

**Stadt
Freising**



Überlagerung der Bebauungspläne Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ und Nr. 88 A „Briefzentrum Freising“ mit dem Bebauungsplan Nr. 88 B „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“


**Vorhabenbezogener Bebauungsplan
mit Grünordnungsplan
„MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“**

Teil C1 BEGRÜNDUNG

VORENTWURF 26.02.2025

Verfasser

Bebauungsplanung mit Grünordnung

 bgsM

Architekten Stadtplaner

Weißburger Platz 4

81667 München

www.bgsM.de

Inhaltsverzeichnis

C1 Begründung

1	Planungsgegenstand	3
1.1	Planungsanlass	3
1.2	Planungsrechtliche Grundlagen	4
1.3	Geltungsbereich und Lagebeschreibung	10
1.4	Infrastrukturelle Erschließung.....	11
1.5	Verkehrliche Erschließung	12
1.6	Naturhaushalt	17
1.7	Vorbelastungen.....	19
2	Planungsziele	22
3	Vorhaben.....	23
3.1	Vorhabenbeschreibung.....	23
3.2	Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung	32
3.3	Medienerschließung.....	34
3.4	Brandschutz.....	35
3.5	Nachhaltigkeit	36
4	Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben der Landesplanung und der Raumordnung.....	38
4.1	Allgemeine Grundsätze und rechtliche Vorgaben.....	38
4.2	Landesentwicklungsprogramm Bayern 2023 (LEP 2023).....	39
4.3	Regionalplan Region München	51
4.4	Vorgaben aus dem Luftverkehrsrecht	52
5	Begründung der Festsetzungen	53
5.1	§ 1 Bebauungsplan mit Grünordnung/ Räumlicher Geltungsbereich/ Bestandteile des Bebauungsplans	53
5.2	§ 2 Art der Nutzung	54
5.3	§ 3 Maß der Nutzung	57
5.4	§ 4 Überbaubare Grundstücksfläche.....	60
5.5	§ 5 Höhenentwicklung.....	60
5.6	§ 6 Abstandsflächen	62
5.7	§ 7 Dachaufbauten, Dachform	63
5.8	§ 8 Nebenanlagen, Zufahrten, Wege und Plätze.....	67
5.9	§ 9 Aufschüttungen und Stützmauern, Abgrabungen	67
5.10	§ 10 Einfriedungen und Absturzsicherungen.....	68
5.11	§ 11 Werbeanlagen.....	69
5.12	§ 12 Niederschlagswasser	71
5.13	§ 13 Zufahrten	72
5.14	§ 14 Stellplätze	72
5.15	§15 Schallschutz.....	82
5.16	§16 Grünordnung.....	86
5.17	§17 Natur- und artenschutzrechtliche Maßnahmen.....	90
6	Planungsstatistische Zahlen	92

C1 Begründung

1 Planungsgegenstand

1.1 Planungsanlass

Anlass für die Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans ist der Antrag der SWMUNICH Real Estate GmbH mit Sitz in Freising („**Vorhabenträger**“) vom 18.07.2022 zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans, der die Errichtung und den Betrieb eines multifunktionalen Konzert- und Kongresszentrums („**Arena**“), einer Übernachtungsstätte („**Hotel**“) sowie einer Parkeinrichtung („**Parkhaus**“) auf einer Teilfläche des Grundstücks Flurstück Nr. 2723/11, eingetragen im Grundbuch des Amtsgerichts Freising, Grundbuchblatt 25754 („**Vorhabengrundstück**“) ermöglicht. Das gesamte Vorhaben wird unter dem Projektnamen „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ („**MUCcc**“ oder „**Vorhaben**“) geführt.

Die Vorplanungen zum Vorhaben und die Ergebnisse des vom Vorhabenträger durchgeführten privaten Architekturwettbewerbs, aus dem das Planungsteam POPULOUS Architects (London) mit Latz + Partner Landschaftsarchitekten (Kranzberg), als Sieger hervorging, wurden am 06.04.2022 in der öffentlichen Sitzung des Stadtrats der Großen Kreisstadt Freising vorgestellt. Dort wurde ein Grundsatzbeschluss gefasst, in ein vorhabenbezogenes Bebauungsplanverfahren zur Ermöglichung des Vorhabens einzutreten. Der Beschluss für die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sowie die Änderung der Bebauungspläne Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd / Hallbergmoos Nord“ und Nr. 88 A „Briefzentrum Freising“ wurde sodann am 27.07.2022 durch den Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt der Stadt Freising gefasst.

Das Vorhaben wird verschiedene Nutzungen integrieren und umfasst insbesondere:

- **Arena:** multifunktionales Veranstaltungszentrum als Mehrzweckhalle (Versammlungsstätte);
- **Parkhaus:** Stellplätze zur Unterbringung von Kraftfahrzeugen der Nutzer und des Hotels;
- **Hotel:** Beherbergung von Personen für Kurzaufenthalte sowie Gastronomie- und Restaurantflächen;

Zur Realisierung dieses Vorhabens ist die Aufstellung eines Bebauungsplans mit Überlagerung der bereits im Vorhabenbereich bestehender Bebauungspläne sowie die Anpassung des bestehenden Flächennutzungsplans notwendig. Der vorliegende vorhabenbezogene Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Vorhabens. Sein Umgriff umfasst neben dem Vorhabengrundstück auch die angrenzende Freisinger Allee sowie deren Knotenpunkt mit der Bundesstraße B301, um erforderliche infrastrukturelle Anpassungsmaßnahmen zu ermöglichen.

Der Flächennutzungsplan der Großen Kreisstadt Freising wird im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB angepasst.

1.2 Planungsrechtliche Grundlagen

1.2.1 Fachplanungen

Landesplanung

Im aktuell gültigen Landesentwicklungsprogramm des Freistaats Bayern von 2013 in der Fassung der letzten Fortschreibung 2023 vom 01.06.2023 („LEP“) liegt das Vorhabengebiet innerhalb des festgesetzten „Vorranggebiet Flughafenentwicklung“. Weitere grundstücksbezogene Festsetzungen für das Vorhabengebiet liegen nicht vor. Zur Vereinbarkeit der vorliegenden Planung mit den Vorgaben der Landesplanung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4. verwiesen.

Regionalplanung

Das Vorhabengebiet liegt im räumlichen Geltungsbereich des Regionalplans der Region München. Dieser wurde in einer Gesamtfortschreibung überarbeitet und aktualisiert und ist seit 01.04.2019 in Kraft.

Im Regionalplan München werden keine grundstücksbezogenen Festsetzungen für das Vorhabengebiet getroffen. Für den Regionalplan des Regionalen Planungsverbands München wurde mit Aufstellungsbeschluss vom 11. Januar 2024 eine Teilfortschreibung Steuerungskonzept Windenergienutzung eingeleitet. Die dort in Aufstellung befindlichen Vorranggebiete für Windenergie haben offensichtlich keine faktischen oder rechtlichen Auswirkungen auf das Vorhaben und das Plangebiet und werden daher im Nachfolgenden nicht näher betrachtet. Zur Vereinbarkeit der vorliegenden Planung mit den Vorgaben der Regionalen Raumordnung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4. verwiesen.

Planfeststellung Flughafen München

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans grenzt im Osten und Süden unmittelbar an den Geltungsbereich des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München vom 08.07.1979, der zuletzt durch den 154. Änderungsbescheid vom 12.03.2024 abgeändert wurde, an. Mit dem 154. Änderungsbeschluss wurde eine Anpassung des Planfeststellungsgebiets (=Verschiebung der Planfeststellungsgrenze nach Osten im Bereich des Vorhabengrundstücks) vorgenommen, so dass es keine Überschneidungen von Vorhabengebiet und Planfeststellungsgebiet gibt.

Östlich des Vorhabengebiets liegt das Betriebsgelände der ENI-Tankstelle, die als öffentliche Tankstelle mit Flughafenbezug durch den 41. Änderungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss vom 18.05.1992 (i.d.F. des Ergänzungsbescheids vom 15.05.1995) genehmigt wurde. Unmittelbar östlich daran schließt sich der Bereich des sog. „LabCampus“ an (Übersichtsplan unter www.labcampus.de). Hierbei handelt es sich um eine mit dem 128. Änderungsbescheid zum Planfeststellungsbeschluss vom 02.02.2018 festgesetzte Sonderbaufläche (SF) zur Unterbringung von hochwertigen Gewerbebetrieben, Forschungseinrichtungen und Hotels. Zusammenstellung aller bisherigen Planfeststellungs- bzw. -änderungsbeschlüsse zum Verkehrsflughafen München unter folgendem Link: [Wirtschaft, Landesentwicklung und Verkehr - Regierung von Oberbayern](#)).

Nordöstlich des Vorhabengebiets (auf den Grundstücken nördlich der Nordallee) befinden sich auf dem planfestgestellten Gebiet Verwaltungsgebäude der Flughafen München GmbH (nachfolgend „FMG“), eine Serviceeinrichtung von BMW und Parkhäuser.

Die verkehrliche Erschließung des Vorhabengebiets nach Osten hin wird teils über Flächen vorgenommen, die in den vorgenannten Planfeststellungsbeschlüssen als Verkehrsflächen mit allgemeiner Zweckbestimmung festgesetzt sind (straßengebundener Verkehr, Fußgänger). Die sich daraus ergebenden Verflechtungen mit dem plangegegenständlichen Vorhaben und durchzuführende bauliche Anpassungsmaßnahmen auf Grundstücken der FMG werden unter Ziffer 3.2.2 sowie im Gesamtverkehrsgutachten näher dargestellt. Anpassungsmaßnahmen außerhalb des Geltungsbereichs des aufzustellenden Bebauungsplans an den planfestgestellten Erschließungsflächen, die aufgrund des Vorhabens notwendig werden, werden nachrichtlich dargestellt.

Direkt westlich des Vorhabengrundstücks liegt der Ludwigskanal einschl. seiner Ufergehölze, der als Bestandteil der Flughafenrandzone Gegenstand der Planfeststellung des Flughafen München ist.

Luftverkehrsrecht

Das plangegegenständliche Vorhaben liegt innerhalb des durch den Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979 festgesetzten Bautenschutzbereiches des Flughafens München gemäß § 12 LuftVG.

Weiterhin gelten für das Vorhabengebiet die gesetzlichen Anforderungen gemäß §§ 18a, 15 LuftVG, mithin das Verbot der Störung der Funktion von Flugsicherungsanlagen.

Bzgl. geltender Lärmschutzbereiche gilt, dass für den Flughafen München bislang keine Lärmschutzbereiche definiert wurden. Stattdessen gilt das Ziel B V 6.4.1 aus der Anlage der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 8. August 2006 in der Fassung der Fortschreibung vom 22. Dezember 2009 bis zur Festsetzung von Lärmschutzbereichen nach § 4 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm fort (§ 3 Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 01.06.2023). Das Vorhabengrundstück liegt dabei innerhalb der Zone B (fluglärmbedingter äquivalenter Dauerschallpegel von mehr als 62 dB(A) bis 65 dB(A)), wie sie in diesem landesplanerischen Ziel definiert wird.

Im Regionalplan für die Region München werden die Lärmschutzbereiche zeichnerisch definiert (Karte_Tekur_Lärmschutzbereich_2 (www.region-muenchen.com)). Das Vorhabengebiet liegt danach innerhalb der Zone B.

Fernstraßenrecht

Westlich des Vorhabengrundstücks befindet sich die nach FStrG planfestgestellte Bundesstraße 301. Sie ergänzt die Straßenanbindung des Flughafens und wurde aus der aufgestuften ehemaligen Kreisstraße FS 44 (A 92–Hallbergmoos) und einer 7,2 Kilometer langen

Neubaustrecke gebildet, die zwischen 31. August 2009 und der Verkehrsfreigabe am 30. Juli 2013 errichtet wurde.

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 planfestgestellten Bereichs.

Südlich des Plangebiet verläuft die autobahnähnlich ausgebaute Staatsstraße 2584 („**Zentralallee**“), die den Flughafen München an die Bundesautobahn 92 anbindet. Bauliche Anlagen müssen einen Mindestabstand von 20 m zum Fahrbahnrand einhalten. Dies wird von der Vorhabenplanung erfüllt.

1.2.2 Bauleitplanung

Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Der gültige Flächennutzungsplan der Stadt Freising stellt im Planungsgebiet als Flächennutzungen landwirtschaftliche Flächen und an den Rändern öffentliche Grünflächen dar. Eine Gehölzgruppe im Planungsgebiet ist hinweislich als „zu erhalten“ dargestellt. Entlang des Ludwigskanals ist eine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt, teilweise überlagert mit einer nachrichtlich übernommenen Ausgleichsfläche (Pflege und Entwicklung).



Rechtskräftiger Stand des Flächennutzungsplans von 1998 inkl. Teiländerungen, Stand: Juni 2020, Quelle: Stadt Freising

Um das Vorhaben zu ermöglichen, wird eine Änderung des Flächennutzungsplans mit integrierter Landschaftsplanung erforderlich. Mit dem Aufstellungs- und Änderungsbeschluss für den **Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd / Hallbergmoos Nord“** und **Nr. 88 A „Briefzentrum Freising“** hat der Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt der Stadt Freising am 27.07.2022 auch die Änderung des Flächennutzungsplans für den Bereich Freising Süd / Hallbergmoos Nord beschlossen. Der Flächennutzungsplan wird im Parallelverfahren geändert.

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

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

Das geplante Vorhaben entspricht nicht den formulierten Zielen des **Bebauungsplans Nr. 88**. Der aufzustellende **Bebauungsplan Nr. 88 B „MUCcc“** soll die bestehenden **Bebauungspläne**

im entsprechenden Umgriff überlagern. Trotzdem werden die Ziele des Bebauungsplans Nr. 88 in den übrigen Bereichen nicht beeinträchtigt. Die nachfolgenden Erläuterungen führen dies näher aus:

Der bestehende Bebauungsplan Nr. 88 wird insgesamt in einer Flächengröße von 11,4 ha überlagert, dies entspricht lediglich ca. 2% des Gesamtumgriffs des Bebauungsplans Nr. 88. Im Umgriff des Bebauungsplans Nr. 88 B „MUCcc“ enthalten sind die bereits heute versiegelten Flächen der Freisinger Allee. Zudem befindet sich das Gebiet in Randlage im westlichen Anschluss an den Flughafen, also nicht im sensiblen Übergangsbereich zu den benachbarten Siedlungsbereichen im Süden und Norden des Flughafens. Damit wird dem im STEP 2030 formulierten Ziel, das „Flughafen und Stadt nicht zusammenwachsen dürfen“, hinreichend Rechnung getragen. Die festgesetzte Grünfläche, die als Weiterführung des „im Flughafen liegenden mittleren Grünzugs“ gedacht war, wird im Grundsatz beibehalten, ihr Zuschnitt wird aber an die neu entstandene Raumkante, die durch den benachbarten Innovationspark Lab Campus bestimmt wird, angepasst.

Die festgesetzte Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft entlang dem Ludwigskanal liegt zum Teil auf dem Vorhabengrundstück, wobei der Kanal selbst und der Gehölzsaum außerhalb des Vorhabengrundstücks liegen. Ein Randstreifen, der als Pufferzone den Eintrag von Schadstoffen verhindern soll, liegt auf dem Vorhabengrundstück. Der bestehende Bebauungsplan versteht gemäß Begründung die Eintragung der Maßnahmen zu den Gehölzpflanzungen und naturnahen Uferrandstreifen ausdrücklich symbolisch, da die Plandarstellung im Maßstab 1:5.000 keine detaillierte zeichnerische Darstellung zulässt und Festsetzungen dadurch sinngemäß zu interpretieren sind. Im Einzelfall sind deshalb gem. B-Plan Nr. 88 genaue Festlegungen zu treffen.

Teilflächen des geplanten Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans befinden sich zudem im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 88 A der Stadt Freising (Briefzentrum Freising) und werden dort als private Grünfläche festgesetzt. Die als Straßenverkehrsfläche festgesetzte Freisinger Allee wird in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen, um die im Stadtgebiet Freising erforderlichen Maßnahmen für die Verkehrerschließung des Projekts sicher zu stellen. Eine in dem Bebauungsplans Nr. 88 A als „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft“ festgesetzte Fläche nördlich der Freisinger Allee wird ebenfalls in den Umgriff des vorhabenbezogenen Bebauungsplans einbezogen, da an dieser Stelle eine Fläche für die oberflächige Versickerung von Niederschlagswasser der Freisinger Allee vorgesehen ist.

Aufstellungsbeschluss

In seiner Sitzung am 27.07.2022 hat der Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt der Stadt Freising die Änderung des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd / Hallbergmoos Nord“ und Nr. 88 A „Briefzentrum Freising“ für den Gesamtumgriff beschlossen. Es soll ein vorhabenbezogener Bebauungsplan gem. § 12 BauGB aufgestellt werden. Der Beschluss wurde am 11.08.2022 bekannt gemacht.

1.2.3 Übergeordnete städtebauliche Ziele der Stadt Freising

Integriertes Klimaschutzkonzept

Im Januar 2020 wurde im Freisinger Stadtrat die „Freisinger Resolution zum Klimawandel“ beschlossen, mit der die Eindämmung des menschengemachten Klimawandels und dessen schwerwiegenden Folgen als eine kommunalpolitische Aufgabe von höchster Dringlichkeit anerkannt wurde. Bis zum Jahr 2035 wird gemeinsam mit dem Landkreis Freising das Ziel verfolgt, unabhängig von fossilen Energieträgern zu werden. Die Grundlage dafür liefert das städtische Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2013. Die Dringlichkeit des kommunalen Klimaschutzes steht in Einklang mit der übergeordneten Gesetzeslage. Laut Bayerischer Gemeindeordnung sind bei allen Aufgaben im eigenen Wirkungskreis die Belange des Natur- und Umweltschutzes zu berücksichtigen (Art. 57 BayGO) und laut Bayerischer Verfassung die natürlichen Lebensgrundlagen – auch eingedenk der Verantwortung für die kommenden Generationen – vorrangig zu schützen (Art. 141 BayVerf). Darunter fallen auch die Anstrengungen, um die Ursachen und Folgen des Klimawandels einzudämmen und die Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels voranzubringen (Art.1 BayKlimaG). Bekräftigt wird dies im Bundesklimaschutzgesetz laut dem Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Klimaschutz und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen zu haben (§ 13 KSG).

Klimaanpassungskonzept (KLAPS 50)

Zur Freisinger Resolution zum Klimawandel hat die Stadt Freising die „Klima-Offensive“ mit 24 konkreten Beschlüssen und Maßnahmen verabschiedet, u. a. zum Einsatz von Solarenergie (Maßnahme 9) und zum Gebäudestandard bei Neubaumaßnahmen und Generalsanierungen (Maßnahme 8). Damit sollen lokale Klimaschutzmaßnahmen im Rahmen der kommunalen Möglichkeiten vorangetrieben werden. Zu diesem Beschluss soll auch die Bauleitplanung ihren Beitrag leisten.

Eine weitere Maßnahme der „Klima-Offensive“ war die Erstellung des „KLIMAANPASSUNGSKONZEPTES FREISING 2050“ (KLAPS50). Im KLAPS50 werden die Themen hitzeangepasste und wassersensible Stadtentwicklung für das gesamte Stadtgebiet aufgearbeitet. Im KLAPS50 wurden aufbauend auf ausführliche Bestandsanalysen Handlungsfelder definiert und thematisch gebündelt. Darauf aufbauend wurden für das Stadtgebiet übergeordnete strategische sowie konkrete lokale Maßnahmen entwickelt, die dazu beitragen, die klimaökologische Situation in Freising zu verbessern. Es werden konzeptionelle Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zur Hitzeminderung, zur Schwammstadt sowie zum Kaltluftsystem und zu bioklimatischen Entlastungssystemen aufgezeigt.

Folgende Maßnahmen resultieren aus dem KLAPS50 und wurden in der vorliegenden Planung berücksichtigt:

M2 | Entlastungsflächen erhalten, schaffen, optimieren und vernetzen

M4 | Grünräume mehrfachnutzen und –codieren

M6 | Klimaangepasste Pflanzenverwendung

M9 | Begrünen und entsiegeln

M10 | Bei Neubau Versiegelung geringhalten

M11 | Grünanteil auf privaten Grundstücken definieren

M13 | Baumbestand sichern und erhalten

M14 | Dach- und Fassadenbegrünung

M19 | Retentionsräume sichern und schaffen

M21 | Versickerung ermöglichen

M22 | Verdunstung fördern

M23 | Abflüsse drosseln und schadfrei (ab-)leiten

M26 | Verschattung im Straßenraum und auf Plätzen erhöhen

STEP 2030

Der Stadtentwicklungsplan STEP 2030 stellt einen Nachholbedarf beim Angebot an zeitgemäßen Veranstaltungsräumen in Freising fest. Das Vorhaben kann hier einen wertvollen Beitrag leisten. Die Multifunktionsarena ergänzt das bestehende Angebot in Freising und der Region in einem größeren Kapazitätssegment und kann zugleich mit einem bunten kulturellen Angebot als belebender „Kulturverstärker“ wirken. Besondere Beachtung erfährt dabei auch die Förderung der regionalen Künstler- und Bandszene.

Mit der Intensivierung des Kultur- und Veranstaltungsangebots durch das Vorhaben darf eine deutliche Schärfung des touristischen und standortspezifischen Profils der Stadt Freising innerhalb einer wettbewerbsintensiven Region erwartet werden. Durch das Vorhaben ist darüber hinaus auch mit einer allgemein erheblich verbesserten Auslastung der touristischen Infrastrukturen der Stadt Freising, insbesondere der regionalen Hotellerie und Gastronomie sowie des Einzelhandels, zu rechnen. Durch die Bündelung von Kultur- und Übernachtungsangeboten wird Freising als attraktiver Veranstaltungs- und Kongressstandort hervorgehoben, was langfristig zur Steigerung der Lebensqualität sowie zur Stärkung der wirtschaftlichen und kulturellen Infrastruktur der Stadt beiträgt.

Mobilitätskonzept Stadt Freising

Das Mobilitätskonzept der Stadt Freising strebt ein lückenloses und barrierefreies Netz an Radwegen an. Zum einen soll dadurch der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt als Beitrag zu einer Verminderung des motorisierten Verkehrs gesteigert werden. Darüber hinaus soll die Kernstadt an die Naherholungs- und Freizeitgebiete in der Umgebung angebunden werden. Die Anbindung des Flughafens an das Stadtgebiet von Freising über eine Fahrrad-Hauptroute ist eine Maßnahme des Mobilitätskonzeptes. Ziel der Maßnahme ist es, mit der Schaffung eines zusätzlichen umweltfreundlichen Mobilitätsangebots den MIV zu reduzieren. Die im „Zielnetz Radverkehr“ des Mobilitätskonzeptes als Hauptroute ausgewiesene Verbindung erreicht den Flughafen über den Radweg entlang der Freisinger Allee und erschließt damit auch das Planungsgebiet in günstiger Weise.

1.3 Geltungsbereich und Lagebeschreibung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich am südlichen Rand des Stadtgebiets von Freising im Gemeindeteil München-Flughafen. Er weist eine Fläche von insgesamt ca. 11,4 ha auf und besteht aus dem Vorhabengrundstück (ca. 8,6 ha), aus Straßenverkehrsflächen der Freisinger Allee einschließlich des Knotenpunkts mit der Bundesstraße B 301 sowie

einer kleinen Fläche nördlich der Freisinger Allee. Die Straßenverkehrsflächen der Freisinger Allee einschließlich des Knotenpunkts mit der B 301 werden in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans einbezogen, um Maßnahmen zur Anpassung dieser Flächen (Ausbau der Freisinger Allee, Anpassung Knotenpunkt B 301) zu Zwecken der verkehrlichen Erschließung des Vorhabens zu ermöglichen. Die Maßnahmen werden im Gesamtverkehrsgutachten näher erläutert und in **Anlage 1** zu dieser Begründung dargestellt.

Die Fläche nördlich der Freisinger Allee wird in den Umgriff einbezogen, um an dieser Stelle über oberflächige Versickerungsmaßnahmen (Versickerungsmulde) die ordnungsgemäße Versickerung von Niederschlagswasser von der Freisinger Allee sicherzustellen.

Der Umgriff des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes umfasst ganz oder teilweise die Flurnummern 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 der Gemarkung Freising. Das Vorhabengrundstück ist derzeit nicht bebaut, sondern wird als extensive Wiesenfläche genutzt. Die Flächen der Freisinger Allee sowie des Knotenpunktes B 301 werden als Verkehrsflächen genutzt und die Fläche nördlich der Freisinger Allee ist entsprechend ihrer Festsetzung im Bebauungsplan Nr. 88 A für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft mit entsprechenden Baumpflanzungen hergestellt.

Das Vorhabengrundstück grenzt östlich und südlich unmittelbar an das planfestgestellte Gebiet des Flughafens München. Es grenzt nördlich, östlich, westlich und südlich an Grundstücke, die im Eigentum der FMG stehen. Westlich grenzt es an den Ludwigskanal, jenseits des Kanals liegen unbebaute Grundstücke, die im Privateigentum Dritter stehen. Nördlich des Vorhabengrundstücks befindet sich jenseits der Freisinger Allee ein Briefverteilzentrum. Östlich des Briefverteilzentrums befindet sich eine Serviceniederlassung von BMW und im Weiteren Verwaltungsgebäude und großflächige Parkhäuser der FMG. Östlich des Vorhabengrundstücks befindet sich die Nordallee samt einer Tankstelle (sog. „Tankstelle West“) sowie die Nord-Süd-Straßenverbindung „Knoten West 0“, die die Nordallee mit der Zentralallee und der Wartungsallee verknüpft. Hinter dem Knoten West 0 öffnet sich der Bereich des sog. „LabCampus“, der mit insgesamt vier Bauabschnitten im Osten bis zum Besucherpark des Flughafens reicht. Der LabCampus ist als großes branchen- und unternehmensübergreifendes Innovationszentrum ein attraktiver Standort für Forschungseinrichtungen, High-Tech- und junge Unternehmen sowie für Einrichtungen der Technischen Universität München. Die Einrichtungen im Bereich des planfestgestellten Gebietes sind auf der Grundlage der luftverkehrlichen Planfeststellung zugelassen. Im Westen grenzt das Vorhabengrundstück an den Gehölzsaum, der den Ludwigskanal begleitet. Dahinter liegt der den Flughafen umschließende offene Landschaftsraum.

1.4 Infrastrukturelle Erschließung

Das Vorhabengrundstück selbst besteht derzeit noch aus brachliegenden Wiesenflächen und ist für die Medienversorgung noch nicht erschlossen. In unmittelbarer Nähe befinden sich jedoch Anschlusspunkte für die entsprechende Erschließung. Das Vorhabengrundstück profitiert insoweit von seiner Lage im direkten Anschluss an den Bereich des Flughafens München und ist daher für das vorliegende Vorhaben in besonderer Weise geeignet.

