 b, § 246 e - erleichterte Befreiungen, erleichterte Abweichung vom Kriterium des Einfügens, Abweichungen vom Bauplanungsrecht) zu sehen. Dazu kommen die Anträge, die vor in Kraft treten der Bauturbo Vorschriften eingegangen, aber noch nicht verbeschieden sind.

Vor dem Hintergrund, dass es sich bei § 246 e BauGB um eine Experimentierklausel handelt, die die Schaffung von Wohnraum erleichtern und beschleunigen soll, ohne die kommunale Planungshoheit oder Rechte der Nachbarn unangemessen zu beeinträchtigen, ist eine dogmatische und vorsichtige Herangehensweise geboten.

Mit der Zustimmung nach § 36 a BauGB wurde ein neues kommunales Steuerungsinstrument der Gemeinde für Vorhaben eingeführt als „funktionales Äquivalent“ zur (unterbliebenen) Bauleitplanung.

Wenn die Voraussetzungen vorliegen, kann die Gemeinde Befreiungen bzw. Zulassungen ohne Bebauungsplanverfahren im Wege der Direktzulassung gemäß § 31 Abs. 3 und § 34 Abs. 3b BauGB erteilen. Gerade bei serieller Aufstockung/Hinterlandbebauung beschleunigt es ganze Straßenzüge statt nur Einzelvorhaben, so die Mitteilung des Ministeriums.

Zeitlich befristet können (mit Gemeindezustimmung) Abweichungen von bauplanungsrechtlichen Vorschriften zugunsten des Wohnens (§ 246e BauGB) zugelassen werden; für die Umweltbelange genügt eine überschlägige Prüfung entlang der BauGB-Anlage 2-Kriterien (zusätzliche erhebliche Umweltauswirkungen dürfen nicht zu erwarten sein).

Zu klären sind auch der Umgang mit isolierten Befreiungen und Abweichungen, sowie der unterschiedlich laufenden Fristen – neben den Kriterien des angestrebten und verträglichen Wachstums und der dafür erforderlichen Folgeeinrichtungen.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Im Rahmen der Zustimmung hat die Gemeinde grundsätzlich die Möglichkeit zusätzliche Anforderungen in Form von Bedingungen an ein Vorhaben stellen.

Diese und weitere offene Fragestellungen sind sorgfältig zu beleuchten und Kriterien für ein sorgsames und gerechtes Verwaltungshandeln zu erarbeiten.

Wie bereits erläutert, wird die Fassung eines Grundsatzbeschlusses vom Bayerischen Gemeindetag und Städtetag empfohlen. Ebenso wird angeregt, bis die Kriterien für einen zu fassenden Grundsatzbeschluss erarbeitet sind, beschlussmäßig die vorläufige Aussetzung der Anwendung des Bauturbos herbeizuführen. Dies entbindet aber nicht von Mitteilungspflichten.

Ein entsprechender Hinweis wird auf der Homepage der Stadt Freising eingestellt und mit den Bauwerbern in Kontakt getreten.

Beschluss-Nr. 669/71a

Anwesend: 11 Für: 11 Gegen: 0 den Beschluss

Die Anwendung der Vorschriften zum Bauturbo (§§ 31. Abs. 3, 34 Abs. 3 b, § 36 a und 246e BauGB) wird vorläufig aufgeschoben. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Grundsatzbeschluss vorzubereiten, diesen mit dem sog. „runden Tisch“ abzustimmen und dem Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vorzustellen.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

TOP 5 Bebauungsplan Nr. 71a „Clemensänger II Ost“, 2. Änderung
- Billigungs- und Auslegungsbeschluss
Anwesend: 11

Beschlussvorlage der Verwaltung

Umgriff

Das Plangebiet befindet sich am südlichen Stadtrand der Stadt Freising, innerhalb des Gewerbegebiets Clemensänger und innerhalb des rechtsgültigen Bebauungsplans Nr. 71a „Clemensänger II Ost“.

Der Geltungsbereich der 2. Änderung umfasst ca. 3.020 m². Der Umgriff umfasst ganz oder teilweise folgende Flurstücke der Gemarkung Freising: 2287, 2287/5.