Unmittelbar östlich des Vorhabens verlaufen auf Grundstücken der FMG Trink-, Abwasser- und Löschwassernetze mit hohen Kapazitäten, Fernwärmeanlagen, Stromtrassen sowie Telekommunikations- und Glasfaserleitungen. Das Trinkwassernetz der FMG wird über den Wasserzweckverband Moosrain versorgt. Das Abwasserkanalnetz wird im Klärwerk des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos geklärt. Die Fernwärmeleitungen sind mit dem Fernwärmenetz der Fernwärmeversorgung Freising verbunden. Das Abwasserkanalnetz der Stadt Freising verfügt über Anschlusspunkte im Gewerbegebiet Clemensänger und im Stadtteil Attaching. Die Fernwärmeleitungen sind mit dem Fernwärmenetz der Fernwärmeversorgung Freising verbunden.

Unmittelbar nördlich des Vorhabengrundstücks im Bereich des Briefzentrums befindet sich außerdem eine Mittelspannungsstromleitung der Stadtwerke Freising mit bis zu 20 kV Leistung.

1.5 Verkehrliche Erschließung

Die Lage des Vorhabengrundstücks ermöglicht eine leistungsfähige und dem Vorhaben gerecht werdende verkehrliche Erschließung. Die Infrastruktur für den fließenden und ruhenden Verkehr ist für sämtliche Verkehrsarten und Nutzungen bereits weitgehend vorhanden. Dies schafft bedeutende Synergieeffekte.

Zur fachgerechten Prüfung und Optimierung der Mobilitätsarten und Infrastrukturen wurde ein umfangreiches Gesamtverkehrsgutachten von den Fachbüros OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG sowie Intraplan Consult GmbH auf Grundlage zahlreicher Untersuchungen erstellt, das sowohl den veranstaltungsbezogenen Verkehr als auch den allgemeinen Flughafen- und sonstigen Verkehr berücksichtigt. Dieses Gutachten enthält zwei Teilbereiche: den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Ergebnisse des Gesamtverkehrsgutachtens belegen, dass die bestehende Infrastruktur, ergänzt durch bereits abgestimmte und auf Machbarkeit geprüfte Anpassungen, den zusätzlichen Verkehr des Vorhabens gut aufnehmen kann. Auf die Inhalte des Gesamtverkehrsgutachtens wird verwiesen.

1.5.1 Fließender Verkehr

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Erschließung für den MIV erfolgt über die Bundesautobahn A92 und deren Anschlussstelle Autobahndreieck Flughafen München, die Bundesstraße B 301 und die Erdinger Allee in Fortführung der Zentralallee mit einer Verknüpfung der Flughafentangente St 2580. Auf dem Flughafengelände selbst wird die Erschließung des Vorhabengrundstücks dann über die autobahnähnlich ausgebaute Zentralallee mit den beiden teilplanfrei ausgebildeten Verknüpfungspunkten „Knoten West 0“ und „Knoten West 1“ sowie die Nordallee und Freisinger Allee sichergestellt. Über den Knoten West 0, der unmittelbar östlich des Vorhabengrundstücks verläuft und die parallel zur Zentralallee verlaufende Nordallee ist das Vorhabengrundstück mit dem Flughafengebiet, insbesondere seinem vorhandenen Straßen- und Wegenetz, vorhandenen Parkflächen, einer Tankstelle, einem internationalen Innovationszentrum mit Gewerbemietflächen („LabCampus“) sowie diversen Flughafenhotels verbunden.

Unmittelbar nördlich des Vorhabengrundstücks verläuft die Freisinger Allee, die östlich in die Nordallee und westlich in die Bundesstraße B 301 mündet.

Taxi- und Ride-Sharing-Verkehr

Über die zuvor genannten Straßen und Wege wird das Vorhaben auch mit dem Taxi- und Ride-Sharing-Verkehr (wie bspw. Uber) erschlossen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Auch in Bezug auf die Anbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr profitiert das Vorhaben von der Lage in unmittelbarer Nähe zum Flughafen München: Die S-Bahn-Haltestelle „Flughafen-Besucherpark“ liegt innerhalb des Netzes des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV), vgl. [MVV Netzplan S-Bahn, U-Bahn, Regionalzug](#), und ist vom Vorhabengrundstück fußläufig in ca. 15 Minuten zu erreichen. Die Haltestelle wird derzeit von den Linien S 1 und S 8 und dem Überregionalen Flughafenexpress (ÜFEX) aus den Richtungen Regensburg/Landshut und Nürnberg (jeweils auch mit Halt in Freising) bedient. Nach Fertigstellung des sog. Erdinger Ringschlusses wird die vorhandene S-Bahn-Anbindung neben der bereits heute vorhandenen Anbindung an das Stadt- und Umlandgebiet der Stadt München zukünftig um eine weitere S-Bahnlinie in Richtung Osten erweitert. Zusammen mit der im Bau befindlichen zweiten Stammstrecke in München wird sich dadurch das Zugangebot am Flughafen München in Zukunft weiter verbessern.

Direkt am nördlichen Grundstücksrand befindet sich die Bushaltestelle „Flughafen Briefzentrum“, die von der Buslinie 635 Flughafen Terminal – Freising) bedient wird.

Zur näheren Beschreibung der betrieblichen Auslastungen des öffentlichen Verkehrs und zur fußläufigen Erreichbarkeit des Vorhabengrundstücks von den Haltestationen des ÖPNV wird auf das Gesamtverkehrsgutachten verwiesen.

Radverkehr

Das bestehende Fahrradnetz rund um den Flughafen sowie der Isarradweg München-Degendorf verbinden das Vorhabengrundstück sowohl mit den umliegenden Gemeinden als auch überregional.

Die Erreichbarkeit des Grundstücks für den Radverkehr ist aus zwei Richtungen sichergestellt: Radfahrer aus dem Norden (Freising) gelangen über den Flughafenradweg an der Ismaninger Straße direkt an die Freisinger Allee. Radfahrer aus dem Westen (Hallbergmoos) gelangen über den Wirtschaftsweg an der B 301 zur Freisinger Allee und Nordallee. Aus Richtung Osten, von Schwaig kommend, führt die Strecke über die Erdinger Allee und Freisinger Straße ebenfalls zur Nordallee.

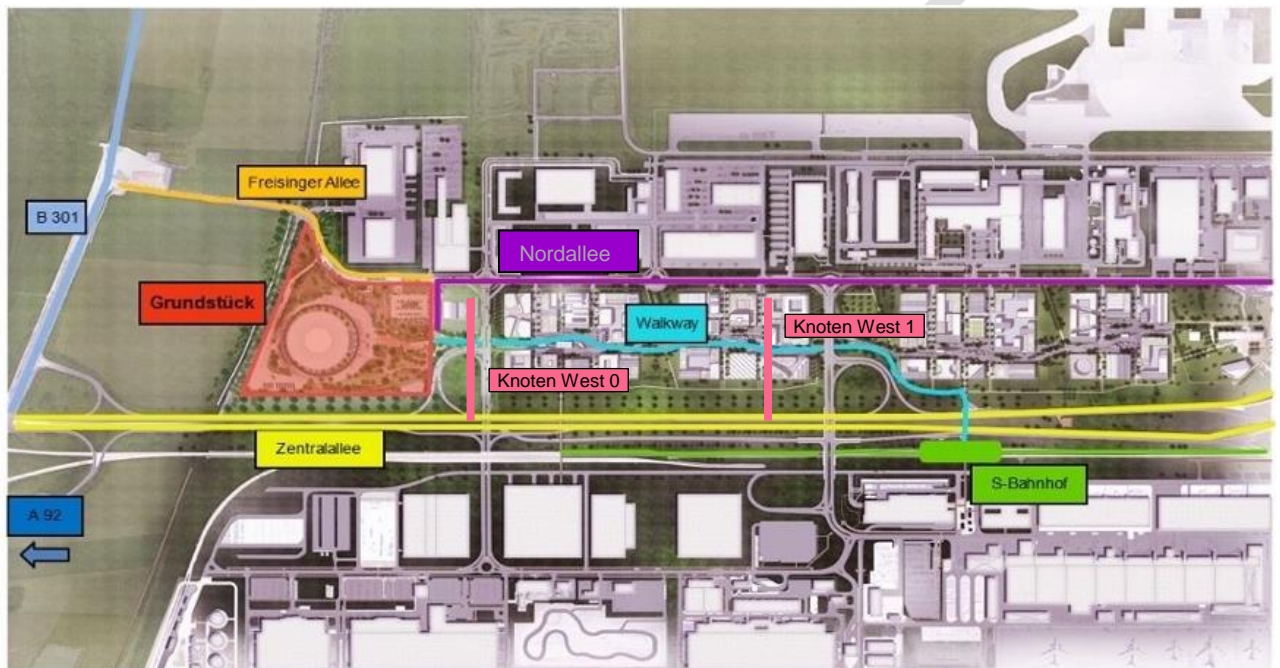
Zusätzlich verläuft der sogenannte Umwelt-Radweg rund um den Flughafen, ein touristisches und freizeithliches Angebot mit integrierten Points of Interest entlang der Route. Das Vorhabengrundstück selbst ist über eine entsprechend signalisierte Querungseinrichtung an das bestehende Radwegenetz auf der Nordseite der Freisinger Allee angebunden. Am Knoten West 0 besteht eine Radverkehrsverbindung zwischen der Nord- und Südseite der Zentralallee in unmittelbarer Nachbarschaft zum Vorhabengrundstück.

Fußgängerverkehr

Das Vorhabengrundstück ist teils durch bestehende und teils durch geplante, bis zur Nutzungsaufnahme des Vorhabens fertiggestellte Fußgängerwege gut erreichbar.

Nördlich der Freisinger Allee existiert ein Geh- und Radweg, der das Flughafengelände über die Nordallee mit dem nördlich der Freisinger Allee liegenden Briefzentrum, der existierenden Bushaltestelle an der Freisinger Allee und weiteren Geh- und Radwegen, die u.a. bis in die Stadt Freising führen, verbindet. Beidseitig der Nordallee existieren befestigte Fuß- und Radwege mit Querungshilfen.

Übersicht der Straßen und Wege



Lageplan mit Bezeichnung der wichtigsten verkehrlichen Erschließungswege

Rechtliche Aspekte

Die öffentlichen Straßen und Wege im Flughafenbereich sind für jedermann öffentlich nutzbar. In Bezug auf die vorhandenen öffentlichen Straßen ist zwischen Straßen im planfestgestellten Bereich und außerhalb davon zu unterscheiden. Die Freisinger Allee ist eine öffentliche zugunsten der Stadt Freising gewidmete Gemeindestraße in der Unterhaltslast und im Eigentum der FMG.

Die westlich an das Plangebiet angrenzende B 301 ist eine Fernstraße nach § 1 FStrG und wird vom Staatlichen Bauamt Freising für den Freistaat Bayern unterhalten.

Alle übrigen im planfestgestellten Bereich liegenden Straßen (auch die Zentralallee) sind faktisch öffentliche Straßen im Privatbesitz der FMG. Dies ergibt sich aus Folgendem: Im 98. Planfeststellungsänderungsbeschluss vom 05.07.2011 wurde die FMG unter Teil III. Nr. 14 des verfügbaren Teils des Beschlusses wie folgt verpflichtet:

„Die FMG hat innerhalb des Flughafengeländes für eine ausreichende, insbesondere angemessene leistungsfähige Erschließung der (der Öffentlichkeit zugänglichen) Flugplatzanlagen zu sorgen. Dazu hat die FMG die im „Plan der baulichen Anlagen und Grünordnung“ (I-102) festgesetzten „Örtlichen Verkehrsflächen Straßenverkehr (öffentlich)“ in zeitlichem Zusammenhang mit der Herstellung der zu erschließenden Flugplatzanlagen zu errichten und der Öffentlichkeit zur Nutzung zugänglich zu machen.“

Diese Regelung dient der Klarstellung der bereits seit dem Planfeststellungsbeschluss vom 04.07.1979 geltenden Rechtslage, nach der sämtliche Straßenverkehrsflächen auf dem Flughafengelände rechtlich als öffentliche Sache der Allgemeinheit zur Verfügung stehen. Diese Verkehrsflächen sind öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen faktisch gleichgestellt.

Die im Rahmen des Planfeststellungsrechts als „örtliche Verkehrsflächen“ festgestellten Flächen werden in ihrer Zweckbestimmung nicht näher differenziert. Innerhalb der als „örtliche Verkehrsflächen“ ausgewiesenen Bereiche ist die Anlage von Fahrbahnen, Parkflächen und Geh- und Radwegen, die für eine öffentliche Benutzung bestimmt sind, Grünflächen und verkehrlichen Nebenanlagen nach Ermessen der FMG möglich, soweit nicht bestehende örtliche Verkehrsflächen erweitert werden – dies bedarf einer separaten Festlegung durch Planfeststellungsbeschluss.

Insbesondere ist bei Neuanlagen, Verbreiterung oder Erweiterung von Verkehrsanlagen (z.B. Verbreiterung bestehender Fußwege, Anlage von Über- und Unterführungen, Herstellung von Straßenbegleitgrün) grundsätzlich keine weitere öffentlich-rechtliche Grundzulassung notwendig. Die Vorgaben des Fachrechts (naturschutzrechtliche Eingriffsgenehmigungen, WHG-Gestattungen bzgl. Entwässerung oder artenschutzrechtliche Ausnahmen erforderlich sein und/oder insb. immissionsschutzrechtliche Betrachtungen) bleiben unberührt. Die Durchführung solcher Maßnahmen hängt zudem zivilrechtlich allein von der Zustimmung der FMG ab.

Der Vorhabenträger hat trotz o.g. Ausführungen mit der FMG Kooperationsvereinbarungen („**FMG-Kooperationsvereinbarungen**“) getroffen, um die langfristige, gemeinsame Nutzung der verkehrlichen, landseitigen Flughafeninfrastruktur zusätzlich vertraglich sicherzustellen. Anreisende Veranstaltungsgäste können die Infrastrukturen nutzen, um zum Vorhabengrundstück zu gelangen.

Die Kooperationsvereinbarungen wurden verbindlich, dauerhaft und unbefristet abgeschlossen; ordentliche Kündigungsrechte wurden vollständig ausgeschlossen. Eine „Kündigung aus wichtigem Grund“ ist nur nach Setzung sowohl einer auskömmlichen Abhilfefrist als auch einer zusätzlichen Verhandlungsfrist möglich. Der dauerhafte Bestand der ergänzenden vertraglichen Rechte des Vorhabenträgers gegenüber der FMG ist somit hinreichend gesichert. Als Vertragspartner bietet die FMG durch ihre Bindung an die Erfüllung der ihr zugewiesenen öffentlichen Aufgabe (Betrieb des Verkehrsflughafens München), ihre Gesellschafterstruktur (alle Gesellschafter sind Gebietskörperschaften der öffentlichen Hand) und die durch das

öffentliche Recht bestehenden Bindungen hohe Gewähr und Leistungsfähigkeit im Hinblick auf die eingegangenen Verpflichtungen. Es sind zusätzlich rechtliche Sicherungen für den unwahrscheinlichen Fall vorgesehen, dass sich die Gesellschafterstruktur der FMG maßgeblich ändert und/oder Teile der Infrastrukturen veräußert werden sollten.

1.5.2 Ruhender Verkehr

Stellplätze am Flughafen München

In unmittelbarer Nähe zum Vorhabengrundstück befinden sich mehrere öffentlich zugängliche Parkhäuser und Stellflächen der FMG. 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:

- „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),
- „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).

In der erweiterten Nähe stehen darüber hinaus weitere öffentlich zugängliche Parkhäuser und Parkflächen zur Verfügung.

Die Stellplätze können entweder durch Einfahrt in die Parkeinrichtung („Ziehen eines Parktickets“) oder durch Vorabbuchung über ein Online-Portal der FMG gebucht werden. Die Parkflächen dienen grundsätzlich der Bewältigung und Verknüpfung des Besucherverkehrs des Flughafens und seiner Einrichtungen, sind aber nicht exklusiv vergeben.

Die Fluggäste des Flughafens München reisen vorwiegend mit dem ÖPNV oder Mobilitätsdienstleistern an; weniger als die Hälfte der originären Fluggäste reisen mit dem eigenen PKW an (vgl. Statistischer Jahresbericht der FMG zum Jahr 2023 unter [Statistischer Jahresbericht 2023](#) dort S. 12). Die Belegungszahlen der Stellplätze schwanken dabei saisonabhängig. So ist in den Hauptreisezeiten, d.h. vor allem in den bayerischen Ferienzeiten, die Belegung der Parkplätze höher als in den übrigen Zeiten. Insoweit ergänzen sich die Saisons des Flughafen- und des Arenabetriebs, da die Hauptsaison des Veranstaltungsbetriebs der Arena gerade *außerhalb* der Hauptreisezeiten, insbesondere den bayerischen Sommer- und Weihnachtsferien, liegt. Nach den Erfahrungswerten der FMG kann davon ausgegangen werden, dass selbst in Hauptreisezeiten keine vollständige Auslastung der Stellplatzkapazitäten erfolgt, insb. da in den Parkflächen auch dauerhaft Stellplätze für Mitarbeiter vorgehalten werden, die v.a. in den Abendstunden nicht genutzt werden. Grundsätzlich gilt daher,

dass auf dem Flughafengelände des Flughafens München durchgehend Stellplätze für die öffentliche Nutzung zur Verfügung stehen.

1.5.3 Luftverkehr

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.

1.6 Naturhaushalt

1.6.1 Orts- und Landschaftsbild

Der Landschaftsraum liegt in der Münchner Ebene, einer nur sehr schwach in Richtung Nordost geneigten nacheiszeitlich entstandenen Geländeoberfläche, die nur durch die im Zuge der Moorkolonisierung entstandenen Entwässerungsgräben und ihre Gehölzreihe strukturiert war. Westlich liegen die gehölzreichen Isarauen als regionaler Grünzug. Durch den Flughafenbau kamen weithin offene Flugbetriebsflächen und durchgrünte Bauquartiere hinzu.

Der Freiraum im Bereich des Flughafens ist geprägt durch ein- und mehrzeilige Baumreihen entlang der Straßen und baumüberstellte Parkplätze. Diese dienen der Steigerung der Ortsidentität, der Orientierung, der Verknüpfung verschiedener Bereiche, dem Windschutz und der Verbesserung des Kleinklimas.

Das Planungsgebiet ist nicht Bestandteil des planfestgestellten Flughafengebiets, strukturell ist es dennoch ein Bestandteil des Flughafenareals. So ist der westlich gelegene Ludwigskanal einschl. seiner Ufergehölze Gegenstand der Planfeststellung des Flughafen München als Bestandteil der Flughafenrandzone. Ziel war u. a. die Schaffung eines Grünelementes zur landschaftlichen Gliederung des Flughafenumfeldes und zur Einbindung des westlichen Einfahrtbereiches in die Landschaft.

Das Landschaftsbild der Stadt Freising wird wesentlich geprägt vom Domberg und dem Weihenstephaner Berg an der Grenze zwischen dem Donau-Isar-Hügelland und der Münchner Schotterebene. Der Ausblick von den beiden Erhebungen reicht über das Erdinger Moos mit dem dort liegenden Flughafen München hinweg, bis nach München und in die Alpen.

1.6.2 Topographie, Boden, Grundwasser

Das überwiegend ebene Vorhabengrundstück liegt etwa 1,0 m unterhalb des umlaufenden Straßendamms. Im südlichen Grundstücksbereich steigt es um rd. 0,20 m (im Osten) bis 1,10 m (im Westen) an, so dass sich eine Ost-West verlaufende Böschung vollständig durch das Projektgebiet zieht. An die Freisinger Allee schließt das Vorhabengrundstück auf einer

Höhe von ca. 450,0 m ü NHN an. Das Vorhabengrundstück ist derzeit unversiegelt. Die Straßenverkehrsfläche der Freisinger Allee ist hauptsächlich versiegelt, weist jedoch auf der Nordseite einen fast durchgängigen, ca. 4,5m breiten Baumgraben auf.

Geologisch gesehen liegt das Untersuchungsgebiet in der weiträumigen Molasselandschaft des Alpenvorlandes und im nördlichen Teil der Münchener Schotterebene. Während und nach der letzten Eiszeit wurden hier von den Gletschern Terrassenkiese und darauf feinkörniger pleistozäner Sand abgelagert. Diese Sande wurden durch Ablagerungen der Isar wieder mit Kies überschüttet. Sie bilden einen mächtigen Kieskörper, dessen Basis im Geltungsbereich bei 8 bis 13 m unter GOK liegt. Die Flusskiese bilden einen zusammenhängenden, gut durchlässigen Porengrundwasserleiter, der zum Zeitpunkt der Beprobung für das Baugrundgutachten bereits ab einer Tiefe von 1,2 m Grundwasser führte, wobei sich aber auch höhere Spiegellagen bis GOK bzw. knapp darunter einstellen können. Eine grundwasserstauende Schicht in der Tiefe wurde bei den Erkundungen im Vorhabengebiet nicht angetroffen. Es ist danach davon auszugehen, dass der gesamte Bodenkörper bis zur Erkundungstiefe von maximal 20 m vollständig wassergesättigt ist und zusammen den quartären Grundwasserleiter bildet. Die überwiegende Grundwasserfließrichtung ist von Südwest nach Nordost.

Auf den grundwasserwassergefüllten Flusskiesen liegen noch ein Verwitterungs- und der Oberbodenhorizont. Stellenweise finden sich, vor allem im südlichen Teil des Vorhabengebiets, noch oberhalb des Mutterbodens aufgebrauchte Auffüllungen nach Geländemodellierungen.

1.6.3 Vegetation- und Biotopfunktion, Fauna

Der Vegetationsbestand des Vorhabengebiets, zunächst nur die Grünlandbereiche, wurde Ende August 2020 gemäß der Biotopwertliste zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung erfasst. Im Januar 2022 wurden auch den Baumreihen und den westlich den Ludwigskanal begleitenden Gehölzbeständen Biotop- und Nutzungstypen zugeordnet.

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

Die Biotoptypenerfassung wurde im Frühsommer 2022 wiederholt. Dabei wurden die Vorkommen gesetzlich geschützter Offenlandlebensräume wie arten- und strukturreiches Dauergrünland sowie kleinflächig auch Magerrasen verifiziert. Schützenswerte Landschaftsteile sind der Ludwigskanal und sein Gehölzuffersaum sowie die beiden damit assoziierten Baumgruppen auf dem Vorhabengrundstück.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wird eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung gemäß dem im Dezember 2021 neu aufgelegten Leitfaden „Bauen im Einklang mit Natur und Landschaft - Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ durchgeführt.

Zur Beurteilung der Bestandssituation Fauna liegen faunistische Kartierungen aus den Jahren 2020, 2022 und 2023 sowie die "Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)" vom 20.10.2024 vor. Das Untersuchungsgebiet umfasst nicht nur den Geltungsbereich des Bebauungsplans, sondern reicht bis westlich der B 301 und sogar der A 92.

Die Analysen zeigen, dass die bedeutsame Fauna im Bereich des Vorhabengrundstücks im Wesentlichen von Fledermäusen und Vögeln getragen wird, die in den Ludwigskanal begleitenden Gehölze Nahrung suchen bzw. brüten. Im erweiterten Untersuchungsgebiet wurden im Rahmen der Erhebungen zwölf relevante Säugetierarten, davon 10 Fledermausarten sowie sechs nicht näher bestimmbare Fledermaus-Taxa festgestellt, die vermutlich noch zwei weitere Fledermausarten repräsentieren. Neben Fledermäusen wurde der Biber und die Haselmaus festgestellt, für die eine Betroffenheit durch das Projekt insbesondere aufgrund der Entfernung zum Vorhabengrundstück im Rahmen der saP ausgeschlossen wurde. Auch bei den erfassten Reptilien (Zauneidechse, Schlingnatter) kann aufgrund der Siedlungsorte außerhalb des Geltungsbereichs eine Beeinträchtigung ausgeschlossen werden. Der Fundort der kartierten Amphibien (Kammolch, kleiner Wasserfrosch) befindet sich auch jeweils ca. 2,5 km außerhalb des Geltungsbereichs. Auch eine Beeinträchtigung von Tothholzkäfern, Tagfaltern und Weichtiere wurde im Rahmen der saP ausgeschlossen. Insgesamt konnten 54 Vogelarten beobachtet werden, davon 34 in 149 Revieren mit Status "Brutnachweis/Brutverdacht". Darüber hinaus waren zehn Arten zusätzlich als im Untersuchungsgebiet "möglicherweise brütend" einzustufen. Darunter befinden sich die in Bayern gefährdeten Eisvogel, Gelbspötter, Halsbandschnäpper und Gartenrotschwanz. Unter Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen werden Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht einschlägig.

1.6.4 Kultur- und Sachgüter

Die Auswertung des Bayerischen Denkmaltlas ergab, dass weder im Planungsgebiet noch im Umfeld Boden- bzw. Baudenkmäler vorhanden sind.

1.7 Vorbelastungen

Die Vorbelastungen im Geltungsbereich durch Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen, elektromagnetische Felder und Altlasten sind im beigefügten Umweltbericht detailliert dargestellt. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen. Nachfolgend erfolgt ein Überblick über die wesentlichen Aussagen zur Bestandssituation.

1.7.1 Lärmimmissionen

Das Vorhaben ist insbesondere durch Fluglärm von startenden und landenden Passagier- und Frachtflugzeugen sowie der Hubschrauberstaffel betroffen. Darüber hinaus ergibt sich eine Verkehrslärmeinwirkung sowohl durch Straßenverkehr auf der angrenzenden Zentralallee und der B 301 als auch durch Schienenverkehr auf der angrenzenden Schienenstrecke. Die sich für den Geltungsbereich des Bebauungsplans ergebenden Ergebnisse und Maßnahmen werden unter Punkt 6.16 des Umweltberichts ausgeführt.

1.7.2 Luftschadstoffe

Das geplante Vorhaben ist Luftschadstoffimmissionen durch den Luftverkehr des Flughafens Münchens wie auch durch den Straßenverkehr ausgesetzt. Nördlich, östlich und südlich des Geltungsbereichs befinden sich mehrere Gewerbebetriebe (z. B. DHL-Paketzentrum, Agip-Tankstelle usw.). Somit ist von diversen immissionstechnischen Belastungen auf das Plangebiet auszugehen.

Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV, insbesondere durch NO₂ und PM₁₀, werden unter Berücksichtigung der geplanten Gebäudenutzungen zuverlässig eingehalten.

1.7.3 Erschütterungen und sekundärer Luftschall

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

1.7.4 Elektrische und magnetische Felder

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

Die Hochfrequenzsendeanlagen des Flughafens, insbesondere die leistungsstarken Sendeanlagen wie Luftraumüberwachungsradar und Flugfeldüberwachungsradar, sind durch das Büro Müller-BBM Industrie Solutions GmbH im Rahmen anderer Projekte am Flughafen untersucht worden. Aus den Ergebnissen ist bekannt, dass keine nennenswerten Immissionen elektromagnetischer Felder im Sinne der 26. BImSchV auftreten. Weitere relevante elektromagnetische Quellen sind derzeit nicht bekannt.

1.7.5 Altlasten und Kampfmittel

Eine im Jahr 2021 durchgeführte orientierende umwelttechnische Vorerkundung des Vorhabengrundstücks mit elf gleichmäßig über die Fläche verteilten Bohrpunkten ergab, dass in allen Oberboden-Laborproben die Vorsorgewerte der BBodSchV, Tabelle 4.1 und 4.2 (5) eingehalten werden. An fünf Beprobungspunkten wurden generell keine relevanten Konzentrationen der untersuchten Schadstoffe vorgefunden. An den weiteren Punkten wurden im Oberboden Konzentrationen an Mineralkohlenwasserstoffen und/oder Arsen nachgewiesen. Die Prüfwerte zu Arsen für Park- und Freizeitanlagen sowie für Industrie- und Gewerbegrundstücke sind an den Beprobungspunkten eingehalten. Erhöhte Konzentrationen an Arsen sind nach Einschätzung des Gutachterbüros typisch für die Region und geogen bedingt.

Eine im Rahmen einer geotechnischen Untersuchung vorgenommene abfallrechtliche Kurzbeurteilung aus dem Jahr 2024 mit drei Probepunkten weist keine Vermutung zum Vorhandensein von Schadstoffen auf. Dementsprechend dürfen die anfallenden Aushubmassen aus den anstehenden Kiesböden uneingeschränkt einer Verwertung zugeführt werden und können aus umwelttechnischer Sicht beispielsweise für geplante Geländeanschlüpfungen im Planungsgebiet herangezogen werden.

Für den Bau des Münchner Flughafens wurden die Flächen bereits auf eine Gefährdung hinsichtlich Kampfmittel untersucht. Nach Auswertung der verwendeten Luftbildserien und Unterlagen konnten keine potentiellen Kampfmittelbelastungen ermittelt werden.

1.7.6 Störfallbetrieb

Südlich des Planungsgebiets befindet sich ein Tanklager des Münchener Flughafens. Die Mindestsicherheitsabstände zum Tanklagergelände (min. 380 m) und zum nächstgelegenen Tank (min. 470 m) werden durch das Planungsgebiet eingehalten. Die benachbarte Tankstelle West stellt keinen Störfallbetrieb im Sinne der Störfallverordnung - 12. BImSchV dar.

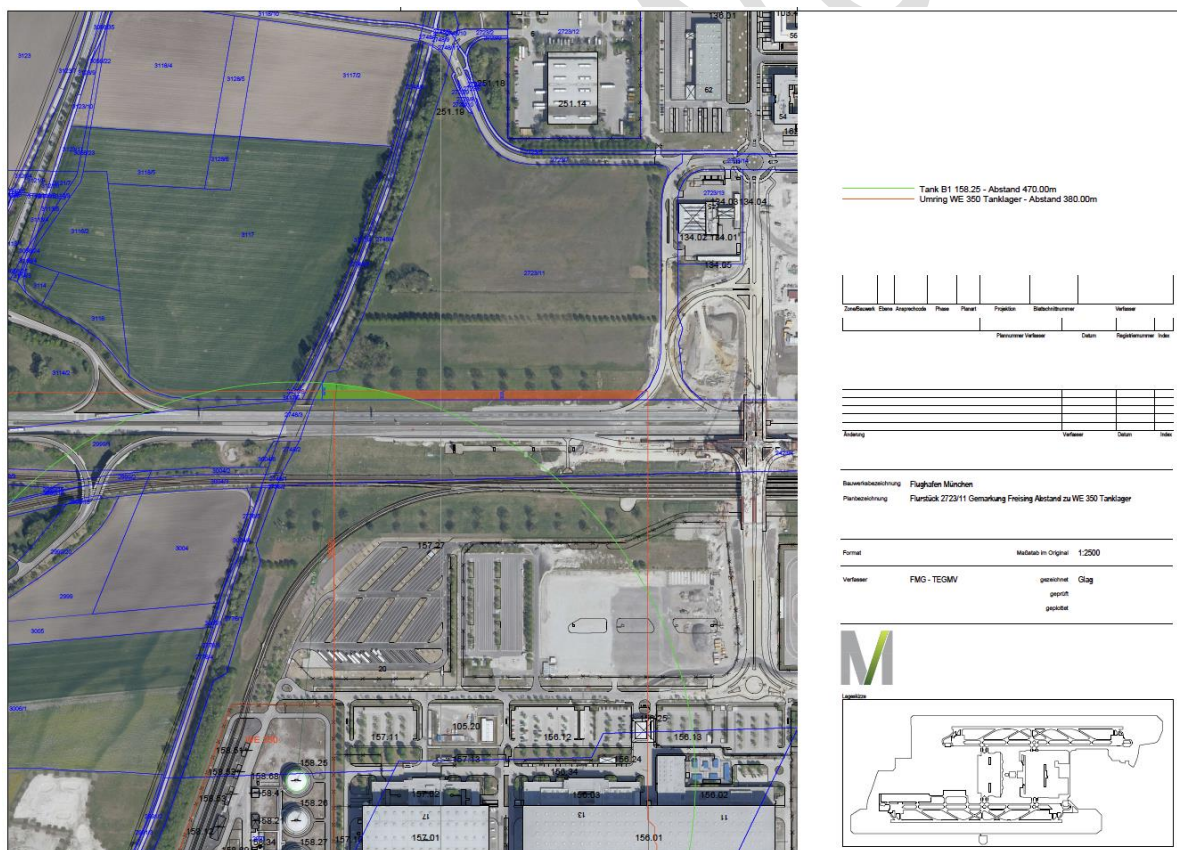


Abb. Mindestabstand Störfallbetrieb

2 Planungsziele

Der Bebauungsplan verfolgt das Ziel, die Realisierung des unter Ziffer 3.1 beschriebenen Vorhabens zu ermöglichen und ein attraktives Konzert- und Kongresszentrum für den Großraum München zu schaffen. Dabei sollen die städtebaulichen, kulturellen und infrastrukturellen Anforderungen in Einklang gebracht werden, um einen zukunftsweisenden und nachhaltig nutzbaren Veranstaltungsort zu entwickeln. Die Planung orientiert sich an folgenden Leitlinien:

Schaffung einer modernen multifunktionalen Mehrzweckhalle

Die Entwicklung einer modernen Mehrzweckhalle für verschiedene Veranstaltungen mit anschließendem Parkhaus und Hotel soll im direkten Umfeld des Flughafens München ermöglicht werden. Das Vorhaben soll sowohl national als auch international ausstrahlen und das kulturelle Angebot der Region erweitern.

Stärkung der Stadt Freising

Mit der Ermöglichung des Vorhabens soll die touristische und kulturelle Bedeutung der Stadt Freising im Großraum München nachhaltig gestärkt werden. Durch das Konzert- und Kongresszentrum wird Freising als Standort für Veranstaltungen, Tagungen und kulturelle Events attraktiver und vielseitiger. Der Stadtentwicklungsplan STEP 2030 weist ausdrücklich auf den Nachholbedarf an zeitgemäßen Veranstaltungsräumen in Freising hin. Das Vorhaben soll dazu beitragen, diesen Bedarf zu decken und eine neue Plattform für kulturelle, wirtschaftliche und gesellschaftliche Veranstaltungen zu schaffen. Durch eine substantielle Zunahme der Übernachtungszahlen in der Stadt Freising und in der Region soll der Tourismus sowie die lokale Wirtschaft (signifikante Förderung von ansässigen (Zuliefer-)Betrieben, Gastronomie, Hotellerie und weiteren Dienstleistungsbranchen) erheblich gestärkt werden.

Geordnete städtebauliche Entwicklung

Die Planungen verfolgen das Ziel, eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten. Hierbei steht die Integration des Vorhabens in das bestehende Umfeld im Fokus.

Sicherung der Erschließung

Die verkehrliche Erschließung des Vorhabens wird durch ein Konzept sichergestellt, das öffentlichen Nahverkehr, Individualverkehr, Fahrradinfrastruktur und Fußwege integriert. Emissionsarme Verkehrsmittel wie ÖPNV, Fahrräder, Mitfahrgelegenheiten und Ride-Sharing sollen gefördert werden, etwa durch die Integration eines ÖPNV-Tickets in Veranstaltungstickets, sichere Fahrradstellplätze etc..

Ausbaumaßnahmen innerhalb und außerhalb des Geltungsbereichs gewährleisten eine klare Verkehrsführung und ausreichende Kapazitäten. Die Maßnahmen sind im beiliegenden Verkehrsgutachten beschrieben und werden im Durchführungsvertrag festgelegt, um eine rechtzeitige Umsetzung sicherzustellen. Entsprechendes gilt für die Anbindung an alle erforderlichen Medien wie u.a. Wasser, Abwasser, Wärmeversorgung und Strom.

Nachhaltigkeit

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)

3 Vorhaben

3.1 Vorhabenbeschreibung

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

Das Sondergebiet setzt sich aus den drei Teilbaugebieten für Arena, Hotel und Parkhaus mit den jeweiligen Nutzungsschwerpunkten zusammen.

Während die Bauräume von Parkhaus und Hotel an die Freisinger Allee angrenzen und sich damit in die Bauflucht des benachbarten Lab Campus einfügen, wird die Arena in ihrer prägnanten Gestalt freigestellt. Der 34 m hohe Baukörper ist als Solitär wahrnehmbar und wird durch eine modellierte Parklandschaft eingerahmt und erschlossen.

Umgeben wird die Arena vom „Podium“, einer Zugangsebene zu den Rängen im Gebäude. Der Haupteingangsbereich befindet sich im östlichen Bereich, ca. 8 m tiefer.

Im Westen der Arena befindet sich auf gleicher Höhenlage der Betriebshof, der zur Anlieferung und technischen Andienung der Arena vorgesehen ist. Der Betriebshof rückt von der östlichen Grenze des Geltungsbereichs unter Rücksichtnahme auf den östlich verlaufenden Ludwigskanal ab. Durch eine entsprechende Eingrünung wird zusätzlich der Übergang zum Landschaftsraum gewahrt.

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

Die unterschiedlichen Geländeneiveaus und Zugangssituationen werden durch die Freiraumgestaltung eingebunden.

Unmittelbar östlich an die Arena schließt das Parkhaus an, das Stellplätze für Mitarbeiter und Gäste der Arena und des Hotels aufnimmt. Auch die barrierefreien Stellplätze sind hier - in unmittelbarer Nähe zur Arena - untergebracht. Der westliche, an die Arena anschließende zweigeschossige Teil des Parkhauses ist erdüberdeckt und in die Landschaftsgestaltung integriert. Lediglich zur Nordseite an der Freisinger Allee ist eine Fassade ausgebildet. Der achtgeschossige östliche Teil weist einen angemessenen Abstand zur Arena auf und bleibt mit 23 m Wandhöhe deutlich unterhalb deren Höhe (34 m). Die Zu- und Ausfahrt liegt mittig des Baukörpers an der Freisinger Allee.

Der dritte Baustein des Vorhabens, das Hotel, ist an der nordwestlichen Ecke des Vorhabensgebiets platziert und bildet dort eine markante Adresse und einen attraktiven Auftakt zum Kongress- und Veranstaltungszentrum. Zwischen Hotel und Parkhaus ist mit dem Taxi-Drop-off eine vorrangig verkehrlich genutzte Fläche vorgesehen. Durch die gemeinsame Bauflucht von Hotel und Parkhaus an der Freisinger Allee wird zur Straße hin eine geordnete städtebauliche Konfiguration geschaffen.

Die Gestaltung der Freiflächen sieht eine Wiesenlandschaft mit lockeren Baumstandorten und einem differenzierten Wege- und Freiflächengeflecht vor, die die Gebäude umgibt und auf natürliche Weise die Erschließung der Arena auf unterschiedlichen Ebenen ermöglicht. In den tieferliegenden Randbereichen werden die notwendigen Versickerungsflächen integriert. Die Hauptfußgängererschließung erfolgt dabei über die sogenannte „Plaza“, eine großzügige, multifunktional nutzbare Zone, die den Haupteingang der Arena mit der Unterführung zum Lab-Campus verbindet.

Die „mäandrierende Landschaft“ optimiert die öffentlichen Räume und soll den Besuchern vielseitige Möglichkeiten zum Aufenthalt bieten, gleichzeitig werden Versickerungsflächen für das Niederschlagswasser in die Freiflächengestaltung integriert.

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

3.1.1 Arena

Das zentrale Element des Vorhabens ist die Arena, ein multifunktionales Veranstaltungszentrum als Mehrzweckhalle (Versammlungsstätte) mit einer Kapazität von ca. 20.000 Gästen bestehend aus Räumen für Veranstaltungen geselliger, kultureller, künstlerischer, sportlicher, werblicher oder unterhaltender Art. Der Fokus liegt auf Veranstaltungen im Live-Entertainment Segment (wie zum Beispiel Konzerte, Live-Shows und Family-Shows) und im MICE-

Segment (Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions;). Ergänzend sollen sportliche, soziale und kulturelle Veranstaltungen realisiert werden. Die Arena wird dabei nicht als „Heimspielstätte“ eines Sportvereins dienen; ein regelmäßiger Ligabetrieb wird nicht stattfinden.

Die Arena wird ganzjährig betrieben. Die Anzahl und zeitliche Verteilung der Veranstaltungen variieren und hängen wesentlich von den Tourneep länen der Künstler sowie den jeweiligen Verfügbarkeiten und Anfragen ab. In den saisonalen Hochphasen im Frühjahr, Herbst und Winter ist – vor allem außerhalb von Ferienzeiten – eine erhöhte Veranstaltungsdichte zu erwarten, während in den Sommermonaten mit einer geringeren Auslastung zu rechnen ist. Veranstaltungen werden teils an aufeinanderfolgenden Tagen oder in kurzen Abständen durchgeführt; Ebenso können zwischen einzelnen Veranstaltungen aber mehrere Tage oder Wochen liegen, abhängig von organisatorischen Erfordernissen und Buchungsanfragen. Die Arena wird daneben über in Zusammenhang mit Veranstaltungen stehende Gastronomieflächen, Verwaltungsbereiche, Verkaufsbereiche (bspw. für Merchandising) sowie Serviceeinrichtungen verfügen, die einen reibungslosen Betrieb und einen hohen Komfort für die Nutzer gewährleisten.

Darüber hinaus ist die Einrichtung einer selbstständigen Schank- und Speisewirtschaft („Skygarden“) geplant.

a) Außengestaltung

Die Arena zeichnet sich durch eine klare, geometrische Form und eine markante, vorgelagerte Stützstruktur – das sogenannte „Exoskelett“ – aus. Hinter dem Exoskelett verläuft eine umlaufende Fassade. Entsprechend der üblichen Nutzung von Arenen werden an der Außenfassade verschiedene Aktivierungsflächen bzw. Werbeanlagen installiert. Anlagen zur Namensnennung der Arena werden an der Fassade des Exoskeletts in verschiedenen Himmelsrichtungen positioniert, außerdem sind im Osten des Exoskeletts LED-Videowände vorgesehen. Darüber hinaus bleibt das Exoskelett selbst frei von Werbeanlagen. An der inneren Fassade der Arena, insbesondere in den nach Osten ausgerichteten Bereichen, werden Aktivierungsflächen sowie Werbeanlagen wie Plakate oder Videowände integriert. Diese Anlagen sind teils beleuchtet oder verfügen über selbstleuchtende oder sich bewegende Elemente (insbes. Videowände), wodurch eine erhöhte Sichtbarkeit gewährleistet wird. Eine weitere Werbeanlage ist auf dem Dach vorgesehen und wird zweitweise ebenfalls beleuchtet. Zudem werden auf dem Dach der Arena Photovoltaikanlagen errichtet.

b) Innengestaltung

Im Inneren der Arena befinden sich der Hauptveranstaltungsraum mit Bühne und Zuschauerbereichen („Eventsaal“) für ca. 20.000 Besucher, Erschließungsflächen sowie verschiedene dienende Räumlichkeiten für Gastronomie, Services, Versorgung, Sponsoring, Verwaltung und Gebäudeausrüstung. Der Eventsaal besteht aus einem Bühnenbereich und einer flexiblen, ebenen Fläche im Erdgeschoss, dem sogenannten „Innenraum“. Diese Fläche kann vielseitig genutzt werden, insbesondere für Bühnenaufbauten oder für Steh- und Sitzplätze. Um den Innenraum herum befinden sich in einer Art Hufeisenform mehrere Tribünen bspw. der „Unterrang“, der „Mittelrang“ und der „Oberrang“. Der gewählte Aufbau mit einer

Ausgestaltung des Innenraums mit freier Aktionsfläche im Erdgeschoss erlaubt, je nach Bedarf für die konkrete Veranstaltung, verschiedene Bühnenvarianten, u.a. auch die Anordnung einer sog. „Center Stage“-Bühne, also einer im Innenraum mittig angeordneten Bühne. Nach dem Haupteingang und vor dem Innenraum, liegt ein Foyer, das sowohl als Eingangs- und Empfangsbereich als auch für kleinere Veranstaltungen genutzt werden kann. Hinter den Tribünen sind Erschließungsbereiche mit Fluren, Treppen und Aufzügen sowie u.a. Servicebereiche, Gastronomie, Lounges, Büros, Verwaltung, Künstlerbereiche und weitere Funktionsräume wie bspw. Toiletten, Ruheräume und Erste-Hilfe-Stationen vorgesehen, die funktional den Veranstaltungsräumen zuzuordnen sind. Im westlichen Bereich der Arena befinden sich die Betriebsbereiche der Arena. Hier sind u. a. Logistikräume, technische Anlagen, Büros, Lagerflächen, Werkstätten, Aufenthaltsräume, Küchen und Künstlergarderoben untergebracht. Weitere technische Anlagen sind sowohl unter dem Arena-Podium als auch auf einer herabgesetzten Dachfläche im äußeren Teil des Hauptdaches, die das Hauptdach ringförmig umschließt, vorgesehen. Auch diese dienen funktional den Veranstaltungsräumen.

c) Nutzung

aa) Eventsaal

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 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, Firmenveranstaltungen 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.

Es stehen Hospitality-Bereiche zur Verfügung, die exklusive Sitzplatzbereiche, gastronomische Angebote sowie den Zugang zu Lounge- und Clubbereichen, umfassen.

Die multifunktionale Gestaltung ermöglicht eine individuelle Anpassung an unterschiedliche Veranstaltungskonzepte sowie variable Zuschauerzahlen und ermöglicht die Durchführung von Veranstaltungen aller Art. Für Besucher stehen an Veranstaltungstagen speziell eingerichtete Catering-Bereiche und Merchandising-Stände zur Verfügung, an denen Essen, Getränke und Fanartikel angeboten werden.

bb) Foyers

Die Eingangsbereiche der Arena sind Foyers, die an Veranstaltungstagen als Empfangs-, Pausen- und Sammelflächen dienen. Weiterhin ist ein Foyer im nördlichen Bereich der Arena

vorgesehen, das sich primär an Hospitality-Gäste richtet. Dieses Foyer dient als repräsentativer Empfangs- und Aufenthaltsfläche insbes. für Besucher der Lounge- und Clubbereiche. Die Foyers werden auch durch Gastronomieangebote, Verkaufsflächen für Merchandising sowie repräsentative Präsentationsbereiche für Partner und Sponsoren genutzt. An Tagen ohne Hauptveranstaltungen im Eventsaal können die Foyer-Flächen für kleinere Events, wie Empfänge, Ausstellungen oder Zusammenkünfte, genutzt werden.

cc) Versorgung der Nutzer

Das gastronomische Angebot der Arena ist auf die Anforderungen einer modernen Konzert- und Veranstaltungsstätte ausgerichtet. Es vereint die Grundversorgung der Besucher mit weiteren kulinarischen Optionen. Im Mittelpunkt des gastronomischen Konzepts stehen für Arenen typische Selbstbedienungsstände sowie Kioske, die an Veranstaltungstagen eine zügige und bedarfsgerechte Versorgung der Gäste mit Essen und Getränken sicherstellen. Ergänzend dazu werden gastronomische Einrichtungen in Lounge- und Club- und Restaurant-Bereichen mit Sitzangeboten und Bedienung, angeboten, die ein erweitertes Spektrum an Essen und Getränken bereitstellen. Die Versorgung der gesamten gastronomischen Einrichtungen erfolgt nach Bedarf über zentral und dezentral organisierte Catering- und Küchenbereiche, die auf die Anforderungen einer hohen Besucherfrequenz ausgelegt sind. Die Hauptbetriebszeiten der Küchen orientieren sich an den Veranstaltungen.

Restaurantflächen sind Bestandteil des gastronomischen Angebots und dienen in erster Linie der Versorgung von Veranstaltungsgästen.

dd) Lounges und Clubs

Innerhalb der Arena sollen Lounges und Clubs integriert werden, um ein vielseitiges Erlebnisangebot für Besucher zu schaffen. Die Lounge- und Club-Bereiche richten sich vornehmlich an Besucher mit exklusiven Tickets und bieten eine restaurantähnliche Atmosphäre. In den Lounges und Clubs werden teilweise auch spezielle Veranstaltungen, wie beispielsweise Aftershow-Partys, stattfinden. Lounges sind mit hochwertiger Ausstattung und gastronomischen Angeboten versehen, Clubs werden hier üblicherweise noch durch Tanzflächen und Bars ergänzt. An Tagen ohne Hauptveranstaltungen im Eventsaal können die Lounges und Clubs für Events, wie Musikveranstaltungen, Ausstellungen oder Zusammenkünfte, genutzt werden.

ee) Selbstständige Schank- und Speisewirtschaft - Skygarden

Das Restaurant im östlichen Oberrang mit angrenzender Terrasse, der sogenannte „Skygarden“ wird als selbstständige Schank- und Speisewirtschaft mit voll ausgestatteter Küche ganzjährig betrieben. Während Veranstaltungen im Eventsaal ist der Skygarden vorrangig für Veranstaltungsgäste zugänglich. Die Gesamtkapazität der Arena wird hierdurch nicht erhöht. Beim Betrieb der gastronomischen Einrichtungen wird die Allgemeine Sperrstunde nach Maßgabe des § 7 BayGastV eingehalten; die Öffnungszeiten werden im Übrigen nach Bedarf festgelegt. Im Skygarden sind auch Musik- und Tanzveranstaltungen vorgesehen, darunter auch Live-Musikdarbietungen oder Performances von Live-DJs. Weiter können im

Rahmen des Betriebs des Skygardens nach Bedarf auch außerhalb von Veranstaltungstagen die Lounge- und Clubbereiche genutzt werden.

ff) Sponsoren- und Merchandisingflächen

Die Arena wird über verschiedene Sponsoren- und Merchandisingflächen für den Verkauf von Fanartikeln und Event-Souvenirs, sowie zur Nutzung als Showroom und/oder Präsentationsfläche, verfügen. Neben den üblichen festen Verkaufs- und Präsentationsständen, temporären Ständen und Aufstellern, die an Veranstaltungstagen in Publikumsbereichen positioniert werden, stehen auch spezielle begehbare Sponsoring- und Merchandising-Räumlichkeiten zur Verfügung.

gg) Verwaltungsflächen

Die Arena verfügt über übliche Verwaltungsflächen, die den Betrieb und die Nutzungen der Einrichtung unterstützen. Dazu zählen beispielsweise Büro- und Mitarbeiterbereiche, Sozialräume, Werkstätten, Lagerflächen, Sicherheitsräume sowie Flächen für die technische Gebäudeausrüstung (TGA) und die allgemeine Versorgung der Arena. Darüber hinaus wird die Arena über spezielle Bereiche für BOS-Organisationen (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben) verfügen, um die Zusammenarbeit und Unterstützung durch Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste oder andere relevante Stellen sicherzustellen. Die Verwaltungsflächen dienen der Verwaltung, Administration, Steuerung, Sicherheit, Organisation, (Veranstaltungs-)Planung und Vermarktung.

hh) Andienungsflächen

Die Andienungsflächen zur logistischen Versorgung der Arena befinden sich im westlichen Gebäudeteil und im Betriebshof. Diese Flächen sind darauf ausgelegt, Material, Bühnenausstattung, technisches Equipment sowie F&B-Produkte effizient und sicher zu be- und entladen. Für die Abwicklung des Lieferverkehrs stehen Loading Docks zur Verfügung, die es ermöglichen, Lastkraftwagen direkt bis an das Gebäude heranzuführen und ihre Ladung unmittelbar zu entladen. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, dass LKW bei Bedarf direkt in den Innenbereich der Arena fahren können, um dort Be- und Entladevorgänge durchzuführen. Die räumliche Nähe der Andienungsflächen zur Bühne gewährleistet kurze Transportwege innerhalb des Gebäudes und trägt zur Reduktion von Auf- und Abbauzeiten bei. Ein weiterer Bestandteil des Betriebshofes ist die logistische Abwicklung für den sog. Food & Beverage Bereich, insbesondere das Catering sowie die Versorgung der Küchen und Restaurants. Die strukturelle Trennung dieser Bereiche vom allgemeinen Veranstaltungsbetrieb ermöglicht eine reibungslose und störungsfreie Abwicklung der Logistik auch während Veranstaltungsaktivitäten.

An Veranstaltungstagen werden die Arena – zeitlich stark versetzt – bis zu rd. 100 Fahrzeuge für die An- und Ablieferung von Equipment, Material, Food & Beverage etc. über den Betriebshof anfahren. Diese Fahrzeuge fahren die Arena nahezu ausschließlich für Be- und Entladevorgänge an. Längere Standzeiten und damit Stellplätze werden nur von maximal 10

dieser Fahrzeuge (hierbei kann es sich insbes. um Tourbusse, Künstlerfahrzeuge etc. handeln) in Anspruch genommen.

Der Betriebshof dient ferner als Mitarbeiter- und Künstlerzugang und für Anfahrten von Fahrzeugen der Blaublichtorganisation. Er bietet Stellflächen für Lieferfahrzeuge, Mitarbeiterfahrzeuge und -fahräder sowie Fahrzeuge der Blaublichtorganisation. Außerdem werden im Betriebshof Flächen für die Müllentsorgung (bspw. über Abfallcontainer) vorgesehen.

Der Betriebshof wird durch die Errichtung eines neuen Kreisverkehrs an der Freisinger Allee in das öffentliche Straßennetz integriert.

ii) Betriebszeiten

Die allgemeinen Betriebszeiten der Arena sind nicht beschränkt.

Veranstaltungszeiten:

- **Tagesveranstaltungen:** Diese beginnen üblicherweise zwischen ca. 10:00 Uhr und ca. 14:00 Uhr. Dazu zählen insbesondere Events wie Messen, Ausstellungen oder Familienevents.
- **Abendveranstaltungen:** Veranstaltungen wie Konzerte und größere Events starten in der Regel zwischen ca. 18:00 Uhr und 21:00 Uhr und enden häufig zwischen ca. 21:00 Uhr und ca. 24:00 Uhr. Nach Ende der Hauptveranstaltung können Lounge-, Foyer- und Clubbereiche für das Verweilen der Gäste geöffnet bleiben.
- **Bürozeiten:** Diese liegen innerhalb der allgemeinen Betriebszeiten der Arena und können abhängig vom Veranstaltungskalender variieren, insbesondere an Veranstaltungstagen.
- **Wartungs-, Reinigungs- sowie Auf- und Abbaumaßnahmen:** Diese Arbeiten können auch außerhalb der regulären Betriebszeiten durchgeführt werden und sind bei Bedarf rund um die Uhr möglich.

d) Interne Erschließung

Für die Erschließung des Gebäudes auf dem Vorhabengrundstück sind je nach Veranstaltungsanforderung verschiedene (de)zentrale Einlässe und Auslässe über getrennte Zu- und Abgänge möglich. Die einzelnen Einlässe werden verschiedenen (Sitzplatz)-Kategorien zugeordnet. Es gibt Zugangs- und Abgangsmöglichkeiten auf drei Ebenen: der „Plaza“-Ebene (Erdgeschoss), der „Mezzanin“-Ebene (Zwischengeschoss) und der „Podiums“-Ebene (1. Obergeschoss).