Planungsanlass und -ziel

Anlass der 2. Änderung des Bebauungsplans ist die Absicht eines Projektentwicklers zur Entwicklung eines Gewerbeparks mit fünf Hallengebäuden, dazugehörigen Büroflächen und Stellplätzen. Die Fläche für den Gewerbepark mit ca. 40.000 m² befindet sich innerhalb des Umgriffs des seit dem 06.07.2004 rechtsgültigen Bebauungsplans Nr. 71 a „Clemensänger II Ost“.

Geplant ist ein Gewerbepark mit multifunktionalen, nachhaltigen und zukunftsorientierten Gebäuden für einen breiten Nutzungsmix vor allem für die Branchen Produktion, Forschung und Entwicklung, Biotechnologie und Pharma sowie Technologie. Es sollen durch den Standort sowohl internationale, überregionale aber auch kleine und mittlere lokale Unternehmen angesprochen werden.

Aufgrund der beabsichtigten Flächen und Strukturen des Gewerbeparks ist für die Erschließung die öffentliche Straßenverkehrsfläche (lt. Bebauungsplan „AS1“) zwischen den gewerblichen Bauflächen 6.2 und 6.3 des Bebauungsplans Nr. 71a „Clemensänger II Ost“ nicht mehr erforderlich. Auch die Abstimmung mit den Fachämtern bestätigt, dass die betreffende Verkehrsfläche entbehrlich ist. Die

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Erschließung ist ausreichend gesichert und für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nicht mehr erforderlich.

Ziel und Zweck der Bebauungsplanänderung ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine private Verkehrsfläche zur internen Erschließung eines durchgehenden Betriebsgrundstücks zu schaffen.

Planungsrechtliche Situation

Die Bebauung ist durch den am 06.07.2004 in Kraft gesetzten Bebauungsplan Nr. 71a „Clemensänger II Ost“ geregelt. Die Bebauungsplanänderung wurde vom Planungs- und Umweltausschuss am 23.01.2019 beschlossen.

Aufgrund eines Eigentümerwechsels wurden für den Entwurf der Bebauungsplanänderung die Planungsziele neu formuliert.

Die Bebauungsplanänderung dient der Umwidmung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche in eine private Verkehrsfläche zur internen Erschließung eines durchgehenden Betriebsgrundstücks. Diese Änderung des Bebauungsplans berührt nicht die Grundzüge der bisherigen Planung. Zudem bestehen keine Anhaltspunkte für negative Auswirkungen auf Umwelt, Schutzgüter oder die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Da keine rechtlichen oder sicherheitsrelevanten Bedenken bestehen, kann das vereinfachte Verfahren nach § 13 BauGB angewendet werden. Im vereinfachten Verfahren wird von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 und vom Umweltbericht nach § 2a BauGB abgesehen (§ 13 Abs. 3 BauGB).

Der Flächennutzungsplan stellt für den Geltungsbereich der 2. Änderung eine gewerbliche Baufläche dar, die immissionsschutzrechtlich nur eingeschränkt nutzbar bzw. mit Schutzeinrichtungen zu versehen ist. Zentral liegt eine Bauverbots- und Beschränkungszone nach § 9 Abs. 1/2 des Bundesfernstraßengesetzes, innerhalb derer bauliche Regelungen für Anlagen an Bundesfernstraßen zu beachten sind. Entlang der Autobahn ist eine Grünfläche mit zu erhaltenden Hecken, Sträuchern und Gehölzen dargestellt sowie ein Hinweis zu Immissionsschutzmaßnahmen.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Durch die Änderung des Bebauungsplans wird nicht von den Darstellungen des Flächennutzungsplans abgewichen. Der rechtsgültige Bebauungsplan setzt für die relevanten Grundstücke eine gewerbliche Baufläche fest, so dass dem Entwicklungsgebot gem. § 8 Abs. 2 BauGB Rechnung getragen wird.

Städtebauliches Konzept

Das Konzept sieht vor, eine öffentliche Straßenverkehrsfläche in eine private Verkehrsfläche umzuwandeln. Das bestehende Erschließungskonzept des Bebauungsplans Nr. 71a bleibt erhalten. Es besteht kein städtebauliches Erfordernis zur Herstellung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche an dieser Stelle.

Die öffentliche Straßenverkehrsfläche ist, nach Abstimmung mit den Fachämtern der Stadt Freising, entbehrlich. Die einzelnen Betriebsgebäude können mit den übrigen festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsflächen (lt. Bebauungsplan Clemensängerring Nord und Clemensängerring Süd) ausreichend erschlossen werden. Die festgesetzte öffentliche Straßenverkehrsfläche ist damit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nicht mehr erforderlich. Durch die Festsetzung einer privaten Verkehrsfläche kann ein durchgehendes Betriebsgrundstück geschaffen werden.