Auf der Plaza-Ebene gelangen Besucher von der östlich in den Freianlagen gelegenen Plaza zum Haupteingang der Arena und haben von dort Zugang insbesondere zum Hauptfoyer sowie zum Innenraum. Die Mezzanin-Ebene bietet im nördlichen Bereich der Arena eine separate Vorfahrt und einen separaten Zu- und Abgang, welcher primär für Hospitality-Gäste angedacht ist. Von hier aus führt auch eine barrierefreie, erdüberdeckte Verbindung direkt zum Parkhaus. Die Podiumsebene bietet Zugang über mehrere (de)zentrale Eingänge im 1. Obergeschoss. Diese Eingänge sind über das ringförmige Podium erreichbar, das die Arena umschließt. Alle drei Ebenen haben barrierefreie Zu- und Abgänge und sind von den Freianlagen erreichbar. Nach Bedarf und Veranstaltungsart und -größe kann auch ein zentraler Ein- und Auslass ausschließlich über den Haupteingang auf der Plaza-Ebene genutzt werden.

Zur Verwendung des Betriebshof zu Zwecken der internen Erschließung vgl. ergänzend oben lit. hh).

3.1.2 Parkhaus

Das Arena-Parkhaus bietet bis zu 1.450 PKW-Stellplätze, dort sollen die für die Arena mindestens tatsächlich herzustellenen 1.260 Stellplätze gem. textliche Festsetzung und verkehrliches Erschließungskonzept untergebracht werden. Das Parkhaus besteht aus einem achtgeschossigen Haupt-Bau sowie einem zweigeschoßigen Anbau, der sich westlich an den Hauptbau anschließt.

Das Hauptgebäude des Parkhauses wird in offener Bauweise errichtet, um eine natürliche Be- und Entlüftung zu gewährleisten. In den unteren, erdüberdeckten Geschossen des Anbaus wird zusätzlich ggf. eine mechanische Be- und Entlüftung unterstützend eingesetzt. Der Anbau ist erdüberdeckt in die Freianlagen integriert und lediglich im nördlichen Bereich zur Freisinger Allee hin mit einer sichtbaren Fassade ausgestaltet. Die PKW-Erschließung erfolgt über nach innen gesetzte Erschließungsspindeln. Im südwestlichen Bereich des Parkhauses wird ein erdüberdecktes Verbindungsbauwerk errichtet, das eine fußläufige und barrierefreie Anbindung an die Arena ermöglicht. An den Fassaden des Parkhauses sind Aktivierungs- bzw. Werbeanlagen sowie Anlagen zur Namensnennung des Gebäudes vorgesehen. Diese Anlagen werden je nach Bedarf beleuchtet, selbstleuchtend, bewegt oder unbeleuchtet ausgeführt. Das Parkhaus wird über Zu- und Abfahrten im nördlichen Bereich an die Freisinger Allee angebunden. Für Fußgänger sind mehrere Ein- bzw. Ausgänge bzw. Notausgänge vorgesehen. Das Dach des Hauptgebäudes des Parkhauses wird entsprechend den textlichen Festsetzungen über Photovoltaikanlagen und Dachbegrünung verfügen.

Das Parkhaus ist als Stellplatzanlage täglich rund um die Uhr (24/7) geöffnet. Neben Stellplätzen für Besucher der Arena und des Hotels werden auch Parkmöglichkeiten für weitere Nutzer des Vorhabens bereitgestellt, bspw. Mitarbeiter der Arena und des Hotels. Es werden Stellplätze mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge sowie barrierefreie Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen errichtet. Die Ein- und Ausfahrt erfolgt über getrennte Fahrspuren, um eine geordnete Verkehrsführung und die Vermeidung von Rückstaus sicherzustellen. Ein intelligentes Buchungssystem mit automatischer Schrankenöffnung ermöglicht zügiges Einfahren ohne Rückstaubildung.

3.1.3 Hotel

Im nord-östlichen 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. Die enge Anbindung an die Arena und die Region eröffnet vielfältige Synergien, die durch Kooperationen und Marketingmaßnahmen ausgeschöpft werden können, um ein breites Publikum anzusprechen und für eine hohe Auslastung zu sorgen.

a) Standort und Gästestruktur

Das Arena-Hotel fügt sich in das bestehende Hotelangebot in der Region ein und wird einen Teil der Nachfrage nach Übernachtungsmöglichkeiten bedienen, die durch die Arena und deren Veranstaltungen entsteht. Es richtet sich vornehmlich an Veranstaltungsgäste und Künstler, die in der Arena auftreten und soll das Veranstaltungserlebnis abrunden. Beson-

ders für Gäste mit weiter Anreise bietet die Möglichkeit, direkt am Veranstaltungsort zu übernachten, einen deutlichen Mehrwert und rundet das Veranstaltungserlebnis ab. Das Hotel richtet sich zudem auch an Veranstaltungsgäste aus der Region, die sich ein besonderes Erlebnis ermöglichen wollen. Eine Übernachtung in unmittelbarer Nähe zur Arena kann Teil eines unvergesslichen Gesamterlebnisses sein – beispielsweise in Verbindung mit attraktiven Paketen wie „Konzert & Übernachtung“. Eine weitere Zielgruppe sind sowohl Privatgäste als auch Geschäftsreisende, die aus unterschiedlichen Gründen Zeit in der Region verbringen – sei es für Erholung, Freizeitaktivitäten oder geschäftliche Verpflichtungen. Für sie bietet das Hotel eine attraktive Übernachtungsoption in Lifestyle-Ambiente und in der Nähe zu Freising, Erding und München, was neben einer angenehmen An- und Abreise auch die Möglichkeit eröffnet, das Veranstaltungsangebot in der Arena wahrzunehmen. Bei den Hauptzielgruppen ist mit Kurzeilaufenthalten von wenigen Tagen zu rechnen. Das Hotelangebot zielt vor allem auf Einzelreisende.

b) Nutzung

Das Hotel soll langfristig durch eine international agierende Hotelmarke als „Hotelmanager“ betrieben werden. Der Hotelmanager wird voraussichtlich hierfür eine geeignete Marke mit „Lifestyle“-Ausrichtung verwenden. Der Betrieb des Hotels ist aufgrund der Betreiberstruktur und des Standorts langfristig sichergestellt. Die Eröffnung des Hotels ist zeitgleich mit der Eröffnung der Arena geplant.

Die Hauptnutzung des Arena-Hotels besteht in der Beherbergung von Personen für Kurzeilaufenthalte als vorübergehende Aufenthalte gegen Entgelt mit ständig wechselnder Zimmerbelegung. Es werden keine Longstay-Appartments oder wohnähnliche Einrichtungen vorgesehen. Kennzeichnend für die Hauptnutzung ist außerdem eine wechselnde Belegung der Zimmer. Das Hotel wird ganzjährig rund um die Uhr betrieben und verfügt über eine Rezeption zum Empfang der Gäste. Betriebsferien sind nicht vorgesehen.

Als Nebennutzungen und unmittelbar mit der Hauptnutzung im Zusammenhang stehend, wird ein Hotel-Restaurant mit Hotel-Bar und Terrassenbereich sowie im letzten Vollgeschoss des Hotelgebäudes eine Dachterrasse entstehen. Sowohl das Hotel-Restaurant mit Hotel-Bar, als auch die Hotel-Dachterrasse sollen vorwiegend der (kulinarischen) Versorgung der Hotelgäste dienen, stehen aber auch im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten externen Gästen (bspw. Veranstaltungsgästen der Arena) offen. Beim Betrieb der gastronomischen Einrichtungen wird die Allgemeine Sperrstunde nach Maßgabe des § 7 BayGastV eingehalten; die Festlegung von Öffnungszeiten obliegt im Übrigen dem Hotelmanager. Räumlichkeiten für Tagungen, Kongresse o.Ä. werden nicht errichtet.

c) Hotelausstattung

Das siebengeschossige Hotelgebäude fügt sich mit seiner schlichten, rechteckigen Form sowohl in das Gebäudeensemble des Vorhabens als auch in die Nachbarbebauung im Bereich des Flughafens München ein.

Es sollen ein Foyer mit Empfang, ein Gemeinschaftsbereich, das Hotel-Restaurant mit Hotel-Bar sowie Räumlichkeiten mit dienender Funktion (An- und Ablieferung, Technikräume, etc.) entstehen. Entlang der südlichen Fassade soll außerdem eine Außenterrasse mit Freischankbereich mit Blick auf die Arena errichtet werden, der dem Hotelrestaurant angegliedert wird.

Über zwei Aufzuganlagen sowie drei Erschließungs-/Fluchtweg-Treppenhäuser sind die geplanten ca. 199 Zimmer auf den Obergeschossen zu erreichen. Alle Zimmer sind in einem Zweibund-System mit Mittelflur angeordnet und barrierefrei erreichbar. Die Zimmer werden sich auf verschiedene Kategorien verteilen, darunter Standardzimmer, gehobene Zimmerkategorien und ggfls. Suiten. Sämtliche Zimmer sind grundsätzlich Doppelzimmer, das heißt mit einem Doppelbett ausgestattet und für die Übernachtung von zwei Personen ausgelegt (pro Zimmer ein Doppelbett). Sie werden mit einer hotelüblichen Ausstattung (Bett, Schrank, eigenes Bad, Schreibtisch etc.) ausgestattet und über geeignete Lärmschutzvorrichtungen verfügen. Balkone für die Zimmer werden nicht errichtet.

Das Hotelrestaurant verfügt über eine eigene Küche, in der die Mahlzeiten für die Hotelgäste zubereitet werden. Mahlzeiten werden grundsätzlich zum Verzehr im Restaurant angeboten; ob eine kulinarische Versorgung der Gäste auf dem Zimmer („Room-Service“) angeboten werden soll, obliegt dem Hotel-Manager.

Die Dachterrasse mit Bar im obersten Vollgeschoss - die ebenfalls der Hotelgastronomie angegliedert wird - wird eine Größe von bis zu 300 qm aufweisen. Sie steht vorwiegend den Hotelgästen offen und soll in diesem Rahmen auch für etwaige Veranstaltungen, Empfänge und Events genutzt werden. Das Dach des Hotels wird ferner teilweise begrünt und mit Photovoltaikanlagen versehen.

An der Südfassade des Hotels (allerdings nicht vor Fensterflächen) sind Werbeanlagen und an den restlichen Fassaden Werbeanlagen zur Namensnennung der betreibenden Hotelmarke vorgesehen. Die Werbeanlagen sollen jeweils beleuchtet oder selbst leuchtend sein.

d) Interne Erschließung

Die verkehrliche Anbindung des Hotels für den PKW-Verkehr sowie für Service- und Lieferfahrzeuge für den Hotelbedarf erfolgt über die östliche Grundstücksgrenze entlang der Nordallee sowie über die Freisinger Allee in Bezug auf die teilweise im Arena-Parkhaus nachgewiesenen Stellplätze für das Hotel. Aufgrund der geplanten Gästestruktur und der Lage des Arena-Hotels ist nach den durchgeführten verkehrlichen Untersuchungen und vorliegenden Prognosen davon auszugehen, dass die meisten Hotelgäste nicht mit dem PKW anreisen. Mit einer Anreise von Hotelgästen in Reisebussen, die nicht zugleich Veranstaltungen in der Arena besuchen, ist nicht zu rechnen.

3.2 Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung

3.2.1 Anpassungsmaßnahmen außerhalb des Vorhabengrundstücks

Aufgrund von Vereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger und der FMG ist sichergestellt, dass an der bestehenden verkehrlichen Infrastruktur (vgl. Ziffer 1.5) zur Optimierung des (veranstaltungsbezogenen) Verkehrs bauliche Anpassungsmaßnahmen vorgenommen werden. Die entsprechenden Maßnahmen sind im Gesamtverkehrsgutachten beschrieben und in einem Übersichtsplan als Anlage dieser Begründung beigefügt (**Anlage 1**).

Da sich die Anpassungsmaßnahmen größtenteils auf den Grundstücken der FMG befinden, werden die Maßnahmen von der FMG durchgeführt. Im Rahmen der FMG-Kooperationsvereinbarungen hat sich die FMG zu dem entsprechenden Ausbau gegenüber dem Vorhabenträger vertraglich verpflichtet. Sämtliche der Maßnahmen befinden sich durch einen von der

FMG beauftragten Generalplaner in Planung. Die Anpassungsmaßnahmen werden vor Nutzungsaufnahme des Vorhabens fertiggestellt.

Motorisierter Individualverkehr

Das Vorhabengrundstück ist straßenseitig bereits gut erschlossen. Die Anbindung erfolgt grundsätzlich über bereits vorhandene Straßen, wie in Ziffer 1.5 beschrieben. Auf Grundstücken der FMG sowie entlang der B 301 werden lediglich geringfügige Anpassungsmaßnahmen vorgenommen, die im Gesamtverkehrsgutachten beschrieben und im Übersichtsplan (**Anlage 1**) dargestellt sind. Im Plangebiet umfassen diese Maßnahmen einerseits den teilweisen Ausbau der Freisinger Allee im Bereich des Vorhabengrundstücks von zwei auf vier Fahrspuren und andererseits die Optimierung des Kreuzungsbereichs Freisinger Allee/B 301.

Fußgängerverkehr

Die fußläufige Anbindung der S-Bahn Haltestelle „Besucherpark“ sowie der Parkflächen der FMG mit dem Vorhabengrundstück wird zum einen durch den Ausbau eines befestigten Fußgängerweges, der den LabCampus von Ost nach West zwischen Nordallee und Zentralallee durchzieht (der sog. „Walkway“), der Erweiterung einer bestehenden Fußgängerunterführung unter der Straße des Knoten West 1 sowie dem Neubau einer Fußgängerunterführung unter der Straße des Knoten West 0, sichergestellt.

Die Hauptfußgängerströme gelangen über den Walkway von der Bus- und S-Bahn Haltestelle „Besucherpark“ sowie die FMG-Parkflächen durch die geplante Unterführung am Knoten West 0 auf das Vorhabengrundstück.

Bereits bestehende Fuß- und Radwege an der Nordallee werden über mehrere Verbindungswege mit dem Walkway verknüpft. Über diese Verbindungswege können die Besucher nicht nur die zur Verfügung stehenden FMG-Parkflächen (u.a. die Parkflächen mit den Bezeichnungen „P44“, „P43“, „P55“, „P50“, „P51“ und „P-Technik“) erreichen, sondern auch den Gehweg entlang der Nordallee nutzen, um Richtung Osten (u.a. S-Bahnhaltestelle sowie Bushaltestelle Besucherpark) zu gelangen.

Ein geplanter Geh- und Radweg südlich der Freisinger Allee (als Teil der öffentlichen Straße) gewährleistet jederzeit eine durchgehende Fußgänger Verbindung von Osten zur Bushaltestelle „Briefzentrum“, ohne dass das Vorhabengrundstück betreten werden muss. Dieser neu geschaffene Weg erschließt die geplante Taxi-Haltestelle auf dem Vorhabengrundstück, das Arena-Parkhaus sowie die Bushaltestelle „Briefzentrum“. Er ermöglicht außerdem die nördliche fußläufige Erschließung des Vorhabengrundstücks und eine gute fußläufige Erreichbarkeit der nördlich liegenden Eingangsbereiche der Arena. Sämtliche geplanten Wege werden vor Eröffnung der Arena fertiggestellt.

3.2.2 Maßnahmen auf dem Vorhabengrundstück

Auf dem Vorhabengrundstück wird die Erreichbarkeit für den MIV einerseits durch die Errichtung eines Parkhauses und einer Taxi-Haltestelle und andererseits über den Betriebshof sichergestellt. Für die fußläufige Erschließung werden, insbesondere in den Freianlagen, Wege errichtet.

Fußgängerverkehr

Auf dem Vorhabengrundstück führen verzweigte Wege von den Grundstücksgrenzen über die Außenbereiche zu den Zugängen der Arena, des Parkhauses und des Hotels. Auf diesen Wegen mischen sich die Besucherströme. Die Besucher werden schon vorab zu dem jeweiligen Eingangsbereich gelenkt, der ihrem Platz in der Arena am nächsten ist. Die Barrierefreiheit ist durchgängig sichergestellt.

Motorisierter Individualverkehr

Das Arena-Parkhaus, mit bis zu 1.450 Stellplätzen, wird im nördlichen Teil des Vorhabengrundstücks, angrenzend an die Freisinger Allee, umgesetzt. Der westliche Teil des Arena-Parkhauses wird zur landschaftlichen Einbindung, intensiv begrünt hergestellt.

Zwischen Arena-Parkhaus und Hotel entsteht eine Haltestelle für rd. 35 Taxen und Ride-Sharing-Fahrzeuge mit Zu- und Abfahrt auf die Freisinger Allee.

Im Westen des Vorhabengrundstücks entsteht der Betriebshof, insbesondere zur Andienung der Arena.

Auf die Ausführungen zum Arena-Parkhaus, zum Taxistand sowie zum Betriebshof in der Vorhabenbeschreibung in Ziffer 3.1 wird verwiesen.

3.3 Medienschließung

Trinkwasser und Abwasser

Die Trinkwasserversorgung des Vorhabens erfolgt über das Wassernetz der FMG in Verbindung mit dem Wassernetz des Wasserzweckverband Moosrain. Entsprechende Kapazitäten sind vorhanden, das Recht zum Anschluss ist vertraglich gesichert. Ein Anschluss an die gemeindliche Einrichtung „Wasserversorgung“ der Stadt Freising ist nicht vorgesehen. Die Erschließung wird durch Leitungen entlang der nördlichen Grundstücksgrenze, der Freisinger Allee und der östlichen Grundstücksgrenze bis zur Nordallee realisiert. Diese Wasserversorgung sichert zudem den erforderlichen Grundschutz der Löschwasserversorgung.

Die Abwasserentsorgung wird entweder durch den Anschluss an das Kanalnetz der FMG bzw. des Abwasserzweckverbands Erdinger Moos oder unmittelbar über einen Anschluss an die Abwasserversorgung der Stadt Freising sichergestellt. Hierzu wird der Vorhabenträger entsprechende Vereinbarungen entweder mit dem AZV und der FMG oder mit der Stadt Freising vor Satzungsbeschluss treffen. Ein Rückhaltebecken auf dem Vorhabengrundstück sorgt für die regulierte Ableitung von Abwasser bzw. Schmutzwasser.

Regenwasser wird auf dem Vorhabengrundstück versickert, genutzt oder in Rückhalteeinrichtungen gespeichert.

Energie- und Wärmeversorgung

Die Energieversorgung erfolgt über das Stromnetz der Stadtwerke Freising. Es wird ein Anschluss an das bestehende Mittelspannungsnetz erfolgen. Anschluss- und Netzkapazitäten sind vorhanden. Ergänzend werden Photovoltaikanlagen auf den Hauptgebäuden Arena, Parkhaus und Hotel installiert, deren erzeugte Energie sowohl für den Eigenbedarf genutzt als auch in das öffentliche Netz eingespeist werden soll.

Die Telekommunikations- und Internetanbindung erfolgt über Glasfaserleitungen, die entweder über das Netz der FMG (insoweit steht dem Vorhabenträger ein vertraglich gesichertes Anschlussrecht zu) oder über öffentliche Telekommunikationsanbieter bereitgestellt werden.

Die Wärmeversorgung wird über einen Anschluss an das Fernwärmenetz der FMG bzw. der Stadtwerke Freising sichergestellt.

3.4 Brandschutz

Für das Vorhaben wurde ein Anforderungskatalog als Vorstufe eines Brandschutznachweises durch den Brandschutzsachverständigen Dipl.-Ing. Harald Niemöller erstellt. Auf die „Grundzüge des Brandschutzkonzepts“ wird verwiesen. Wesentliche Eckpunkte des Konzepts sind:

- Das Vorhabengrundstück liegt derzeit noch im Zuständigkeitsbereich der Werksfeuerwehr der FMG. Es wird jedoch infolge des Eigentumserwerbs des Vorhabenträgers aus diesem Zuständigkeitsbereich herausgenommen und in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Freising übergehen.
- Sowohl das Arena- als auch das Hotelgebäude werden über eine umfangreiche technische Brandschutzausstattung verfügen (insbesondere Brandmelde- und Löschanlagen). Die bauliche Gestaltung der Arena und des Hotels gewährleistet jeweils einen zweiten baulichen Rettungsweg (ohne den Einsatz eines Hubrettungsgeräts). Damit ist jederzeit sichergestellt, dass die Betroffenen im Brand-/Notfall eigenständig und ohne Zutun der Feuerwehr aus der Gefahrenzone (Gebäude) ins Freie gelangen können. Die Feuerwehr ist somit konzeptionell grds. nicht für die Personenrettung im Brand-/Notfall erforderlich, sondern für den Gebäudeschutz.
- Bei Veranstaltungen in der Arena ist eine Brandsicherheitswache vor Ort. Dies stellt sicher, dass bei Veranstaltungen die Feuerwehr innerhalb der Hilfsfrist vor Ort und eine sofortige Lageerkundung sowie ein schnelles Eingreifen gewährleistet ist, bis nachrückende Kräfte eintreffen. Die Sicherheitswache wird gem. § 41 VStättV vom Betreiber gestellt.
- Aufgrund der Randlage des Vorhabengrundstücks zum Stadtgebiet Freising kann die Feuerwehr Freising das Grundstück nicht innerhalb der Hilfsfrist erreichen. Dennoch ist im Rahmen vereinbarter Hilfeleistungen nach Art. 15 Abs. 7 BayFwG und der entsprechenden Kapazitäten der Werkfeuerwehr der FMG ein Ersteintreffen innerhalb der Hilfsfrist möglich, bis die Kräfte der Feuerwehr Freising und/oder umliegende Feuerwehren nachrücken. Durch das Alarmierungskonzept unter der Aufschaltung der Gebäude mit einer automatischen Brandmeldeanlage (BMA) wird über die integrierte Leitstelle die zuständige Feuerwehr Freising als auch die Werksfeuerwehr der FMG sowie bei Bedarf auch darüberhinausgehend die weiteren anrainenden Gemeinde-Feuerwehren über das digitale Alarmierungsnetz alarmiert und dadurch die Alarmierungszeit verkürzt. Gespräche mit der Werksfeuerwehr der FMG für eine Regelung der Zuständigkeit der Ersteintreffenden Einheit werden im Zuge des Verfahrens geklärt und vor Satzungsbeschluss geregelt.

Die Zufahrt für die Feuerwehr und Sicherheitskräfte erfolgt über öffentliche Verkehrsflächen im Norden und Osten des Vorhabengrundstücks. Auf dem Grundstück selbst werden entsprechende Feuerwehrezufahrten eingerichtet. Die Anfahrt für Rettungskräfte erfolgt bevorzugt aus Richtung Norden, während der Großteil der Besucher die Arena und das Gelände Richtung Osten verlässt. Die Feuerwehr kann die Arena zusätzlich aus Richtung Osten auf Ebene 00 erreichen.

3.5 Nachhaltigkeit

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

Der Vorhabenträger strebt eine Zertifizierung der Arena mit „DGNB-Gold“ an. Mit der angestrebten DGNB-Gold-Zertifizierung der Arena soll eine neue Benchmark für nachhaltige Konzertarenen in Deutschland gesetzt werden.

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

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

Nachhaltigkeit auf drei Säulen

Die Arena verfolgt einen ganzheitlichen Nachhaltigkeitsansatz, der auf den drei Säulen Ökologie, Ökonomie und Soziales basiert:

3.5.1 Ökologie

Effiziente und wirtschaftliche Planungen sollen Anforderungen des Klimaschutzes berücksichtigen. Dabei liegt der Fokus auf der Reduzierung von Emissionen über den gesamten Lebenszyklus des Gebäudes, einschließlich Herstellung, Errichtung, Nutzung, Rückbau und Recycling. Gemeinsam mit Fachberatern und Experten wird eine Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt. Die angestrebte DGNB-Gold-Zertifizierung verdeutlicht das Bestreben, anspruchsvolle Umweltstandards zu erfüllen. Das Nachhaltigkeitskonzept umfasst energieeffiziente Gebäudetechnik, den Einsatz erneuerbarer Energien sowie umweltfreundliche Baustoffe.

a) Bauweise

Bereits in der Planungsphase wird ein Augenmerk auf die Reduktion der emittierten CO₂-

Äquivalente im Gebäudebau gelegt. Hierzu tragen effiziente und innovative Tragwerkskonzepte, optimierte Geometrien, der Einsatz von Modulbauweise sowie eine sorgfältige Materialauswahl und -einsparung bei. Der Einsatz von Stahlbeton in Teilen des Tragwerks ist unumgänglich. Um jedoch die grauen Emissionen dieses Baustoffs zu minimieren, wird der Einsatz einer verbesserten Betonrezeptur geprüft. Über das Bauvorhaben hinweg wird das Prinzip des kreislauffähigen Bauens verfolgt. Dazu gehören die Planung eines selektiven Rückbaus sowie die Wiederverwendbarkeit von Bauteilen am Ende des Lebenszyklus des Gebäudes.

b) Freianlagen und Grünflächen

Die Gestaltung der Freiflächen umfasst weitläufige Grünflächen sowie eine hohe Anzahl an Baum- und Strauchpflanzungen. Diese Maßnahmen tragen nicht nur zur CO₂-Bindung bei, sondern verbessern auch die klimatischen Bedingungen im direkten Umfeld des Bauwerks und fördern ein ausgeglichenes Mikroklima. Die hochwertige Freianlagengestaltung erhöht zudem die Aufenthaltsqualität für Besucher, indem sie attraktive, naturnahe Erholungsräume schafft. Gleichzeitig wird durch die gezielte Auswahl heimischer Pflanzenarten die Biodiversität gestärkt, wodurch Lebensräume für Insekten gefördert und ökologische Kreisläufe unterstützt werden. Durch die Verwendung autochthonen Saatguts bleibt die regionale Pflanzenvielfalt erhalten und wird ein weiterer Beitrag zur nachhaltigen Landschaftsgestaltung sowie zum Vogel- und Insektenschutz geleistet.

c) Betrieb

Zur Verbesserung der Energieeffizienz im Betrieb kommen sowohl passive als auch aktive Maßnahmen zum Einsatz. Die thermische Gebäudehülle soll mit einem hohen energetischen Standard ausgeführt werden. Die Verglasungsflächen sollen so konzipiert werden, dass eine optimale Nutzung des Tageslichts ermöglicht wird, ohne dabei ungewollte Lichteinstrahlung in den Eventsaal zuzulassen. Gleichzeitig wird Wert auf einen hohen sommerlichen Wärmeschutz gelegt, um den Energieaufwand für Kühlung zu minimieren und ein angenehmes Raumklima zu gewährleisten. Zudem wird die Umsetzung natürlicher oder hybrider Lüftungskonzepte geprüft, um den Energiebedarf für die Gebäudeklimatisierung weiter zu reduzieren.

d) Erneuerbare Energien und innovative Technik

Auf den Dächern der Hauptgebäude werden blendfreie Photovoltaikmodule installiert, um eine dezentrale Stromerzeugung direkt vor Ort zu ermöglichen. Durch die Einspeisung überschüssigen Stroms in das Netz (bspw. das Stromnetz der Stadtwerke Freising) kann die klimaneutrale Versorgung weiterer Gebäude, bspw. Wohnhäuser, im Stadtgebiet Freising – sowohl Neubauten als auch Bestandsgebäude – unterstützt werden. Zusätzlich wird durch den Bezug von Ökostrom, bspw. durch die Stadtwerke Freising, sichergestellt, dass der verbleibende Strombedarf möglichst klimaneutral gedeckt wird.

Die Nutzung von Wärmepumpen erlaubt die Gewinnung von Umweltwärme. Darüber hinaus wird geprüft, ob ein Geothermiefeld sowohl zur Heizung als auch zur Kühlung des Gebäudes eingesetzt werden kann. Überschüssige Wärme könnte ins Erdreich zurückgeführt oder in ein lokales Nahwärmenetz eingespeist werden, was zu einer weiteren Reduktion der CO₂-Emissionen beitragen würde.

3.5.2 Ökonomie

Die Arena wird auf der Grundlage wirtschaftlich nachhaltiger Kriterien entwickelt, um langfristige Wertschöpfung zu gewährleisten. Ressourceneffizienz, niedrige Betriebskosten und eine verantwortungsbewusste Lieferkette stehen dabei im Mittelpunkt der Planungen.

Darüber hinaus wird ein signifikanter positiver Impuls für die lokale und regionale Wirtschaft erwartet. Die dadurch generierte Bruttowertschöpfung wird geschätzt jährlich über 285 Mio. Euro betragen, inklusive indirekter und induzierter Effekte. Diese Wertschöpfung erstreckt sich auf verschiedene Wirtschaftsbereiche, insbesondere Gastronomie, Einzelhandel, Tourismus, Hotellerie sowie weitere Branchen. Die Berechnungen basieren auf einer „Economic Impact Analyse“, die von der Deloitte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft durchgeführt wurde. Diese Analyse der makroökonomischen Wirkungen des Vorhabens beinhaltet unter anderem auch die Abschätzung von touristischen Effekten durch Übernachtungen der Veranstaltungsgäste vor Ort bzw. in der Region. Auf Basis vergleichbarer Veranstaltungszentren, statistischer Daten, Erfahrungen und Einschätzungen kommt die Studie zu den Ergebnissen, dass sich, ausgelöst durch die Arena, bis zu 500 Tausend nachgefragte Übernachtungen pro Jahr (ab Jahr 4) für die Region ergeben. Vergleichsprojekte in Deutschland bestätigen die Größenordnung (Lanxess Arena Köln, jährlich ca. 600 Tausend Übernachtungen). Basierend auf vergleichbaren Veranstaltungsstätten wie der Lanxess Arena in Köln, sowie statistischer Angaben (bspw. Tourismusverband Oberbayern) kann mit durchschnittlich ca. 2,3 Übernachtungen pro Übernachtungsgast gerechnet werden. So werden Aufenthalte vor oder nach den Konzertbesuchen verlängert und mit weiteren Vorhaben und Attraktionen in der Region verbunden, bspw. Besuch der Stadt Freising (Sightseeing), der Therme Erding, etc..

3.5.3 Soziales

Nachhaltigkeit umfasst für den Vorhabenträger neben ökologischen und wirtschaftlichen Aspekten auch gesellschaftliche Verantwortung. Die Arena wird als inklusiver Ort für Kultur, Begegnung und Gemeinschaft konzipiert. Ein zentraler Grundsatz ist, „dass niemand aufgrund einer Behinderung, des Alters, Geschlechts oder der Religion benachteiligt werden darf“. Dieser Leitgedanke wird in allen Planungsphasen berücksichtigt. Darüber hinaus wird besonderer Wert auf Barrierefreiheit, faire Arbeitsbedingungen und soziale Verantwortung gegenüber Mitarbeitenden, Künstlerinnen und Künstlern sowie Besucherinnen und Besuchern gelegt. Ergänzend sollen Kooperationen mit lokalen Partnern gefördert sowie Programme zur Unterstützung sozialer Projekte und nachhaltiger Bildung initiiert werden.

4 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben der Landesplanung und der Raumordnung

4.1 Allgemeine Grundsätze und rechtliche Vorgaben

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

Bauleitpläne regeln die Nutzung von Grundstücken und sind in übergeordnete Gesamt- und Fachplanungen eingebettet, wodurch rechtliche Anforderungen entstehen. Sie müssen den Zielen der Raumordnung entsprechen (§ 1 Abs. 4 BauGB) oder sind den Zielen entsprechend anzupassen.

Laut § 4 Abs. 1 ROG sind die Ziele der Raumordnung bei raumbedeutsamen Planungen verbindlich. Der Plangeber muss zudem Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung berücksichtigen. Diese fließen mit ihrem jeweiligen Gewicht in die Abwägung und Ermessensentscheidung ein. Die relevanten Grundsätze werden nachfolgend erläutert.

Das Vorhabengebiet grenzt, unmittelbar an den planfestgestellten Bereich des Flughafens München an. Dabei handelt es sich um eine Planfeststellung nach Maßgabe des § 10 LuftVG, und damit um eine Fachplanung für ein Vorhaben von überörtlicher Bedeutung im Sinne des § 38 BauGB. Insoweit besteht in dem vom Planfeststellungsbeschluss umfassten Gebiet eine Planungssperre für die Stadt Freising.

Davon unberührt bleibt die Verpflichtung der Stadt Freising, im Wege der bereits in § 38 Satz 1, 2. Halbsatz BauGB angelegten planerischen Konkordanz zwischen Fachplanung und städtebaulicher Planung, die durch die Fachplanung konkretisierten Vorgaben des Fachplanungsrechts – hier vor allem des LuftVG und auf seiner Grundlage ergangenen Rechtsverordnungen – einzuhalten.

Zudem ist zu beachten, dass das geplante Vorhaben im Hinblick auf die Erschließung und Infrastruktur abwägungsrelevante Wechselbezüglichkeiten mit den planfestgestellten Vorhaben der FMG aufweist. Der Vorhabenträger hat hierzu mit der FMG im Laufe des Planaufstellungsverfahrens umfangreiche vertragliche Vereinbarungen getroffen, um diese Wechselbezüglichkeiten auf zivilrechtlicher Ebene zu regeln und mit den Zielen und Vorgaben der Planfeststellung auch aus Sicht der FMG in Einklang zu bringen. Die Stadt Freising greift die abwägungsrelevanten Aspekte im Bauleitplanverfahren auf, um die Wechselbezüglichkeiten – soweit notwendig – auch im Planverfahren abzubilden. Hierauf wird in geeigneter Stelle der Planbegründung verwiesen. Ergänzend werden verbindliche Regelungen im Durchführungsvertrag getroffen.

4.2 Landesentwicklungsprogramm Bayern 2023 (LEP 2023)

Für das vorliegende Verfahren ist das Landesentwicklungsprogramm in der Fassung vom 01.06.2023 maßgeblich. Wie oben bereits ausgeführt, sind derzeit keine Teilfortschreibungen geplant, so dass berücksichtigungsfähige, in Aufstellung befindliche Ziele der Landesplanung derzeit nicht vorhanden sind.

4.2.1 „Überörtlich raumbedeutsame Planung oder Maßnahme“

Im Hinblick auf die rechtliche Reichweite der Ziele der Raumordnung ist festzuhalten, dass das durch den vorliegenden Plan zuzulassende Vorhaben aus Sicht der Stadt Freising keine erheblich überörtlich raumbedeutsame Planung oder Maßnahme im Sinne des Art. 24 BayLPIG ist. Dieser Aspekt ist zu prüfen, weil die Zielvorgaben der Raumordnung oftmals

ausdrücklich auf solche Vorhaben verweisen (vgl. z.B. Ziffer 1.1.1. Abs. 1 Satz 2 LEP: „*Alle überörtlich raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen haben zur Verwirklichung dieses Ziels beizutragen.*“) und damit ein weitergehender Anwendungsbereich der Vorgaben der Landesplanung für derlei Planungen oder Maßnahmen besteht. Das keine erhebliche überörtliche Raumbedeutsamkeit vorliegt ergibt sich aus Folgendem:

Eine gesetzliche Definition der Begriffe „überörtlich raumbedeutsames Vorhaben/Maßnahmen“ fehlt. Allerdings hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie am 18.09.2012 eine Auslegungshilfe zur Bestimmung des Anwendungsbereichs von Raumordnungsverfahren (ROV) im Sinne des Art. 24 Abs. 1 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG) veröffentlicht. Die Stadt Freising greift auf die darin enthaltenen Auslegungen zurück. Klarstellend ist angemerkt, dass nachfolgend nicht geprüft und dargestellt wird, ob und ggf. in welchem Umfang ein raumordnerisches Verfahren nach Maßgabe der Art. 24 ff. BayLPIG notwendig ist. Diese Prüfung und Beurteilung obliegen allein den dafür zuständigen Behörden.

- a) Der Begriff des Vorhabens umfasst sowohl eine Planung als auch die Durchführung einer (durch die Planung zugelassene) Maßnahme. Das durch die Planung zuzulassende Vorhaben wird unter Ziffer 3. näher beschrieben. Zur Beschreibung des konkreten Vorhabens wird darauf verwiesen.
- b) Raumbedeutsamkeit ist gegeben, wenn Planungen einschließlich der Raumordnungspläne, Vorhaben und sonstigen Maßnahmen, Raum in Anspruch nehmen oder die räumliche Entwicklung oder Funktion eines Gebietes beeinflussen (Art 2 Nr. 6 BayLplG). Eine Raumbedeutsamkeit des Vorhabens und auch der Planung ist aus Sicht der Stadt Freising zu bejahen, bereits deswegen, weil das Vorhaben zur Gänze im Bereich des Vorranggebiets Flughafen München liegt, und damit Auswirkungen auf die Funktion dieses Gebiets haben kann. Hinzu kommt, dass es sich bei dem Vorhaben um ein Freizeitgroßprojekt im Sinne von Ziffer B VI 2.3.2 des Regionalplans München handelt. Auch deshalb ist die Raumbedeutsamkeit zu bejahen.
- c) Ein Vorhaben ist überörtlich raumbedeutsam, wenn seine Raumbedeutsamkeit über ein Gemeindegebiet hinausreicht. Dies beurteilt sich nach den tatsächlichen Umständen des Einzelfalls. Hierzu werden verschiedene Kriterien geprüft. Die Prüfung und Gewichtung dieser Kriterien ergeben in der durchgeführten Gesamtschau, dass es sich bei dem Vorhaben nicht um ein überörtlich bedeutsames Vorhaben handelt.

Zwar ließen sich für die überörtliche Bedeutsamkeit des Vorhabens anbringen:

- Die Ausrichtung des Betriebs des Vorhabens auf Besucher aus München und dem weiteren Umkreis; das Vorhaben richtet sich nicht allein und primär an Freisinger Bürger.
- Die Größe des Vorhabens (Gesamthöhe von bis zu 34 m) und die Schaffung von Baurecht für das Vorhaben auf einer Fläche von ca. 8 ha.

Gegen die überörtliche Bedeutsamkeit des Vorhabens sprechen allerdings insbesondere die folgenden gewichtigen Punkte, die sich im Rahmen der Gesamtschau eindeutig durchsetzen:

- Der Standort des Vorhabens in der Randlage des Flughafens München. Die benachbarten Kommunen liegen aus Sicht des Standorts „jenseits“ des Flughafens München, der aus raumordnerischer Sicht eine deutliche Trennung der verschiedenen Funktionsbereiche bewirkt. Nach Westen hin wird das Vorhabengrundstück durch den Ludwigskanal und anschließend die B 301 von den Isarauen getrennt. Der Standort wirkt als sichtbares raumgestaltendes Element vornehmlich auf das Gebiet der Stadt Freising.
- Für die Erschließung des Vorhabens wird vorhandene Infrastruktur genutzt. Aus- und Umbauten von Infrastruktur auf dem Gebiet benachbarter Gemeinden im Vergleich zum Nullfall ist wegen des Vorhabens nicht notwendig. Auch die Versorgung der benachbarten Gemeinden mit Infrastruktur im weiteren Sinne wird durch das Vorhaben nicht beeinflusst. Eine mehr als unwesentliche Belastung für das überregionale Verkehrsnetz (insbes. Autobahnen, Schienennetz) ist nicht zu erwarten.
- Die angebundene Lage des Vorhabengrundstücks an den Flughafen München. 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 durch das Vorhaben in Anspruch genommene Fläche grenzt unmittelbar an das Flughafengelände an und weist keine besonderen landschaftlichen Charakteristika auf, die raumordnerische Bedeutung haben. Auch ist für den naturschutzfachlichen Ausgleich – soweit dieser planextern erfolgt – damit zu rechnen, dass dieser entweder auf dem Gebiet der Stadt Freising, oder auf Grundlage zwischen der Stadt Freising und dem Vorhabenträger zu vereinbarenden Kompensationen erfolgt, die keine Auswirkungen auf die benachbarten Gemeinden haben.
- Das Vorhaben wird auch in wirtschaftlicher Hinsicht keine maßgeblich negativen Auswirkungen auf benachbarte Kommunen haben; im Gegenteil sind nach durchgeführten Voruntersuchungen positive Effekte auf die lokale Wirtschaft zu erwarten. Zwar ist damit zu rechnen, dass Besucher insbesondere aus München und Umgebung das Vorhaben frequentieren werden. Die sich durch das Vorhaben einstellende Konkurrenzsituation zu bestehenden Veranstaltungstätten außerhalb der Stadt Freising ist Teil des Wirtschaftslebens und begründet keine raumordnerisch relevanten Auswirkungen.

- d) Diese Auffassung wurde von der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 24.2 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, im Rahmen des am 15.12.2022 durchgeführten Scoping-Termins sowie mit E-Mail vom 14.10.2022 (**Anlage 3**) geteilt. Da es sich nicht um ein überörtlich raumbedeutsames Vorhaben gem. Art. 24 Abs. 1 BayLplG handelt, sei die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens entbehrlich.

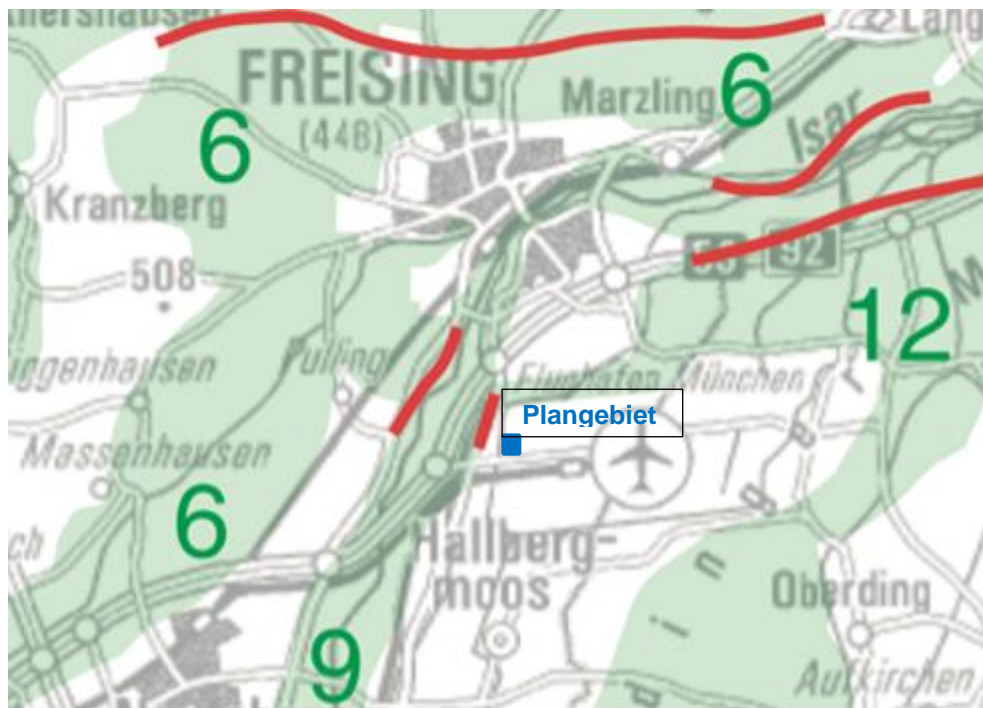
4.2.2 Ziele der Raumordnung gemäß LEP 2023

Nachfolgend werden die sich aus dem LEP 2023 ergebenden Ziele der Raumordnung dargestellt, die für die vorliegende Planung relevant sind und für die die Beachtens- und Anpassungspflicht nach § 1 Abs.4 BauGB gilt. Die nachfolgend wiedergegebenen Ziffern beziehen sich, soweit nicht anders vermerkt, auf den Textteil des LEP 2023 (abrufbar unter [LEP 2023 Lesefassung.pdf](#))

- a) Ziffer 3.1.3. (Z) 2: *In der Regionalplanung sind geeignete siedlungsnaher Freiflächen als Trenngrün festzulegen, um das Zusammenwachsen benachbarter Siedlungsbereiche und das Entstehen ungegliederter Siedlungsstrukturen zu verhindern.*

Zur Umsetzung dieses Ziels finden sich unter Teil B II des Regionalplans München entsprechende Festsetzungen von Grünzügen, die ihrerseits Ziel der regionalen Raumordnungsplanung sind (und damit gleichermaßen für die Stadt Freising verbindlich sind).

Dort sind im Umfeld des Planungsgebietes regionale Grünzüge dargestellt: Westlich der B 301 der Grünzug „Isartal“, östlich des Flughafengebiets der „Grüngürtel Flughafen München / Erdinger Moos / Aschheimer Speichersee /Grüngürtel München-Nordost“. Eine Verbindungsspanne zwischen beiden Grünzügen verläuft nördlich des Plangebietes.



Quelle: Regionalplan München, Karte "Regionale Grünzüge" ©Regionaler Planungsverband München

Das Vorhaben greift in Bestand und Lage der Grünzüge nicht ein. Insoweit werden die raumordnerischen Vorgaben eingehalten.

- b) Ziffer: 3.2. *In den Siedlungsgebieten sind die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung vorrangig zu nutzen. Ausnahmen sind zulässig, wenn Potenziale der Innenentwicklung begründet nicht zur Verfügung stehen. [Vorrang Innenentwicklung]*

Ziffer 3.3. *Neue Siedlungsflächen sind möglichst in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten auszuweisen. [Anbindegebot]*

Die Stadt Freising geht zunächst davon aus, dass es sich bei dem Vorhabengebiet um eine Siedlungsfläche im Sinne der Landesplanung handelt. Davon werden Flächen umfasst, die zum dauernden oder mindestens regelmäßig vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt werden sollen. Dies ist bei dem Vorhaben bereits in Bezug auf die Arena, und auch auf das Hotel gegeben. Siedlungsflächen sind daher nicht mit der Ausweisung von zum Wohnen geeigneter Gebiete gleichzusetzen.

Maßgeblich für die vorrangige Innenentwicklung sind die kompakte Siedlungsentwicklung (Siedlung der kurzen Wege) sowie die Funktionsfähigkeit der bestehenden technischen Versorgungsinfrastrukturen. Flächen, die der Naherholung, dem lokalen Klima, dem Arten- und Naturschutz oder der räumlichen Gliederung der Siedlungsflächen dienen oder Ausdruck einer charakteristischen Siedlungsstruktur sind oder als Entwicklungsfläche, kommen hingegen regelmäßig nicht als Siedlungsfläche in Betracht.

Zwar liegt das Vorhabengebiet im Gemeindegebiet am südöstlichen Rand des Gemeindegebiets. Gleichwohl handelt es sich im Sinne des Vorrangs der Innenentwicklung um ein städtebaulich integriertes Gebiet. Das Vorhaben wird in die bereits bestehende Infrastruktur des Flughafens München ein- und angebunden. Auch durch die Fortführung der Straßengestaltung im Bereich des Flughafens auf die Freisinger Allee hin und die Nutzung bestehender verkehrlicher Infrastrukturen findet ein städtebaulicher Anschluss an das Flughafengelände und die dort im Rahmen der Planfeststellung vorgenommenen bauplanungsrechtlichen Vorgaben statt.

Die Anbindung neuer Siedlungsflächen (an geeignete Siedlungseinheiten) ist ein wichtiger Beitrag zur Vermeidung von Zersiedelung. Mit der Anbindung neuer Siedlungsflächen wird ein wirtschaftlicher Ausbau und Unterhalt sowie eine ausreichende Auslastung technischer Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen erreicht.

Das Vorhabengebiet schließt unmittelbar an den bebauten Bereich des Flughafens im Osten und Süden bzw. das Briefzentrum im Norden an und bildet einen klaren Ortsrand an der westlichen Zufahrt zum Flughafen aus. Es erfolgt keine Zersiedelung der Landschaft und auch ein „Zusammenwachsen“ mit dem bebauten Stadtgebiet Freising wird durch das Projekt nicht hergestellt und auch nicht befördert. Insbesondere ist das Vorhaben aufgrund seiner Singularität nicht geeignet, eine wie auch immer geartete „Vorbildfunktion“ für eine Entwicklung weiterer Siedlungsflächen hin zum Stadtgebiet zu schaffen. Zudem ist das Grundstück bereits gut erschlossen und die vorhandene Infrastruktur kann genutzt werden.

Ergänzend ist darauf zu verweisen, dass der Standort des Vorhabens – selbst wenn man nach dem Vorstehenden die Vorgaben des Anbindegebots als nicht gewahrt ansehen würde – raumordnerisch zulässig ist. Vom Anbindegebot kann abgewichen werden, wenn eine Freizeitanlage oder dem Tourismus dienende Einrichtung errichtet werden soll, die auf Grund ihrer spezifischen Standortanforderungen oder auf Grund von schädlichen Umwelteinwirkungen auf dem Wohnen dienende Gebiete nicht angebunden werden kann. Aufgrund der spezifischen Erschließungsanforderungen des Vorhabens (insbesondere hinsichtlich verkehrlicher Belange) wäre ein im Innenbereich der Stadt Freising liegender Standort von vornherein nicht realisierbar.

- c) Ziffer 4.5.3 *„Die für die weitere Entwicklung des Verkehrsflughafens München erforderliche Fläche ist als Vorranggebiet Flughafenentwicklung festgelegt. Dieses ist im Anhang 6 dargestellt.“*

Im LEP wird zur Begründung dieses Ziels ausgeführt:

„Zur dauerhaften Standortsicherung des Verkehrsflughafens München und zur Sicherung seiner langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten wird das Vorranggebiet Flughafenentwicklung festgelegt (vgl. Anhang 5, i.d.F.v. 01.03.2018: Anhang 6).“

In diesem Gebiet sind mit der weiteren Flughafenentwicklung konkurrierende raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen. Unberührt davon bleibt die Zulässigkeit von Verkehrsprojekten zur Erschließung des Flughafens.“

Die Wirksamkeit dieses Ziels wurde bereits gerichtlich für den LEP 2003 bestätigt (VGH München, Urteil vom 25.04.2006 – 8 N 05.542 – Gemeinde Oberding). Das Ziel ist unverändert in den LEP 2023 übernommen worden; die für den Erlass tragenden Erwägungen haben sich – soweit für die Stadt Freising ersichtlich – nicht geändert.

Die Verträglichkeit des Vorhabens mit dem Ziel des LEP wurde bereits im Zuge der ersten Beschlussfassungen mit der höheren Landesbehörde vorabgestimmt.

Mit Schreiben vom 12.08.2021 hat die Stadt Freising dem Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (StMWi) die Planungsabsichten mitgeteilt und um Stellungnahme zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Vorranggebiet Flughafenentwicklung gebeten.

Das StMWi hat mit Schreiben vom 12.01.2022 mitgeteilt, dass mit dem Ziel des Landesentwicklungsprogramms der Flughafenentwicklung konkurrierende raumbedeutsame Nutzungen in diesem Gebiet ausgeschlossen sind. Das StMWi führt jedoch aus, 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.

Die o.g. Stellungnahmen können der **Anlage 3** („Stellungnahmen zur Vereinbarkeit mit der Landesplanung und Raumordnung“) entnommen werden. Im Nachfolgenden wird der Sachverhalt erörtert.

Das geplante Vorhaben steht diesem Ziel nicht entgegen, da es sich nicht um ein mit der weiteren Flughafenentwicklung konkurrierendes, d.h. mit dem Ziel der weiteren Entwicklung des Verkehrsflughafens München kollidierendes Vorhaben handelt. Ein erstes Indiz dafür ist aus Sicht der Stadt Freising bereits, dass die Vorhabenträgerin der Planfeststellung (die FMG) der hiesigen Vorhabenträgerin das Vorhabengrundstück zur Realisierung dieses Vorhabens zur Verfügung stellt, mithin aus ihrer Sicht kein entsprechendes Konkurrenzverhältnis aus Sicht der FMG besteht. Weiterhin liegt das Grundstück auf Flächen der FMG, die bislang entweder gar nicht im planfestgestellten Bereich oder in Bereichen lagen, denen planfeststellungsrechtlich keine Funktion zugewiesen war. Die Erweiterung von luft-, schienen- oder straßenseitiger Verkehrsinfrastruktur ist auf dem Vorhabengrundstück weder geplant noch in absehbarer Zeit zu erwarten. Das Vorhabengrundstück dient auch nicht als Ausgleichs- oder Kompensationsfläche für naturschutzrechtlich relevante Eingriffe der FMG. Die Errichtung von baulichen Anlagen auf dem Vorhabengrundstück hat – die Einhaltung der Vorgaben nach §§ 12 LuftVG unterstellt – keine Auswirkungen auf Betrieb und Funktionsfähigkeit des Flughafens München, auch nicht im Fall der bislang planungsrechtlich vorgehaltenen Erweiterungsmaßnahmen (3. Startbahn). Neben der Sicherstellung der baulichen Weiterentwicklung des Flughafens soll mit dem Vorranggebiet

auch das Heranrücken von mit dem Flughafenbetrieb unverträglichen Nutzungen verhindert werden. Mit dem geplanten Vorhaben lässt sich kein Zielverstoß von unverträglichen bzw. konkurrierenden Nutzungen feststellen.

Das Vorhaben wertet zudem das kulturelle Angebot des Flughafens auf und erhöht damit die Attraktivität des Flughafens. Eine Konkurrenzsituation zur weiteren Flughafenentwicklung besteht weder in räumlicher noch in funktionaler Hinsicht. Die notwendigen Flächen für die weitere Entwicklung des Flughafens, insbesondere in seiner originären Verkehrsfunktion, stehen auch unter Berücksichtigung des Flächenbedarfs des Vorhabens zur Verfügung. Nach Maßgabe der langfristigen, auf einen Planungshorizont von derzeit 15 Jahren ausgerichteten Masterplanung der FMG sind auf dem Grundstück westlich der öffentlichen Tankstelle West keine der Abwicklung des Luftverkehrs dienenden Flugbetriebsflächen vorgesehen. Die luftseitige Flughafenentwicklung wird durch den bestandskräftigen 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 05.07.2011 vorgezeichnet. Dieser Beschluss und die ihm nachfolgenden Entscheidungen haben eine fachplanerische Konkretisierung der Raumnutzung im Vorranggebiet insbesondere durch flugbetriebliche Anlagen im östlichen Teil des Vorranggebietes bewirkt. Eine potenzielle Erweiterung des Start-/Landebahnsystems einschließlich der Rollwege sowie der damit korrespondierende weitere Ausbau der Vorfeld- und Terminalinfrastruktur würde demnach primär in den Bereichen östlich bzw. nordöstlich der bestehenden Flugbetriebsflächen stattfinden. Auch eine über den bestandskräftigen zugelassenen Ausbau hinausgehende langfristige luftseitige Flughafenentwicklung würde unter Berücksichtigung der erforderlichen Schnittstellen und Anschlusspunkte nicht im Westen des Flughafengeländes stattfinden können.