Bebauungsplanentwurf

Die Festsetzungen und Hinweise des seit dem 06.07.2004 rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 71a „Clemensänger II Ost“ gelten, soweit in der vorliegenden 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 71a „Clemensänger II Ost“ nicht anders festgesetzt, uneingeschränkt weiter.

Die festgesetzte private Verkehrsfläche schließt an die öffentliche Straßenfläche „Clemensängerring Nord“ an und dient der internen Erschließung des Betriebsgrundstücks. Dabei sind in der Ausführungsplanung Höhenanschlüsse und die Übergänge von Fuß- und Radwegen zu beachten. Weiterhin sind Festsetzungen zur Entwässerung und Oberflächenwasserversickerung einzuhalten. Durch die Änderung der öffentlichen in eine private Verkehrsfläche ist die Fläche künftig bei der

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Berechnung der Grundflächenzahl (GRZ) zur Bezugsfläche hinzuzurechnen. Dabei gelten die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 71a „Clemensänger II Ost“, insbesondere die textliche Festsetzung zum Maß der baulichen Nutzung.

Die Stellplatzsatzung der Stadt Freising sowie Vorgaben zur Ausführung von Stellplätzen und Zufahrten (wasserdurchlässige Beläge, Pflanzflächen, Baumpflanzungen) sind zu beachten. Mit der Änderung entfällt zwar die Pflicht zur Pflanzung der neun Straßenbäume, trotzdem gelten die Pflanzvorgaben für Grundstücksflächen gemäß Festsetzung Nr. 5.3.1 des Bebauungsplans Nr. 71a „Clemensänger II Ost“. So wird weiterhin eine angemessene Durchgrünung der Baugrundstücke sichergestellt.

Die im Bebauungsplan dargestellten Sichtdreiecke gemäß RaSt 06 dienen der Verkehrssicherheit an Kreuzungen und Einmündungen. Innerhalb dieser Bereiche dürfen Bauten oder Bepflanzungen die Sichtverhältnisse nicht beeinträchtigen, um Unfälle zu vermeiden und eine sichere Nutzung zu gewährleisten.

Für die Bebauungsplanänderung ist gemäß § 13 Abs. 3 BauGB kein Umweltbericht erforderlich, da die Umwandlung einer öffentlichen in eine private Verkehrsfläche keine erheblichen Umweltauswirkungen hat. Es sind keine Beeinträchtigungen relevanter Schutzgüter oder umweltrechtliche Prüfpflichten gegeben. Die Änderung hat keine negativen Auswirkungen auf den Klimaschutz. Private Maßnahmen und Vorgaben zur Ausführung von Zufahrten und Stellplätzen durch die städtische Satzung können einen positiven Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Beschluss-Nr. 670/71a

Anwesend: 11 Für: 11 Gegen: 0 den Beschluss

Der Umgriff des Bebauungsplans Nr. 71a „Clemensänger II Ost“, 2. Änderung umfasst ganz oder teilweise folgende Flurstücke der Gemarkung Freising: 2287, 2287/5.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (71.) vom 10. Dezember 2025

Ziel und Zweck der Bebauungsplanänderung ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine private Verkehrsfläche zur internen Erschließung eines durchgehenden Betriebsgrundstücks zu schaffen.

Der vorgestellte Bebauungsplanentwurf Nr. 71a „Clemensänger II Ost“, 2. Änderung in der Fassung vom 27.11.2025 wird gebilligt.

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des heute gefassten Beschlusses die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB durchzuführen.

Das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung ist dem Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt erneut vorzustellen.

Von einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 und vom Umweltbericht nach § 2a BauGB wird abgesehen (§ 13 Abs. 3 BauGB).

TOP 6 Berichte und Anfragen

**TOP 6.1 Information zu städtebaulichen Entwicklungen in der Region und
Zwischenbericht zur FNP-Neuaufstellung
Anwesend: 11**

Der Bericht dient zur Kenntnis.

**TOP 6.2 Städtebauförderung – Bedarfsmitteilung 2026
Anwesend: 11**

Der Bericht dient zur Kenntnis.