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

Im Rahmen des Scoping-Verfahrens hat sich die Oberste Landesplanungsbehörde dieser Auffassung im Ergebnis angeschlossen. Auf eine Anfrage vom 31.03.2022 nach der landesplanerischen Vereinbarkeit des Vorhabens hat die Oberste Landesplanungsbehörde ferner folgende Stellungnahme abgegeben:

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

- d) Ziffer 5.3.1. *Flächen für Betriebe im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 1 der Baunutzungsverordnung sowie für Agglomerationen (Einzelhandelsgroßprojekte) dürfen nur in Zentralen Orten ausgewiesen werden.*
Ziffer 5.3.2. *Die Flächenausweisung für Einzelhandelsgroßprojekte hat an städtebaulich integrierten Standorten zu erfolgen.*

Um eine Kollision der vorliegenden Planung mit den vorgenannten Zielen zu verhindern, und das Entstehen einer unerwünschten Konzentration von Einzelhandelsbetrieben vorzubeugen, schließt die Stadt Freising die Ansiedlung solcher gewerblichen Betriebe im Vorhabengebiet aus. Damit kommt die Stadt Freising weiterhin ihrer Anpassungsverpflichtung nach § 1 Abs. 4 BauGB nach.

4.2.3 Einschlägige Grundsätze der Raumordnung gemäß LEP 2023

Grundsätze der Raumordnung haben – wie bereits oben unter Ziffer 4.1 dargestellt – keine den Zielen der Raumordnung gleichstehende Verbindlichkeit, sind gleichwohl bei der gemäß § 1 Abs. 7 BauGB durchzuführenden Abwägung zu beachten. Es ist daher aus Sicht der Stadt Freising geboten, die für das Vorhaben relevanten Grundsätze der Raumordnung nachfolgend darzustellen.

- a) Ziffer 1.1.3: *„Bei der Inanspruchnahme von Flächen sollen Mehrfachnutzungen, die eine nachhaltige und sparsame Flächennutzung ermöglichen, verfolgt werden.“*

Die multifunktionale Nutzung von Flächen erfolgt bei diesem Vorhaben durch die Verknüpfung des Vorhabens mit Vorgaben zur Nachhaltigkeit, wie insbesondere die Nutzung erneuerbarer Energien zur Eigenversorgung des Vorhabens. Zudem wird durch die parkähnliche Gestaltung des Vorhabens ein landschaftlicher Mehrwert geschaffen. Bestehende Infrastrukturen des Flughafens München können synergetisch mitgenutzt werden (insbesondere bereits bestehende Stellplätze, Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen etc.), wodurch weitergehende Erschließungsmaßnahmen und damit verbundener Flächenverbrauch vermieden werden.

- b) Ziffer 1.3.1: *Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen soll auf die Klimaneutralität in Bayern hingewirkt werden.*

Den Anforderungen des Klimaschutzes soll Rechnung getragen werden, insbesondere durch die Reduzierung des Energieverbrauchs mittels einer integrierten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung und die verstärkte Erschließung, Nutzung und Speicherung von erneuerbaren Energien und nachwachsender Rohstoffen sowie von Sekundärrohstoffen.

Bayern beabsichtigt, bis spätestens 2040 klimaneutral zu sein. Dazu ist es notwendig, die Treibhausgasemissionen stetig zu reduzieren. Nicht vermeidbare Restemissionen sollen durch Kompensationsvorhaben ausgeglichen werden. Klimaschutz bedeutet in erster Linie, dass durch die Minimierung von Treibhausgasemissionen die globale Erwärmung reduziert wird. Zur Verringerung der Treibhausgasemissionen trägt insbesondere eine Reduzierung des Energieverbrauchs bei.

Diese Faktoren werden im Vorhaben durch die Nachhaltigkeitsvorgaben des Vorhabenträgers umgesetzt (Mehrfachnutzung vorhandener Infrastrukturen, Errichtung von Photovoltaikanlagen, Begrünungen, DGNB-Zertifizierung etc.). Auf Ziffer 3.5 sowie das beiliegende Nachhaltigkeitskonzept wird verwiesen.

- c) Ziffer 1.4.4. *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.*

Die Europäische Metropolregion München ist ein wichtiger Innovations- und Wachstumsmotor für Bayern. Wegen der herausragenden nationalen und internationalen Funktionen und ihrer besonderen Bedeutung für die wirtschaftliche, verkehrliche, wissenschaftliche, kulturelle und touristische Entwicklung des Landes soll die Europäische Metropolregionen München in ihrer Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit weiterentwickelt werden.

Das Vorhaben fördert dieses Ziel der Landesplanung Bayern in besonderem Maße, da es die nationale und internationale Bedeutung der Metropolregion München wirtschaftlich, kulturell und touristisch stärkt. Die Arena fördert die kulturelle Attraktivität der Region und zieht sowohl regionale, als auch überregionale sowie internationale Besucher an. Zudem können die positiven wirtschaftlichen und kulturellen Impulse, die durch das Vorhaben generiert werden, auch in den umliegenden ländlichen Raum ausstrahlen und dessen Entwicklung fördern.

- d) Ziffer 3.1.1: *Die Ausweisung von Bauflächen soll an einer nachhaltigen und bedarfsorientierten Siedlungsentwicklung unter besonderer Berücksichtigung des demographischen Wandels und seiner Folgen, den Mobilitätsanforderungen, der Schonung der natürlichen Ressourcen und der Stärkung der zusammenhängenden Landschaftsräume ausgerichtet werden.*

Die Entwicklung von Flächen für Wohnzwecke, gewerbliche Zwecke sowie für Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen soll abgestimmt erfolgen.

Die Ausweisung größerer Siedlungsflächen soll überwiegend an Standorten erfolgen, an denen ein räumlich gebündeltes Angebot an öffentlichen und privaten Dienstleistungs-, Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen in fußläufiger Erreichbarkeit vorhanden ist oder geschaffen wird.

Die Stadt Freising ist gemäß Ziffer 2.1. des Anhangs 1 des LEP ein Oberzentrum. Oberzentren sind regional bedeutsame Bildungs-, Kultur-, Verwaltungs-, Wirtschafts- und Wissenschaftszentren. Sie erfüllen Entwicklungsaufgaben mit dem Ziel, die (über)regionale Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen und dabei auf das jeweilige Umland auszustrahlen. Vor diesem Hintergrund besteht ein besonderer Entwicklungsauftrag. Die Stadt Freising ist als Standort für das Vorhaben aufgrund ihrer Eigenschaft als Oberzentrum gut geeignet.

Die städtebaulich orientierte Ausweisung der Standortfläche und die Integration mit bereits vorhandenen infrastrukturellen Einrichtungen auf dem Gebiet des Flughafens München berücksichtigen diese landesplanerischen Vorgaben. Die Nutzung des Standorts am Flughafen München ermöglicht eine effiziente Mitnutzung von unmittelbar in der Nähe des Vorhabengrundstücks bestehender und gebündelter Infrastrukturen, wie Straßen, Medienanschlüsse und Stellplätze, was sowohl Ressourcen schonert als auch die Mobilitätsanforderungen optimiert. Auf diese Weise wird nicht nur verhindert, dass diese Einrichtungen neu geschaffen werden müssen, sondern die bestehende Infrastruktur wird auch synergetisch besser ausgelastet. Darüber hinaus ist das Vorhaben an diesem Standort besonders verträglich. Gegenseitig störende Einflüsse sind auf ein Minimum reduziert. Flächen zu Wohnzwecken sind in unmittelbarer Nachbarschaft nicht vorhanden und bleiben durch das Vorhaben von Emissionen unbeeinträchtigt. Darüber hinaus ist der Standort bereits durch ein vielseitiges Angebot an gewerblichen und dienstleistungsorientierten Einrichtungen geprägt, darunter die flughafenaffinen Nutzungen von Hotels, Gastronomie und Einzelhandel. Das Vorhaben ergänzt dieses Angebot sinnvoll und trägt zur weiteren Attraktivität und wirtschaftlichen Belebung des Standorts bei. Die Standortwahl fördert die räumliche Bündelung von Freizeit- und Versorgungsangeboten, wie es die Landesplanung anstrebt. Nicht zuletzt ermöglicht die Ansiedlung des Vorhabens die sinnvolle Nutzung der Vorhabenfläche, die für Wohnzwecke nicht geeignet ist.

- e) Ziffer: 5.4.1. *Land- und forstwirtschaftlich genutzte Gebiete sollen in ihrer Flächen-substanz erhalten werden. Insbesondere für die Landwirtschaft besonders geeignete*

Flächen sollen nur in dem unbedingt notwendigen Umfang für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden.

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. Aufgrund der Lage des Vorhabengrundstück ist sie vielmehr besser für infrastrukturelle (gewerbliche) Entwicklungen, insbesondere dem vorliegenden Vorhaben, geeignet, die die Synergien der Nähe zum Flughafen besser ausschöpfen und bei der gegenseitige Emissionen nicht ins Gewicht fallen.

- f) Ziffer 6.2.: *Auf einen verstärkten Ausbau der Photovoltaik auf Dachflächen und anderweitig bereits überbauten Flächen soll hingewirkt werden.*
Der Vorhabenträger stellt auf freien und geeigneten Dachflächen einen deutlich größeren Anteil der Dachflächen für die Nutzung photovoltaischer Energie zur Verfügung, als dies gemäß § 44a BayBO gesetzlich vorgeschrieben ist. Für Details wird auf die Begründung der entsprechenden Festsetzungen unter Ziffer 5.7 verwiesen.
- g) Ziffer 7.1.3. *In freien Landschaftsbereichen soll der Neubau von Infrastruktureinrichtungen möglichst vermieden und andernfalls diese möglichst gebündelt werden. Durch deren Mehrfachnutzung soll die Beanspruchung von Natur und Landschaft möglichst vermindert werden. Unzerschnittene verkehrsarme Räume sollen erhalten werden.*

Diesem Ziel der Landesplanung wird das Vorhaben im besonderen Maße gerecht. Aufgrund der Lage des Vorhabengrundstücks kann es von den vorhandenen Infrastrukturen profitieren und diese effizient mitnutzen. Der Neubau von Erschließungs- bzw. Infrastruktureinrichtungen, der bei der Realisierung vergleichbar bedeutender Projekte erforderlich wäre, kann weitgehend vermieden werden.

Auf die Begründung zur Grünordnung unter § 5.16 wird ergänzend verwiesen.

- h) Ziffer 7.2.5. *Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen die Risiken aus Starkniederschlägen besonders berücksichtigt werden. Hierzu soll insbesondere auf die Freihaltung von Abflussleitbahnen und Senken hingewirkt werden.*

Dieses Ziel der Landesplanung wird durch das Vorhaben berücksichtigt, indem das im Vorhabengebiet anfallende Niederschlagswasser vollständig im Plangebiet verdunstet bzw. versickert wird. Hierbei sind die geplanten Grünanlagen, Dachbegrünungen und Versickerungsflächen hilfreich. Es wird zudem festgesetzt, dass die Maßnahmen zur Bewirtschaftung für ein 5-jährliches Regenereignis (Versickerung) und ein 30-jährliches Regenereignis (Rückhaltung) zu dimensionieren sind.

- i) Ziffer 8.4.2. *Barrierefreie und vielfältige, auch traditionsreiche oder regionalbedeutende Einrichtungen und Angebote der Kunst und Kultur sollen in allen Teilräumen vorgehalten werden.*

Auch diesem Ziel der Landesplanung trägt das Vorhaben in besonderer Weise Rechnung. Es sollen barrierefreie und vielfältige kulturelle Angebote geschaffen werden, die allen Bevölkerungsgruppen, einschließlich Menschen mit Behinderungen, uneingeschränkt zugänglich sind. In der Arena werden für Menschen mit Behinderungen komfortable Plätze mit guter Sicht auf die Bühne eingerichtet, was die gleichberechtigte Teilhabe an den Veranstaltungen sicherstellt. Darüber hinaus wird das gesamte Vorhaben, einschließlich der Arena, des Hotels und des Parkhauses, mit barrierefreien Zugängen errichtet, sodass auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ohne Hindernisse Zugang haben.

Der Vorhabenträger sorgt zudem dafür, dass alle vorgesehenen Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Benutzer direkt an die Arena angrenzenden Arena-Parkhaus bereitgestellt werden. Dies gewährleistet eine komfortable und nahtlose Anreise für Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen. Durch diese Maßnahmen wird das kulturelle Angebot nicht nur inklusiv gestaltet, sondern auch der regionale und überregionale Zugang zu einer bedeutenden kulturellen Einrichtung gestärkt.

4.3 Regionalplan Region München

Der Regionalplan für die Region München enthält ebenfalls Ziele und Grundsätze, die für das Vorhaben verbindlich sind. Jedoch werden im Regionalplan Ziele und Grundsätze der Landesplanung vielfach konkretisiert, ohne dass damit zusätzliche raumordnerische Anforderungen verbunden sind. Nachfolgend wird daher nur auf die spezifischen Vorgaben des Regionalplans eingegangen.

- a) Siedlungsentwicklung und Lage des Vorhabens

Gemäß der Karte „Siedlung und Versorgung“ des Regionalplans (Link: [RP14 München Karte 2](#)) liegt das Vorhabengebiet angrenzend an die als Sonderbaufläche vorgesehenen Bereiche des Verkehrsflughafens München.

Die weiteren Vorgaben zur Siedlungsentwicklung gemäß Teil B II. 2 des Regionalplans werden von dem Vorhaben beachtet, da die Ansiedlung des Vorhabens in einen bereits verdichteten und verkehrlich gut erschlossenen Siedlungsbereich erfolgt.

Bandartige Entwicklungen werden durch die integrierte Lage des Vorhabens vermieden (Ziel B IV 1.6.) Der in Ziffer B IV 1.1. enthaltene Grundsatz zur Stärkung der Wirtschaftsregion München wird mit dem plangegenständlichen Vorhaben verfolgt.

- b) Regionale Grünzüge/Landschaftliches Vorbehaltsgebiet/Trenngrün

Der nächstgelegene Regionale Grünzug „Iartal (9)“ liegt in einer Entfernung von ca. 450 m westlich des Vorhabens auf der abgewandten Seite der B301. Eine Beeinträchtigung kann sicher ausgeschlossen werden. Trenngrün oder landschaftliche Vorbehaltsgebiete

liegen nördlich und östlich, bzw. südöstlich des Flughafens und damit nicht im Einwirkungsbereich des Vorhabens.

c) Biotopverbundsystem

Biotopverbundsysteme werden in den Regionalplänen als zusammenhängendes Netz von Lebensräumen zur Sicherung der Artenvielfalt festgelegt. Unmittelbar angrenzend an das Vorhabengebiet verläuft entlang des Ludwigkanals ein Biotopverbundsystem. Eine Beeinträchtigung wird ausgeschlossen, da die Durchgängigkeit des Wasserlaufs nicht unterbrochen wird und ein Puffer von mehr als 15 m zur Wasserkante wird entlang des Vorhabengrundstücks eingehalten.

d) Lärmplanung

Auf die landesplanerischen Vorgaben wird verwiesen. Das Vorhaben liegt innerhalb des Lärmschutzbereichs B, was bedeutet, dass industrielle und gewerbliche Nutzungen unbeschränkt zulässig sind. Da im Plangebiet keine Wohnnutzung – auch nicht ausnahmsweise – zugelassen wird, sind die regionalplanerischen Vorgaben eingehalten. Die Umsetzung und der Nachweis des ausreichenden Lärmschutzes wurde bereits im durchgeführten Schallschutzgutachten untersucht. Die Einhaltung der Vorgaben wird teils im Plan festgesetzt und im Übrigen vom Vorhabenträger im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen.

e) Freizeitgroßprojekt

Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein Freizeitgroßprojekt im Sinne der Ziffer B VI 2.5.f. des Regionalplans. Das in Ziffer 2. vorgegebene Ziel der leistungsfähigen verkehrlichen Anbindung wird durch die vorhandenen und noch leicht anzupassenden verkehrlichen Infrastrukturen erreicht. Die Leistungsfähigkeit wurde durch das Gesamtverkehrsgutachten nachgewiesen; auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen. Der Grundsatz der gebietsverträglichen Ausweisung wurde ebenfalls beachtet; auf die obigen Ausführungen in Ziffer 4.2.3. lit d) wird verwiesen.

4.4 Vorgaben aus dem Luftverkehrsrecht

Das Vorhaben liegt, wie bereits oben dargestellt, innerhalb einer Bautenschutzzone des § 12 LuftVG. Die Einschränkungen der §§ 12 ff. LuftVG sind somit vom Vorhabenträger bei der Genehmigung und Errichtung des Vorhabens zu beachten; die Abstimmung mit der zuständigen Luftfahrtbehörde (Luftverkehrsamt Südbayern) ist durchzuführen.

Im Hinblick auf die Bautenhöhe und die potenzielle Störung von Flugsicherungseinrichtungen wurden bereits vorab Erkundigungen bei der Deutschen Flugsicherung und dem Luftamt Südbayern eingeholt, die mitgeteilt haben, dass nach erster Einschätzung luftverkehrliche Vorgaben dem Vorhaben nicht entgegenstehen. Die Kubatur und Fassadengestaltung (insbes. die Integration des Exoskeletts) wurde für die Radarerkennung als grds. positiv bewertet. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass das Vorhaben aus luftverkehrlichen Gründen nicht verwirklicht werden kann.

5 Begründung der Festsetzungen

Es sind nur Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet (§ 12 Abs. 3a Satz 1 BauGB). Änderungen des bestehenden Durchführungsvertrags oder der Abschluss eines neuen Durchführungsvertrages sind möglich (§ 12 Abs. 3a Satz 2 BauGB). Die Festsetzung entspricht der gesetzlichen Vorgabe und dient u.a. der Sicherstellung, dass die im Bebauungsplan vorgesehene städtebauliche Entwicklung verpflichtend umgesetzt wird.

5.1 § 1 Bebauungsplan mit Grünordnung/ Räumlicher Geltungsbereich/ Bestandteile des Bebauungsplans

Für die Umsetzung des Vorhabens mit dem unter Ziffer 3. beschriebenen Planungskonzept wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt. Im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans ist die planaufstellende Gemeinde gemäß § 12 Abs. 3 Satz 2 BauGB nicht an die Festsetzungen gemäß § 9 BauGB und die auf Grund von § 2 Abs. 5 BauGB erlassenen Verordnungen (BauNVO, PlanZV) gebunden. Die Stadt Freising hat sich entschlossen, den Plan auf der Grundlage der BauNVO und unter Anwendung der Planzeichenverordnung mit Ergänzung eigener, darstellender Planzeichen (vgl. §2 Abs.2 PlanZV) aufzustellen.

Der Umgriff des Bebauungsplans bezieht sich auf das Vorhabengrundstück, Flächen des öffentlichen Straßenraums im Bereich der Freisinger Allee und des Knotenpunktes der Freisinger Allee und der Bundesstraße B 301 sowie einer kleineren Fläche nördlich der Freisinger Allee (Flurstück Nummern: 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). Die Straßenverkehrsflächen werden in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans einbezogen, um die im Gesamtverkehrsgutachten näher erläuterten Maßnahmen zur Anpassung dieser Flächen (Ausbau der Freisinger Allee, Anpassung Knotenpunkt B 301) zu Zwecken der verkehrlichen Erschließung des Vorhabens zu ermöglichen. Die Fläche nördlich der Freisinger Allee wird in den Umgriff einbezogen, um an dieser Stelle über oberflächige Versickerungsmaßnahmen (Versickerungsmulde) die ordnungsgemäße Versickerung von Niederschlagswasser von der Freisinger Allee sicherzustellen.

Für die Gebäude und Freiflächen auf dem Vorhabengrundstück werden derzeit die Vorentwurfsplanungen erstellt. Für den öffentlichen Straßenraum der Freisinger Allee und die zugehörigen Flächen für die Straßenentwässerung liegt die Vorentwurfsplanung vor.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans überlagert sich mit den bestehenden Bebauungsplänen Nr. 88 "Landschaftsentwicklung Freising Süd / Hallbergmoos Nord" und Nr. 88 A "Briefzentrum Freising". Um das Vorhaben zu ermöglichen, werden die vom vorliegenden Bebauungsplan erfassten Teile der rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nr. 88 "Landschaftsentwicklung Freising Süd / Hallbergmoos Nord" sowie Nr. 88 A "Briefzentrum Freising" durch den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 88 B „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ überlagert. Die zu erhaltenden Festsetzungen, insbesondere in Zusammenhang mit der Gestaltung der Freisinger Allee, wurden in den vorliegenden Planentwurf übernommen.

5.2 § 2 Art der Nutzung

Die Baugebiete werden im Plan entsprechend ihrer Nutzung bezeichnet. In den textlichen Festsetzungen werden die Nutzungen konkretisiert.

Festsetzung als sonstiges Sondergebiet

Die Art der baulichen Nutzung im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wird als sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO festgesetzt, weil es sich von den Baugebieten gemäß §§ 2 bis 10 wesentlich unterscheidet. Die Arena als große Versammlungs- und Veranstaltungsstätte prägt das Vorhabengebiet maßgeblich, so dass in Anlehnung an das in § 11 Abs. 2 BauNVO beispielhaft benannte Sondergebiet für Messen, Ausstellungen und Kongresse auch vorliegend ein Sondergebiet festzusetzen ist. Durch die Festsetzung eines Sondergebiets „MUCcc - Konzert- und Kongresszentrum“ wird der multifunktionalen Nutzung auf dem Vorhabengrundstück) Rechnung getragen.

Gliederung in Teilsondergebiete

Das Vorhaben mit seinen drei Hauptgebäuden – Arena, Parkhaus und Hotel – stellt in seiner Gesamtheit eine funktionale Einheit dar, die durch die enge Verzahnung der unterschiedlichen Nutzungen geprägt ist. Gleichzeitig weisen die drei Hauptbaukörper jeweils spezifische Nutzungsschwerpunkte und daraus resultierende typologische Besonderheiten auf. Die Unterteilung des Plangebiets in die drei Teilsondergebiete SO „Arena“, SO „Hotel“ und SO „Parkhaus“ ermöglicht es, diesen unterschiedlichen Anforderungen sowohl funktional als auch bauplanungsrechtlich differenziert zu entsprechen. Die Teilsondergebiete schaffen den notwendigen Rahmen, um die jeweils charakteristischen Nutzungen zu regeln und auf ihre spezifischen städtebaulichen sowie baulichen Erfordernisse einzugehen. Dadurch wird nicht nur den spezifischen bauordnungsrechtlichen Anforderungen der unterschiedlichen Gebäudetypologien Rechnung getragen, sondern zugleich eine klare Zuordnung der Nutzungen im Plangebiet ermöglicht.

Teilsondergebiet SO "Arena"

Das Teilsondergebiet SO „Arena“ dient als zentraler Baustein des Vorhabens der Unterbringung der Arena, die als multifunktionales „Konzert- und Kongresszentrum“ in Form einer modernen Mehrzweckhalle konzipiert ist. Die Arena bietet Platz für bis zu 20.000 Zuschauer, umfasst ergänzende Einrichtungen wie dienende Flächen und Räume sowie eine selbständige Schank- und Speisewirtschaft, den sog. „Skygarden“.

Der Hauptzweck der Arena liegt in ihrer Nutzung als multifunktionales Veranstaltungsgebäude, das ein breites Spektrum an Veranstaltungen aller Art ermöglichen soll. Dies umfasst kulturelle, künstlerische, sportliche und unterhaltende Veranstaltungen ebenso wie Kongresse, Messen, Tagungen, Buchlesungen, Firmenevents und TV-Produktionen. Die Arena wird dabei nicht als „Heimspielstätte“ eines Sportvereins dienen; ein Ligabetrieb wird nicht stattfinden. Darüber hinaus werden keine Veranstaltungen mit überwiegend sexuellem Bezug (bspw. Erotikmessen) oder überwiegend militärischem Bezug (bspw. Waffenmessen) durchgeführt.

Die Zulässigkeit der primären Veranstaltungsnutzungen wird ergänzt durch die Festsetzung typischer sekundärer Nutzungen, die für den Betrieb einer modernen Mehrzweckhalle erforderlich oder zweckmäßig sind.

Zu den sekundären Nutzungsbereichen zählen insbesondere:

- Foyer- und Zuschauerbereiche: Diese Bereiche gewährleisten die reibungslose Abwicklung von Besucherströmen und bieten Raum für soziale Interaktion sowie Erholung vor, während und nach Veranstaltungen.
- Premium-, Club- und Loungeflächen: Diese ergänzen das Angebot durch exklusive Aufenthaltsbereiche, die den Anforderungen eines vielfältigen Publikums und hochklassiger Events gerecht werden.
- Gastronomische Einrichtungen: Sie stellen die gastronomische Versorgung der Besucher sicher, bieten ein attraktives kulinarisches Angebot und tragen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bei.
- Büro-, Technik- und Verwaltungsflächen: Diese dienen der organisatorischen und technischen Betreuung der Veranstaltungsstätte und gewährleisten den reibungslosen Betrieb.
- Versorgungs-, Lager- und Andienungsflächen: Diese Flächen sind essenziell für den logistischen Betrieb der Arena und ermöglichen eine effiziente Versorgung der Veranstaltungen.
- Merchandise- und Verkaufsflächen: Tragen durch den Verkauf von thematisch verbundenen Produkten zur wirtschaftlichen Ergänzung und zum Gesamterlebnis der Besucher bei.
- Stellplatz-, Taxi- und Ridesharingflächen: Diese Nutzungen erlauben die Errichtung von Stellplätzen im Betriebshof der Arena sowie den Taxi- und Ridesharing-Bereich zwischen Parkhaus und Hotel.

Die Festsetzungen für diese Nutzungsbereiche, die durch die Vorhabenbeschreibung unter Ziffer 3.1 ergänzt werden, sollen bewusst sowohl konkretisiert als auch flexibel gehalten werden. Sie berücksichtigen die Vielseitigkeit und Wandelbarkeit einer modernen Mehrzweckhalle, um langfristig eine rechtssichere und bedarfsgerechte Nutzung zu gewährleisten.

Mit der geplanten Kombination aus primären und sekundären Nutzungsarten sowie den spezifischen dienenden Flächen trägt das Teilsondergebiet SO „Arena“ dazu bei, ein zukunftsorientiertes Veranstaltungszentrum zu schaffen. Es wird eine multifunktionale Nutzung ermöglicht, die den städtebaulichen Anforderungen, den Bedürfnissen der Nutzer und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit gleichermaßen Rechnung trägt.

Durch die untergeordnete Zulässigkeit selbstständiger Schank- und Speisewirtschaften, auch mit Musik- und Tanzbetrieb, wird die Errichtung des Skygarden ermöglicht. Der Skygarden soll in erster Linie als Restaurant dienen, darüber hinaus aber auch für Aftershow-Veranstaltungen mit Musikdarbietungen genutzt werden. Durch die Platzierung in östliche Richtung mit Außenbereich und Sicht über das Vorhabengrundstück und den Flughafenbereich bietet der Skygarden eine zusätzliche Attraktivitätssteigerung des Standorts. Die Zulässigkeit selbstständiger Schank- und Speisewirtschaften ist als untergeordnet festgesetzt, um sicherzustellen, dass der Fokus des Teilsondergebiets auf der Hauptnutzung als Mehrzweckhalle bleibt.

Das SO „Arena“ umfasst neben dem zentralen Arena-Gebäude auch den größten Teil der Freianlagen innerhalb des Sondergebiets. Diese Freianlagen dienen nicht nur der funktionalen Verbindung der Arena mit dem Parkhaus und dem Hotel sowie der Erschließung des Areals, sondern sind auch integraler Bestandteil des Gesamtkonzepts. Die Freianlagen übernehmen eine wichtige Rolle bei der Organisation von Besucherströmen, der Schaffung repräsentativer Eingangs- und Aufenthaltsbereiche sowie der gestalterischen Einbindung der Arena in ihre Umgebung. Sie sind so konzipiert, dass sie die multifunktionale Nutzung der Arena unterstützen und ein einladendes sowie funktionales Umfeld schaffen. Innerhalb der Freianlagen sind ebenfalls arena-typische Nebennutzungen zulässig. Hierzu zählen insbesondere Nebenanlagen für den Betrieb und die Nutzung der Arena, wie zum Beispiel Verkaufsstände, temporäre Aufbauten für Veranstaltungen oder Servicebereiche. Darüber hinaus können Werbeanlagen und Hinweissysteme errichtet werden, die sowohl der Orientierung der Besucher als auch der wirtschaftlichen Vermarktung der Arena und ihrer Veranstaltungen dienen. Auf die entsprechenden Festsetzungen zu Neben- und Werbeanlagen wird verwiesen.

Insgesamt trägt die Festsetzung der zulässigen Nutzungen im SO „Arena“ dazu bei, eine flexible, multifunktionale und wirtschaftlich tragfähige Nutzung der Arena entsprechend der Vorhabenbeschreibung sicherzustellen, die den vielfältigen Anforderungen eines modernen Veranstaltungsbetriebs entspricht.

Teilsondergebiet SO "Hotel"

Das Teilsondergebiet SO „Hotel“ wird im nordöstlichen Bereich des Vorhabengrundstücks festgesetzt und ermöglicht die Errichtung eines modernen Hotels mit bis zu 199 Zimmern, einem Hotel-Restaurant mit Bar sowie einer Dachterrasse im obersten Vollgeschoss. Mit seinem Angebot trägt das Hotel zur Abrundung des Veranstaltungserlebnisses und zur teilweisen Deckung des Übernachtungsbedarfs in unmittelbarer Nähe der Arena bei, wodurch Synergien und eine hohe Auslastung erzielt werden können. Die untergeordnete Zulässigkeit selbständiger Schank- und Speisewirtschaften soll die Nutzung des Hotel-Restaurants sowie der Dachterrasse auch für externe Gäste, bspw. Veranstaltungsgäste, ermöglichen.

Teilsondergebiet SO "Parkhaus"

Das Teilsondergebiet SO „Parkhaus“ wird zur Unterbringung von Stellplätzen und den zugehörigen Nebenanlagen festgesetzt. Das Parkhaus ist als Stellplatzanlage rund um die Uhr (24/7) geöffnet und stellt neben Stellplätzen für Arena-Besucher und Besucher des Hotels auch Parkmöglichkeiten für weitere Nutzer des Vorhabens bereit, wie z. B. Mitarbeitende der Arena und des Hotels. Neben Standardstellplätzen werden auch Stellplätze für Elektrofahrzeuge mit Ladestationen sowie barrierefreie Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen angeboten. In dem Parkhaus soll darüber hinaus ein „Übergaberaum“ für Medienanschlüsse, die dem Vorhaben dienen, realisiert werden. Die Festsetzungen ermöglichen die Schaffung erforderlicher Infrastruktur für das Vorhaben.

Untergeordnet zulässig sind selbständige Schank- und Speisewirtschaften, um die Integration eines Biergartens, dessen Umsetzung der Vorhabenträger in den Freianlagen südlich

des Parkhauses prüft und der größtenteils im SO „Arena“ liegen würde, aber teilweise in den Bereich des SO „Parkhaus“ hineinreicht, zu ermöglichen.

In Bezug auf die Rolle des Parkhauses im Zusammenhang mit den herzustellenden Stellplätzen wird auf die Ziffern 5.14 und 1.5.2 verwiesen.

Ausschluss von Einkaufszentren und großflächigen Einzelhandelsbetrieben

Als Korrelat zur Schaffung einer gewissen Flexibilität durch die Festsetzungen in den Teilsondergebieten und der ausnahmsweisen Zulassung weiterer nicht störender Nutzungen soll sichergestellt werden, dass Einkaufszentren und großflächige Einzelhandelsbetriebe im Plangebiet unzulässig sind. Die Stadt Freising sieht weder die Notwendigkeit der Schaffung von Einkaufszentren, noch von großflächigen Einzelhandelsbetrieben im Zusammenhang mit der Ermöglichung des Vorhabens; auch für die Zukunft soll eine solche Nutzung auf dem Vorhabengrundstück nicht entstehen. Mit dem Munich Airport Center und der Central Area verfügt der Flughafen München über ein großflächiges Einkaufszentrum, das in unmittelbaren Zusammenhang zum Flughafen steht. Der Ausschluss von Einkaufszentren und großflächige Einzelhandelsbetrieben im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans stellt somit auch sicher, dass keine Konkurrenzsituation gegenüber den Einzelhandelsbetrieben am Flughafen entsteht. Entsprechendes gilt für die Einzelhandelsbetriebe in der Freisinger Innenstadt. Auch den im LEP 2023 formulierten Zielen für das Vorranggebiet Flughafenentwicklung wird damit Rechnung getragen (siehe Ziffer 4.2).

5.3 § 3 Maß der Nutzung

Für die Teilsondergebiete SO "Hotel" und SO "Parkhaus" ergibt sich das zulässige Maß der baulichen Nutzung gemäß § 16 Abs. 2 BauNVO jeweils aus den Festsetzungen der zulässigen Geschossfläche (GF), der zulässigen Grundfläche (GR) sowie der Wandhöhe (WH).

Für das Teilsondergebiet SO "Arena" ist aufgrund der Gebäudetypologie, die maßgeblich durch den geschossübergreifenden Luftraum der Arena bestimmt wird, eine Festsetzung der Geschossfläche und der Wandhöhe nicht zweckmäßig. Das zulässige Maß der baulichen Nutzung bestimmt sich hier gemäß § 16 Abs. 2 BauNVO aus den Festsetzungen der zulässigen Baumasse (BM), der zulässigen Grundfläche (GR) sowie der Firsthöhe (FH).

Das Maß der baulichen Nutzung wird für jedes Teilsondergebiet gesondert festgesetzt. Folgende Tabelle zeigt die festgesetzten zulässigen Geschoss- und Grundflächen mit daraus resultierenden Dichtewerten:

1	2	3	4	5	6	7
Sondergebiet	Gesamtflächen Sondergebiet	max. GF / BM	max. BMZ / GFZ	max. GR Gebäude (Bau- raum)	max. GRZ Gebäude	max. GRZ Flächen

Teilsondergebiet SO "Arena"	73.005 m ²	BM 570.000 m ³	7,81	GR 22.900 m ²	0,31	0,65
Teilsondergebiet SO "Hotel"	2.685 m ²	GF 9.900 m ²	3,69	GR 1.800 m ²	0,67	0,93
Teilsondergebiet SO "Parkhaus"	10.625 m ²	GF 57.000 m ²	5,36	GR 10.000 m ²	0,94	0,96
Sondergebiet Summe	86.319 m ²			GR 34.700 m ²	0,40	0,70

Die in der Planzeichnung festgesetzten maximal zulässigen Geschossflächen (für Parkhaus und Hotel) bzw. Baumassen (für die Arena) und Grundflächen beziehen sich auf die Flächen der Hauptgebäude Arena, Hotel und Parkhaus innerhalb der festgesetzten Baugrenzen (Spalten 3 bzw. 5 in der Tabelle). Überschreitungen der Grundflächen sind gem. § 3 der textlichen Festsetzungen zulässig für die in § 19 Abs. 4 Satz 1 Nrn. 1-3 BauNVO genannten Anlagen sowie Zufahrten, Gehwege, Plätze, Aufenthaltsbereiche und freistehende Werbeanlagen – auch außerhalb der festgesetzten Baugrenzen. Dadurch wird sichergestellt, dass zum einen ausreichend Fläche für diese ergänzenden Anlagen zur Verfügung steht und zum anderen eine maximale Begrenzung der Flächenversiegelung gewährleistet ist. Die Überschreitungsmöglichkeiten tragen den Anforderungen an eine dem Vorhaben entsprechende intensive Nutzung der Freiflächen Rechnung, insbesondere durch Nebenanlagen, Wege, Aufenthaltsbereiche und Werbeanlagen. In die Freianlagen sind sämtliche Erschließungs- und Andienungsf lächen zu integrieren, bspw. Wege-, Betriebshof- und Taxiflächen.

Spalte 7 der Tabelle zeigt die maximal mögliche Grundflächenzahl unter Berücksichtigung aller denkbaren Versiegelungen unter Ausnutzung der maximal möglichen Grundflächen der Gebäude und der Überschreitungsmöglichkeiten gem. § 3 der textlichen Festsetzungen. Die Herleitung der zulässigen Grundflächen ergibt sich aus den Kennzahlen unter Ziffer 6 Planungsstatistische Zahlen.

Durch die konkreten Festsetzungen wird der Umfang der baulichen Nutzung hinreichend bestimmt und auf ein für das städtebauliche Umfeld verträgliches Maß beschränkt.

Die Kennzahlen wie die zulässige Grundflächenzahl (GRZ), Geschossflächenzahl (GFZ) und Baumassenzahl (BMZ), die von der Grundstücksgröße abhängen, sind vordergründig nicht isoliert auf die einzelnen Teilsondergebiete, sondern auf das gesamte Sondergebiet als funktionale Einheit zu betrachten. Diese Betrachtungsweise basiert insbesondere auf der Überlegung, dass die Freianlagen des Vorhabengrundstücks größtenteils zusammenhängend einem Teilsondergebiet zugeordnet werden sollten. Da sie funktional in erster Linie der Arena dienen (insbes. Fußgängererschließung, Taxispeicher, Betriebshof) wurden sie folglich hauptsächlich dem Teilsondergebiet SO „Arena“ zugeordnet. Der daraus resultierende weite Zuschnitt des Teilsondergebiets SO „Arena“ und enge Zuschnitt der Teilsondergebiete SO „Parkhaus“ und SO „Hotel“ führt dazu, dass eine isolierte Betrachtung der Teilsondergebiete nach den genannten Kennzahlen nicht sachgerecht wäre. Vielmehr erfordert die funktionale Verknüpfung der Nutzungen eine integrierte Bewertung des gesamten Sondergebiets.

Die Festlegung der maximal zulässigen Baumasse (BM), Geschossfläche (GF) und Grundfläche (GRZ) ist notwendig, um die Umsetzung des Vorhabens sicherzustellen und gleichzeitig ein harmonisches städtebauliches Erscheinungsbild zu gewährleisten.

Die maximale Baumasse von 570.000 m³ und maximale Grundfläche von 22.900 m², wie sie im Bebauungsplan für das Teilgebiet SO „Arena“ festgelegt wurden, sind erforderlich, um die baulichen Anforderungen an das Arena-Gebäude zu erfüllen. Im Planungsprozess wurde das Volumen der Arena mit der Stadt Freising abgestimmt und optimiert. Dieser Prozess führte zu einer Verkleinerung des Gebäudes, sodass das geplante Bauvolumen nun städtebaulich und funktional angemessen ist.

Die maximal zulässige Geschossfläche von 57.000 m² und maximale Grundfläche von 10.000 m² im Teilgebiet SO „Parkhaus“ ermöglichen die Errichtung eines Parkhauses für mind. 1.260 Stellplätze. (vgl. Ziffer 5.14) Aus städtebaulicher Sicht positiv herauszustellen ist, dass der westliche Teil des Parkhauses von den Freianlagen und Grünflächen überdeckt wird, wodurch die wahrnehmbare Bebauung weiter verringert, der Grünanteil erhöht und eine hochwertige Gestaltung des Umfelds gewährleistet wird.

Für das Teilgebiet SO „Hotel“ ist eine maximale Geschossfläche von 9.900 m² und maximale Grundfläche von 1.800 m² vorgesehen. Diese Fläche ermöglicht die Errichtung des Hotels mit bis zu 199 Zimmern.

Die Ausnutzung des Grundstücks erfolgt damit insgesamt in einem städtebaulich ausgewogenen Maß: Die durchschnittliche Grundflächenzahl (GRZ) der Hauptgebäude liegt bei 0,40, was als moderat und verträglich einzustufen ist. Selbst bei vollständiger Ausschöpfung der Überschreitungsmöglichkeiten gemäß § 3 der textlichen Festsetzungen bleibt die GRZ mit 0,70 innerhalb eines gut vertretbaren Rahmens. Die Baumassenzahl im SO „Arena“ und die Geschossflächenzahlen (GFZ) im SO „Parkhaus“ und SO „Hotel“ liegen ebenfalls in einem städtebaulich vertretbaren Bereich.

Dies wird plausibilisiert durch einen Abgleich mit den Orientierungswerten des § 17 BauNVO. Da § 17 BauNVO keine Orientierungswerte für "Sonstige Sondergebiete" vorgibt und die Orientierungswerte des § 17 BauNVO gemäß § 12 Abs. 3 Satz 2 BauGB bei Vorhaben- und Erschließungsplänen sowie den daraus resultierenden vorhabenbezogenen Bebauungsplänen nicht unmittelbar gelten, kann ein Abgleich nur hilfsweise mit der Kategorie "Gewerbegebiete" vorgenommen werden, da diese den geplanten Nutzungen des Vorhabens in ihrer Gesamtheit am nächsten kommt. Für Gewerbegebiete gibt § 17 BauNVO Orientierungswerte von 0,8 für die GRZ, 2,4 für die GFZ und 10,0 für die BMZ vor. Diese sind aufgrund der ausgeführten Gründe als bloße Orientierungshilfe für eine sachgerechte Abwägung zu verstehen.

Die durchschnittliche GRZ der Hauptgebäude liegt mit 0,4 deutlich unter dem Orientierungswert von 0,8. Selbst mit den weiteren Flächen, unter vollständiger Ausnutzung der Überschreitungsmöglichkeiten gem. § 3 der textlichen Festsetzungen, bleibt das Vorhaben mit einer GRZ von 0,7 hinter dem Orientierungswert zurück. Die Überschreitungen

in den Teilsondergebieten Parkhaus (0,96) und Hotel (0,93) – unter Zugrundelegung einer vollständigen Ausnutzung der im Plan festgesetzten GRZ und den Überschreitungen gem. § 3 der textlichen Festsetzungen – lassen sich mit den bewusst eng gefassten Zuschnitten dieser beiden Teilsondergebiete erklären. Folglich bleibt das weit geschnittene SO „Arena“ weit hinter den Kennzahlen zurück. So wird unter dem Blickwinkel einer einheitlichen Betrachtungsweise des Vorhabens, der dem Funktionszusammenhang der Nutzungen entspricht, ein Ausgleich zwischen den Teilsondergebieten geschaffen zugunsten eines großflächigen Baugebiets für das Teilsondergebiet SO "Arena", das nahezu die gesamte Freifläche im Vorhabengebiet umfasst. Die Zuordnung der Freifläche zum Teilsondergebiet SO "Arena" entspricht der funktionalen Zuordnung der dort verorteten Nutzungen (Fußgängererschließung, Taxispeicher, Betriebshof) zur Arena.

Das sorgfältig abgestimmte Verhältnis des Maßes der baulichen Nutzung innerhalb des Sondergebietes gewährleistet eine städtebaulich harmonische und funktionsgerechte Entwicklung des Vorhabens. Die Planung schafft eine ausgewogene Balance zwischen den funktionalen Erfordernissen der verschiedenen Nutzungen, des Maßes der Ausnutzung des Vorhabengrundstücks und einem ansprechenden Gesamterscheinungsbild.

5.4 § 4 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch Baugrenzen definiert.

Um die Anbringung von Anlagen zu Werbezwecken an den Fassaden der Hauptgebäude zu ermöglichen (bspw. hinterlüftete LED-Screens), und gleichzeitig eine Begrünung der darunter liegenden Flächen zu ermöglichen wird hierfür eine Überschreitung der Baugrenze um bis zu 1,0 m zugelassen. Die festgelegten Begrenzungen der Überschreitungsmöglichkeiten auf Himmelsrichtungen in den Teilsondergebieten entsprechen der Zulässigkeit beleuchteter Werbeanlagen (nur) in diesen Bereichen (vgl. Ziffer 5.11). Weitere Einschränkungen hinsichtlich der Größe der Werbeanlagen werden in der Satzung unter § 11 Werbeanlagen Ziffer 5.11 getroffen. An der Ostfassade des Parkhauses soll die Überschreitung nur für solche Werbeanlagen ausgeschöpft werden, deren Unterkante mindestens 4,50 m über dem angrenzenden Geländeniveau liegt; dies bewirkt, dass der schmale Bereich F4 (Taxispeicher) nicht weiter verengt wird. In den übrigen Bereichen ist die Unterkante der Werbeanlagen so zu gestalten, damit eine Begrünung der darunter liegenden Bereiche angestrebt werden kann. Dies soll dazu beitragen, die städtebauliche Proportionen und visuellen Qualitäten zu wahren.

Im Übrigen gelten für Überschreitungen der überbaubaren Grundstücksfläche ergänzend die gesetzlichen Bestimmungen.

5.5 § 5 Höhenentwicklung

Die im Bebauungsplan festgesetzten maximal zulässigen Wandhöhen (WH) und maximal zulässigen Firsthöhen (FH) beziehen sich auf den im Plan festgesetzten Höhenbezugspunkt 450,00 m über NHN, der jeweils den unteren Bezugspunkt definiert. Die Wahl dieser Bezugs-

höhe bildet zum einen die tatsächliche Höhenlage des öffentlichen Straßenraums im Plangebiet (Freisinger Allee) ab, zum anderen beziehen sich auch die Höhenangaben der Gebäude im Umfeld des Vorhabengrundstücks auf diese Höhe. Gleichzeitig wird eine einheitliche Grundlage zur Berechnung der Bauhöhen geschaffen. Für das Teilsondergebiet SO "Arena" erschien aufgrund der Gebäudetypologie, die maßgeblich durch das Exoskelett bestimmt wird, eine Festsetzung der Wandhöhe als nicht zweckmäßig und wird daher mittels Angabe der Firsthöhe, des höchsten Dachpunktes, bestimmt. Die im Rahmen der Festsetzungen zulässigen Firsthöhen für das SO „Arena“ wurden aus funktional erforderlichen Zusammenhängen für eine Mehrzweckhalle getroffen (insb. aufgrund der notwendigen lichten Höhe des innenliegenden Eventsaals).

Die Gebäude des Vorhabens werden in eine bewegte Freianlagengestaltung eingebettet, die über verschiedene Ebenen verfügt. Die Festsetzungen der maximal zulässigen Höhenentwicklung im Bebauungsplan definieren für unterschiedliche Gebäudebereiche entsprechende Höhenfestsetzungen. So werden im SO „Arena“ und SO „Parkhaus“ jeweils niedrigere Bereiche festgelegt (8,8 m bzw. 5,6 m), die jeweils in weiten Teilen in die umliegenden Freianlagen integriert werden, sowie Bereiche mit höheren zulässigen Höhen, die im Wesentlichen als aufragende Gebäude wahrgenommen werden.

Es wurde die umgebende Bebauung betrachtet. Die Bestandsgebäude im Bereich des Flughafens weisen unterschiedliche Höhen auf. Das höchste Gebäude ist der Flugsicherungstower mit rd. 78 Meter. Das München Airport Center, kurz MAC, hat eine Höhe von rd. 40 Meter. Hier bestehen bereits Gebäude mit einer Höhe von bis zu 35 Metern, bspw. Wartungshallen oder Hangargebäude. Teilweise verfügen bestehende Hallen über (Pylonen)-Kopfhöhen von bis zu rd. 54 Meter.

Das Vorhabengrundstück schließt an den Bereich der sog. Airsite West des Flughafens an. Die Gebäudehöhen des LabCampus sind weitestgehend auf 22 m begrenzt, vereinzelte Hochpunkte wie z.B. die geplante neue FMG-Konzernzentrale von 36 m Höhe (OK bei rd. +486,00 m ü. NHN) befinden sich in der Umgebung und stellen die Zentren der jeweiligen Cluster dar.

Die Arena als Zentrum des Clusters bleibt unterhalb der Höhe (OK bei rd. +484 m ü. NHN) der neu geplanten Konzernzentrale. Bei den Festsetzungen wurde auch berücksichtigt und sichergestellt, dass der Blick aus Freising vom Weihenstephaner Berg und vom Domberg nach Süden nicht beeinträchtigt wird.

Die geplanten Wandhöhen von 23 m des Parkhauses und 25 m des Hotels fügen sich neben der angrenzenden Bebauung mit 22 m und einzelnen Hochpunkten von 36 m städtebaulich verträglich in das Umfeld ein. Eine wesentliche Rolle spielt dabei die städtebauliche Zäsur durch die bestehende Tankstelle, die eine klare räumliche Trennung zwischen dem Vorhabengebiet und dem angrenzenden LabCampus schafft. Zudem begünstigen die geplanten Höhen die Freiraumqualität des Grundstücks, da durch die kompaktere Bauweise weniger Boden versiegelt wird. Trotz der moderaten Erhöhung bleiben die Gebäude untergeordnet und ordnen sich in die bestehende Höhenstaffelung ein. Die Nutzungsart als Hotel mit einer Dachterrasse auf dem obersten Vollgeschoss schafft zudem eine qualitätsvolle städtebauliche Situation mit einem attraktiven Blick über das Areal.

Die maßgeblichen Punkte zur Bestimmung der Wandhöhe (WH) und der Firsthöhe (FH) werden in § 5.2 und § 5.3 der textlichen Festsetzungen definiert. Der Bereich des SO „Parkhaus“ mit einer maximal zulässigen Wandhöhe von 5,6 m soll in die umgebende Landschaft integriert werden und nur nach Norden als Fassade sichtbar sein. Für den dafür notwendigen Erdaufbau über diesem Parkhausbereich ist im Norden eine entsprechende Attika/Stützwand erforderlich. Um die zulässige Höhe des Gebäudes zu begrenzen und dennoch eine entsprechend höhere Attika als Stützwand für den Erdaufbau zuzulassen, wurde in diesem Bereich als Bezugspunkt für die Wandhöhe die Oberkante der Dachhaut festgesetzt. Für die weiteren Gebäudeteile im SO „Parkhaus“ (WH 23 m) und SO „Hotel“ (WH 25 m) sind Flachdächer festgesetzt, woraus sich die Festlegung der Wandhöhe mit dem oberen Abschluss der Wand (Oberkante Attika) als zweckmäßig erweist.

Im Teilsondergebiet SO "Arena" werden gemäß § 5.4 der textlichen Festsetzungen Überschreitungen der im Plan festgesetzten Abgrenzung unterschiedlicher Höhenentwicklung durch untergeordnete Gebäudeteile zugelassen. Das festgesetzte Maß der Überschreitung erlaubt die Situierung von Bauteilen auf dem die Arena umgebenden "Podium", die im Verhältnis zum Gesamtvolumen der Arena als untergeordnete Bauteile betrachtet werden können. So soll dort bspw. die Errichtung von Regenschutzdächern für die auf dem Podium gelegenen Eingänge ermöglicht werden.

Im Teilsondergebiet SO „Arena“ werden gemäß § 5.5 der textlichen Festsetzungen Absturzsicherungen zugelassen. Diese sind für die Sicherheit der Nutzer bei den oben beschriebenen Nutzungsbereichen auf dem Podium und den Terrassenbereichen erforderlich.

Wie oben beschrieben soll das SO „Parkhaus“ im Bereich der zulässigen Wandhöhe von 5,6 m in die umliegenden Freianlagen integriert werden, wofür eine erhöhte Attika als Stützwand für den Erdaufbau an der nördlichen Kante dieses Gebäudes erforderlich ist. Die Erhöhung einer entsprechenden Attika wird im § 5.6 der textlichen Festsetzungen zugelassen.

5.6 § 6 Abstandsflächen

Die festgelegte Abstandsfläche von 0,4 H orientiert sich an den Vorgaben des Art. 6 Abs. 5 der Bayerischen Bauordnung und weicht damit von der Abstandsflächensatzung der Stadt Freising ab. Die festgelegten Abstandsflächen können selbst bei maximaler Ausnutzung der überbaubaren Grundstücksfläche sowie der zulässigen Wand- und Firsthöhen eingehalten werden. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der maximal zulässigen Dachaufbauten an den Dachkanten im Teilsondergebiet SO „Hotel“ und SO „Parkhaus“ sowie der erlaubten Bauraumüberschreitungen durch Werbeanlagen.

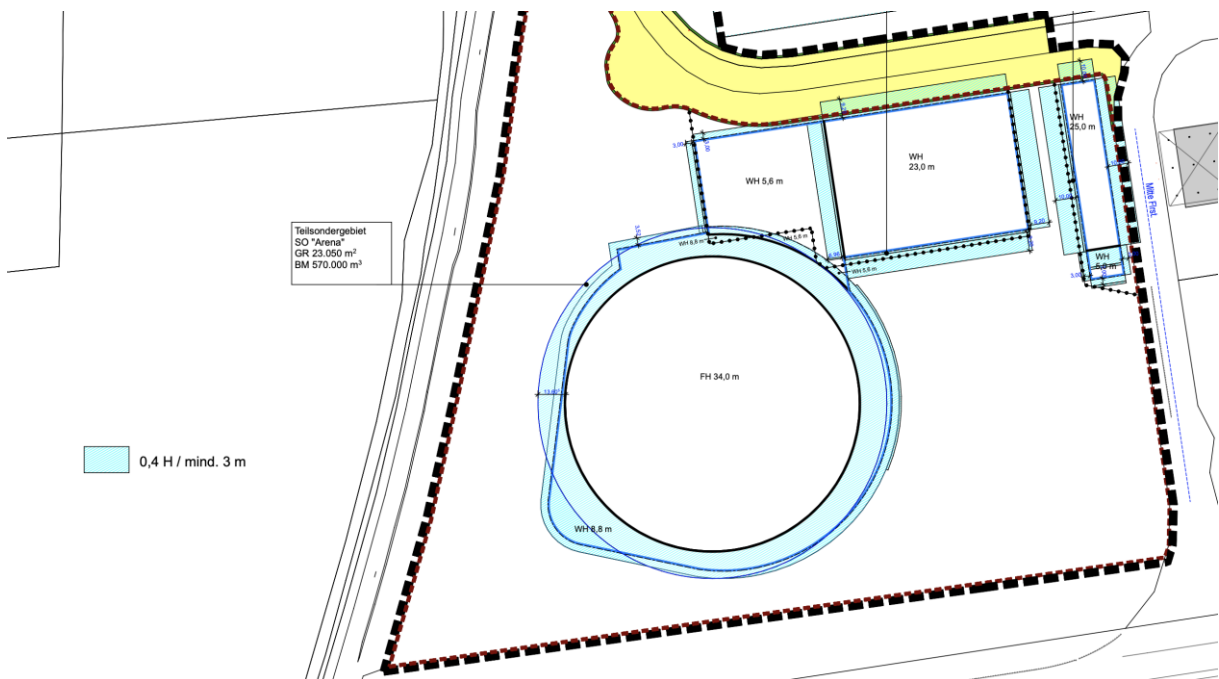


Abb.: Abstandsflächen © bgsm /Stadt Freising

5.7 § 7 Dachaufbauten, Dachform

Die Festsetzungen für Dachaufbauten wurden unter Berücksichtigung städtebaulicher und funktionaler Gesichtspunkte entwickelt. Ziel ist es, eine angemessene Gestaltung und Nutzung der Dachflächen zu gewährleisten, die den funktionalen Anforderungen gerecht wird.

In den Teilsondergebieten SO "Parkhaus" und SO "Hotel" sind nur Flachdächer zulässig. Damit wird eine Dachform festgesetzt, die sich in das Gestaltungskonzept des Flughafen München einfügt. Zudem ist diese Dachform in besonderer Weise für eine Dachbegrünung und den Regenwasserrückhalt und zugleich auch für Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien, z. B. Photovoltaikanlagen, geeignet. Insbesondere im Hinblick auf das städtische Klimaanpassungskonzept sind verfügbare Flächenpotenziale für den Regenwasserrückhalt und die Verdunstung sowie zur Erzeugung erneuerbarer Energien auszuschöpfen. Dies wird unterstützt durch die Festsetzung, dass Dächer von Nebenanlagen ab einer Größe von 50m² in allen drei Teilsondergebieten begrünt werden sollen. Ausnahmen aus gestalterischen Gründen können zugelassen werden. (vgl. § 16.15)

In Anlehnung an Art 44a BayBO wird die Errichtung und der Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom, Wärme oder Kälte aus solarer Strahlungsenergie auf allen geeigneten, nicht anderweitig belegten Dachflächen der Hauptgebäude festgesetzt. Um dem o.g. Ziel der Klimaanpassung gerecht zu werden sind diese kombiniert extensiv zu begrünen (vgl. § 16.16)

Die Festsetzung in § 7.2, wonach die Bebauung im Bereich mit einer maximalen Wandhöhe von 5,6 m in die angrenzende Freianlagenplanung zu integrieren ist, dient städtebaulichen und gestalterischen Zielsetzungen. In diesem Bereich befindet sich der zweigeschossige

westliche Teil des Parkhauses, der durch die angrenzenden Freianlagen und Grünflächen überdeckt werden soll, um eine harmonische Einbindung in die Umgebung zu gewährleisten.

Technische Anlagen auf den Dächern und Dachaufbauten werden im Sondergebiet in ihrer Zweckbestimmung, Lage, Größe und Gestalt beschränkt, um die Flächen für Dachbegrünung, Wasserrückhalt und Photovoltaikanlagen zu sichern sowie mit dem Ziel, einer ruhigen und zurückhaltenden Dachlandschaft Rechnung zu tragen.

5.7.1 Teilsondergebiet SO „Arena“

Das Teilsondergebiet SO „Arena“ verfügt über verschiedene Dachbereiche:

- Das Dach des Arena-Gebäudes im Bereich der maximal zulässigen Firsthöhe von 34,0 m verfügt über zwei Bereiche mit unterschiedlicher Höhe: Der Hauptbereich im Zentrum des Daches (das „**Hauptdach**“) und ein herabgesetzter Bereich, der das Hauptdach ringförmig umschließt und u.a. für technische Anlagen und die Dachterrasse des Skygardens dient (das „**Nebendach**“).
- Der Bereich des Podiums (maximale Wandhöhe 8,8 m) stellt ebenfalls eine Dachfläche dar, weil unterhalb des Podiums Innenbereiche der Arena verortet sind.
- Zum Teilsondergebiet SO „Arena“ gehört schließlich auch ein kleiner Teil des durch Freianlagen überdeckten Dachbereichs des westlichen Parkhaus-Teils (maximale Wandhöhe 5,6 m), da die Gebäude Arena und Parkhaus unterirdisch verbunden sind.

Die textlichen Festsetzungen zu Dachaufbauten im Teilsondergebiet SO „Arena“ unterscheiden teilweise zwischen diesen Dachbereichen unter Bezugnahme auf die jeweils maximal zulässige First- bzw. Wandhöhe.

§ 7.3 lit. a. bis lit. b.

Im gesamten Bereich des Teilsondergebietes sind Dachaufbauten und technische Anlagen mit einer maximalen Höhe von 5,0 m zulässig. Damit wird allgemein sichergestellt, dass Dachaufbauten und technische Anlagen diese Höhenbeschränkung nicht überschreiten.

Im Bereich des Daches des Arena-Gebäudes mit maximal zulässiger Firsthöhe von 34 m wird mit der Höhenbegrenzung außerdem sichergestellt, dass größere Dachaufbauten und technische Anlagen nicht auf dem Hauptdach, sondern auf dem Nebendach errichtet werden. Außerdem soll der tatsächliche Gesamteindruck der Gebäudehöhe nicht durch Dachaufbauten über die maximale Firsthöhe hinausgehen. Zugleich soll erreicht werden, dass die im Vorhaben- und Erschließungsplan dargestellte Figur des Baukörpers nicht beeinträchtigt wird, insb. auch in ihrer Fernwirkung von den „Freisinger Bergen“, dem Domberg und dem Weihenstephaner Berg.

Überschreitungen der Höhenbeschränkung aus technisch erforderlichen Gründen können gemäß lit. b. ausnahmsweise zugelassen werden, um - in städtebaulich vertretbarem Rahmen - die Situierung heute noch nicht absehbarer, aber dennoch erforderlicher Einrichtungen auf den Dachflächen nicht auszuschließen.

§ 7.3 lit. c.

Im Bereich des Podiums, d.h. im Bereich mit einer maximalen Wandhöhe von 8,8 m, dürfen Dachaufbauten und technische Anlagen eine Grundfläche von insgesamt 300 m² der darunter liegenden Dachfläche nicht überschreiten. Damit sollen technische Anlagen und andere Aufbauten auf dem Podium zugelassen werden, zugleich durch die Beschränkung jedoch sichergestellt werden, dass die Funktion des Podiums als Aufenthalts- und Erschließungsbereich nicht beeinträchtigt und das Podium visuell nicht überfrachtet wird.

§ 7.3 lit. d.

Die unter § 7.3 lit. d. der textlichen Festsetzungen zugelassene Dachterrasse, samt Dachaufbauten (wie Pergolen oder Überdachungen zum Schutz vor Witterungseinwirkungen), gehört zum Skygarden und soll sich in dem abgesenkten Dachbereich des Nebendaches der Arena befinden. Die Größenbegrenzung auf 400 m² soll eine Überdimensionierung dieses Terrassenbereichs verhindern.

§ 7.3 lit. e.

Durch die Festsetzung in § 7.3 lit. e. soll sichergestellt werden, dass alle freien und geeigneten Dachflächen des Hauptdaches der Arena zur Errichtung und zum Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom, Wärme oder Kälte aus solarer Strahlungsenergie genutzt werden. Hiermit soll eine Präzisierung der Pflicht zur Herstellung und zum Betrieb entsprechender Anlagen in quantitativer Hinsicht unter Berücksichtigung ambitionierter Nachhaltigkeitsziele erfolgen. Gleichzeitig wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Dachfläche der Arena im Bereich einer maximalen Firsthöhe von 34,0 m auch für andere Anlagen zur Verfügung stehen soll und muss. So soll der Bereich des Nebendaches insbesondere für technische Anlagen mit Wartungsflächen sowie den Skygarden zur Verfügung stehen, sodass in diesem Bereich der Dachfläche keine Flächen für Photovoltaikanlagen vorgesehen sind. Das Hauptdach soll aber, mit Ausnahme einer Anlage zu Werbezwecken (vgl. Ziffer 4.11.1), unter Berücksichtigung der Verpflichtung in § 7.3 lit. e. der textlichen Festsetzungen großflächig mit Photovoltaikanlagen ausgestattet werden.

5.7.2 Teilsondergebiet SO „Parkhaus“

Die Dachbereiche des Teilsondergebiet SO „Parkhaus“ bestehen maßgeblich aus zwei Teilen des Arena-Parkhauses. Im östlichen Abschnitt, mit einer zulässigen Wandhöhe von 23,0 m, befindet sich der vollständig sichtbare, achtstöckige Teil des Parkhauses. Im westlichen Abschnitt, mit einer maximal zulässigen Wandhöhe von 5,6 m, liegt der Bereich, der von den Freianlagen überdeckt wird und somit lediglich an der nördlichen Fassade zur Freisinger Allee sichtbar ist. Vor diesem Hintergrund wurde bei der Festlegung der zulässigen Dachaufbauten eine Unterscheidung zwischen diesen beiden Bereichen getroffen:

§ 7.4 lit. a. bis c.

Im Bereich mit einer maximalen Wandhöhe von 23,0 m dürfen Dachaufbauten und technische Anlagen eine Höhe von 4,0 m über der realisierten Wandhöhe nicht überschreiten. Um eine gestalterische Klarheit und Ordnung zu bewahren, sind die Aufbauten, mit Ausnahme von Treppenhäusern und Aufzugsüberfahrten, um die Höhe ihrer Anlagen von den Außenkanten der darunter liegenden Dachfläche zurückzusetzen und sollen, soweit technisch möglich, gebündelt und eingehaust werden. Dachaufbauten und technische Anlagen dürfen, mit Ausnahme von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie, eine Grundfläche von insgesamt 20 % der darunter liegenden Dachfläche nicht überschreiten. Diese Festsetzungen verhindern eine uneinheitliche Dachstruktur und tragen dazu bei, dass das Parkhaus optisch nicht überladen wirkt und ausreichend Dachfläche für die Errichtung von Photovoltaikanlagen zur Verfügung steht. Überschreitungen der Höhenbeschränkungen aus technischen Gründen können ausnahmsweise zugelassen werden.

§ 7.4 lit. d.

Im Bereich der maximalen Wandhöhe von 5,6 m, d.h. im durch Freianlagen überbauten Bereich des westlichen Teils des Parkhauses, sind als Dachaufbauten ausschließlich Belüftungsschächte, Treppenhäuser und Aufzugsüberfahrten zulässig. Diese dürfen eine Gesamtfläche von maximal 100 m² und eine maximale Höhe von 4,0 m über der Oberkante der Dachbegrünung nicht überschreiten. Diese Festsetzung sorgt dafür, dass die Freianlagen im betroffenen Bereich möglichst frei von störenden Aufbauten bleiben, um die landschaftliche Gestaltung des Daches, das eine freiräumliche Verbindung zwischen der Freisinger Allee und dem modellierten Freiraum südöstlich der Arena darstellt, nicht zu beeinträchtigen. Auch hier sind Überschreitungen der Höhenbeschränkungen nur ausnahmsweise und aufgrund technischer Notwendigkeit zulässig.

5.7.3 Teilsondergebiet SO „Hotel“

Die Festsetzungen des § 7.5 lit. a. und des § 7.5 lit. b. entsprechen den Festsetzungen des § 7.4 lit. a. und § 7.4 lit. b. mit der Unterscheidung, dass auf den Dachflächen des Hotels Dachaufbauten und technische Anlagen eine Grundfläche von 40% der Dachfläche (inkl. Dachterrassenfläche) nicht überschreiten dürfen. Die Festsetzungen verfolgen die gleichen Ziele, weshalb grundsätzlich auf obenstehende Begründung verwiesen werden kann. Die größere Fläche für Dachaufbauten und technische Anlagen im Vergleich zum SO „Parkhaus“ resultiert aus der höheren Komplexität und dem größeren Platzbedarf für die entsprechenden Anlagen des Hotels.

Die Festsetzung des § 7.5 lit. c. lässt im obersten Vollgeschoss des Hotels eine Dachterrasse mit einer Fläche von bis zu 300 m² zu. Die Begrenzung der maximalen Grundfläche der Dachterrasse auf 300 m² stellt sicher, dass die Nutzung in einem ausgewogenen Verhältnis zur Gesamtgestaltung des obersten Vollgeschosses und Gebäudes bleibt und keine überwiegende Dominanz entsteht. Außerdem sollen ausreichend Dachflächen für die alternative Nutzungen der Dachflächen, wie technische Anlagen, Dachbegrünung und Photovoltaikanlagen (vgl. Festsetzung in § 7.5 lit. d.) verbleiben.

5.8 § 8 Nebenanlagen, Zufahrten, Wege und Plätze

Die Freianlagen dienen neben ihrer Funktion als Erschließungsfläche auch der multifunktionalen Nutzung im Zusammenhang mit den Hauptnutzungen des Vorhabens, insbesondere mit Veranstaltungen in der Arena. Vorgesehen sind u.a. den Hauptnutzungen dienende Aufenthaltsbereiche, (veranstaltungsbezogene) gastronomische Einrichtungen, Informationsstände, Werbeanlagen, Aktivierungsflächen, Partner- und Sponsorenflächen sowie weitere Nebennutzungen. Weiter sind auch ergänzende Einrichtungen wie Toilettenanlagen, Kontrollstellen oder Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, die sowohl der Arena, dem Parkhaus als auch dem Hotel zugeordnet werden können, vorgesehen. Für die Orientierung und Information der Besucher werden sowohl klassische Wegweiser als auch Informationsstellen mit Videodisplays entstehen. Im Betriebshof westlich der Arena sind Containerstellflächen für die fachgerechte und zentrale Müllentsorgung vorgesehen und für eine geordnete Unterbringung nur dort oder innerhalb der Bauräume zulässig.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans ermöglichen diese Nutzungen und stellen zugleich durch eine differenzierte Regelung der Zulässigkeit in unterschiedlichen Bereichen des Sondergebiets sicher, dass negative Auswirkungen auf die Qualität der Freianlagen und auf das Ortsbild vermieden werden. So sind oberirdische Nebenanlagen nur im Erschließungsbereich östlich der Arena (Planzeichen Nr. 6.12) allgemein zulässig (vgl. § 8.2 lit. a.). In den anderen Bereichen wird die Größe je Einzelobjekt beschränkt (vgl. § 8.2 lit. d.). Ausgeschlossen sind Nebenanlagen im südlichen, der Zentralallee zugewandten Bereich des Sondergebiets mit Ausnahme von Fahnenmasten (Planzeichen Nr. 6.10, vgl. § 8.2 lit. b.) sowie im Bereich der westlichen Grenze des Sondergebiets mit Ausnahme eines Pförtnerhäuschens (Planzeichen Nr. 6.11, vgl. § 8.2 lit. c.).

Unterirdische Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO sowie Gehwege und Plätze bzw. platzähnliche Anlagen und sonstige Aufenthaltsbereiche sind innerhalb und außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen allgemein zulässig (vgl. § 8.1). Damit soll die Umsetzung des Freiraumkonzepts der Vorhabenplanung mit einer Vielzahl von Wegen und Aufenthaltsbereichen ermöglicht werden. Zudem sollen erforderliche unterirdische Anlagen, wie z.B. Zisternen und Abwasserrückhaltebecken, die keine städtebauliche Wirkung entfalten, ermöglicht werden. Eine Beschränkung hinsichtlich der Flächenversiegelung ergibt sich bereits aus § 3 der Satzung.

5.9 § 9 Aufschüttungen und Stützmauern, Abgrabungen

Die Festsetzungen zu Aufschüttungen, Stützmauern und Abgrabungen gewährleisten eine funktionale und gestalterische Umsetzung der geplanten Freiflächengestaltung, die ein prägendes Element des Vorhabens darstellt. Die stark modellierte Topografie der Freianlagen dient nicht nur ästhetischen Zwecken, sondern auch der Funktionalität und optimalen Einbindung der baulichen Anlagen in die Umgebung. Die Zulässigkeit von Aufschüttungen bis zu einer Höhe von 9,0 m ermöglicht die Umsetzung der gemäß Vorhabenplanung vorgesehenen modellierten Geländegestaltung. Die maximale Höhe ist dabei so bemessen, dass sie die städtebaulichen Vorgaben und das Landschaftsbild berücksichtigt. Stützmauern in dieser

Höhe ermöglichen die Sicherung der aufgeschütteten Bereiche und tragen zur Stabilisierung der modellierten Geländeformen bei.

Im Bereich des Betriebshofs (Planzeichen Nr. 6.12) soll auf einer Fläche, die sich unmittelbar an den Bühnen- und Backstage-Bereich anschließt, ein abgesenkter Ladebereich für Anlieferfahrzeuge (sog. „Loading Docks“) errichtet werden. Die hierfür erforderlichen Abgrabungen sind auf das erforderliche Maß begrenzt. Die Begrenzung der Tiefe auf 1,5 m und der Fläche auf 800 m² stellt sicher, dass Eingriffe in den bestehenden Geländeverlauf minimiert werden und die Abgrabung funktional zweckmäßig bleibt.

5.10 § 10 Einfriedungen und Absturzsicherungen

Die Festsetzungen zu Einfriedungen und Absturzsicherungen verfolgen das Ziel, eine funktionale und optisch offene Gestaltung des Plangebiets zu gewährleisten, während gleichzeitig sicherheitstechnische Anforderungen berücksichtigt werden.

Die Einfriedungen der Bereiche gem. § 10.1.a-e sind notwendig, um sicherheitstechnische und funktionale Anforderungen zu erfüllen. Diese umfassen insbesondere:

- Den Betriebshof westlich der Arena (vgl. § 10.1 lit. a.): Dieser Bereich erfordert Einfriedungen, um den Bereich vor unbefugtem Zutritt zu schützen.
- Die südliche und südöstliche Grundstücksgrenze (vgl. § 10.1 lit. b.): Einfriedungen entlang dieser Grenze stellen sicher, dass das Grundstück klar abgegrenzt ist und Sicherheitsrisiken hin zur Zentralallee minimiert werden.
- Den Taxispeicher (vgl. § 10.1 lit. c.): Hier dienen Einfriedungen der Steuerung des Zugangs des Vorhabengrundstücks und der Sicherung dieses Bereichs.
- Den südlichen Bereich des SO „Hotel“ (vgl. § 10.1 lit. d.): Hier soll eine Einfriedung des Vorhabengrundstücks zwischen Hotel und angrenzendem Wendehammer und Tankstellengrundstück zu Sicherheitszwecken erfolgen (vgl. die diesbezüglichen Ausführungen im Gesamtverkehrsgutachten).

Darüber hinaus ermöglichen ausnahmsweise zulässige Einfriedungen im Vorfeld der Arena eine gezielte Lenkung von Besucherströmen bei Veranstaltungen (vgl. § 10.1 lit. e.). Solche Maßnahmen tragen zur geordneten Organisation des Publikumsverkehrs bei und können flexibel an zukünftige Sicherheitsanforderungen angepasst werden, etwa durch temporäre Absperrungen oder Zugangskontrollen.

Die Festsetzung einer maximalen Höhe von 2,0 m sowie die Ausführung als durchlässiger, sockelloser Metallzaun mit mindestens 15 cm Bodenfreiheit fördern eine optisch offene Gestaltung und ermöglichen zugleich Wanderbewegungen von Tieren. Damit wird die ökologische Durchlässigkeit des Gebiets sichergestellt. Eine abweichende Ausführung mit einer Höhe von bis zu 2,5 m und ohne Bodenfreiheit ist in den Planbereichen Nr. 6.11 und 6.12 (Betriebshof) vorgesehen, um den dortigen sicherheitstechnischen Anforderungen mit höherem Schutzbedarf gerecht zu werden. Kunststoffelemente als Sichtschutz sind aus gestalterischen Gründen ausgeschlossen, um ein einheitliches und hochwertiges Erscheinungsbild zu gewährleisten.

Im Plangebiet gibt es modellierte Geländestrukturen mit steilen Böschungen und Stützmauern, insbesondere im Bereich der Freianlagen und Terrassierungen. Die Festsetzung in § 10.3 erlaubt die Errichtung von Absturzsicherungen im gesetzlich und sicherheitstechnisch erforderlichen Umfang. Diese Maßnahme dient dem Schutz der Nutzer und berücksichtigt gleichzeitig die städtebaulichen und gestalterischen Anforderungen des Vorhabens.

5.11 § 11 Werbeanlagen

Im Sondergebiet sollen an Gebäudefassaden und freistehenden Anlagen Aktivierungsflächen und Werbeanlagen errichtet werden (siehe hierzu auch die Ausführungen unter Ziffer 3.1). Diese Anlagen dienen neben wirtschaftlichen Zwecken der angemessenen Präsentation und Information und sind Teil der üblichen Nutzung von Veranstaltungsstätten. Um einen ausgewogenen Ausgleich zwischen den Interessen an der Nutzung von Werbeanlagen und planerischen Anforderungen (insbes. städtebauliche Gesichtspunkten, Verkehrssicherheit und Artenschutz) zu schaffen, trifft § 11 textliche Festsetzungen zur Zulässigkeit, Begrenzung, Anordnung, Gestaltung und Lichtwirkung der Werbeanlagen. Auf diese Weise wird sowohl den funktionalen Anforderungen der Arena als auch den übergeordneten Belangen des öffentlichen Raums Rechnung getragen. Zu berücksichtigen war dabei insbesondere auch die Lage des Vorhabengrundstücks in rein gewerblichem Umfeld. Die Festsetzungen berücksichtigen, dass sich das Werbeanlagenkonzept sowohl während der Planung als auch im Betrieb kontinuierlich weiterentwickelt und flexibel an wechselnde Gegebenheiten angepasst werden kann. Daher soll innerhalb der Festlegung quantitativer Beschränkungen ein entsprechender Gestaltungsspielraum ermöglicht werden.

Bezüglich einer beispielhaften Darstellung der Umsetzung der entsprechenden Festsetzungen wird auf das derzeitige Werbekonzept des Vorhabenträgers auf Grundlage der derzeitigen Planungen (**Anlage 2**, „Werbeanlagenkonzept“) verwiesen.

5.11.1 Teilsondergebiet SO „Arena“

Auf dem Hauptdach der Arena ist eine zentral angeordnete Werbeanlage zur Präsentation eines Werbepartners vorgesehen. Die Größe von Werbeanlagen ist auf bis zu 24% der Dachfläche im Bereich der maximal zulässigen Firsthöhe von 34,0 m begrenzt. Damit soll sichergestellt werden, dass ausreichend Dachfläche für die Errichtung von Anlagen zur solaren Energieproduktion verbleibt (vgl. § 7.3 lit. f. der textlichen Festsetzungen). Die Werbeanlage auf dem Hauptdach kann beleuchtet bzw. selbstleuchtend sein, darf aber zum Artenschutz und zum Schutz des Flugverkehrs keine sich bewegende Lichtwirkung haben (hierunter fallen nicht vereinzelte Bildwechsel).

Die Beschränkung von Werbeanlagen auf bis zu 15 % der Flächen der Gebäudefassade gewährleistet einerseits eine gute, gleichzeitig aber nicht überladene, Sichtbarkeit von Werbeanlagen an den Fassadenflächen. Geplant sind mit 10 % insbesondere Anlagen zu Werbe- und Präsentationszwecken im Bereich der Gebäudefassade hinter dem Exoskelett, die restlichen 5 % dienen kleineren Anlagen zu Werbe- und Informationszwecken im Bereich des Haupteingangs auf Plaza-Ebene sowie am Hospitality-Eingangsbereich. Das Verbot von Werbeanlagen im Bereich der „Westfassade“ gemäß Planzeichen Nr. 6.5, d.h. in Richtung

Ludwigskanal, dient der städtebaulichen Verträglichkeit, schützt vor möglichen negativen Auswirkungen von Lichtemissionen auf den Artenschutz und sorgt dafür, dass die thermische Gebäudefassade in dieser Ausrichtung ein einheitliches und zurückhaltendes Erscheinungsbild bewahrt.

Das Exoskelett soll, mit Ausnahme im Bereich der Ostfassade und typischen Werbeanlagen zur Namensnennung der Arena, werbefrei bleiben. Im Bereich der Ostfassade, Planzeichen 6.6, sollen ggf. LED-Screens in die Rauten des Exoskeletts integriert werden. In die vier Himmelsrichtungen sollen außerdem typische Werbeanlagen zur Namensnennung der Arena, ggf. mit Logo des Namenspartners, an das Exoskelett angebracht werden. Die restriktive Zulassung von Werbeanlagen am Exoskelett dient dazu, den ikonischen Charakter des Exoskeletts, das an die „Bayerische Raute“ angelehnt ist, zu bewahren. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass das Gebäude sich als zurückhaltendes architektonisches Highlight gut in die Umgebung integriert.

Die Möglichkeit, Werbeanlagen im Bereich der Ostfassade an Absturzsicherungen auf dem Podium, d.h. im Bereich der maximal zulässigen Wandhöhe von 8,8 m, zu integrieren, bietet eine effiziente Nutzung vorhandener baulicher Elemente, ohne zusätzliche Flächen zu beanspruchen.

5.11.2 Teilsondergebiete SO „Parkhaus“ und SO „Hotel“ (§ 11.2 und § 11.3)

In den Teilsondergebieten SO „Parkhaus“ und SO „Hotel“ sollen Werbeanlagen an Gebäudefassaden angebracht werden. Die textlichen Festsetzungen machen Teilbereiche der Fassaden für Werbeanlagen zugänglich. Die Werbeanlagen sollen visuell gegliedert und strukturiert werden, weshalb nur eine gewisse Anzahl parallel zueinander angeordnete Anlagen zugelassen werden. Die prozentualen Beschränkungen dienen dazu, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den für Veranstaltungstätten typischen großflächigen Werbeanlagen und der Erhaltung der architektonischen Wirkung der Gebäude zu schaffen. Die weitreichenderen Beschränkungen von Werbeanlagen an der Nordfassade des Parkhauses im Vergleich zur Südfassade sowie die Beschränkung von Werbeanlagen mit Lichtwirkung in nördlicher Richtung (vgl. § 11.7 der textlichen Festsetzungen) sollen sicherstellen, dass Werbeanlagen vom Freisinger Domberg aus nicht prominent sichtbar sind und die Freisinger Allee ihre Wirkung als baumreiche Straße nicht verliert.

Werbeanlagen vor Fensterflächen im Hotel sind unzulässig, um den Lichteinfall in das Gebäude nicht durch Werbeanlagen zu beeinträchtigen.

5.11.3 Freistehende Werbeanlagen (§ 11.4)

Die Größe von freistehenden Werbeanlagen im Sondergebiet, relevant insbesondere in den Freianlagen innerhalb des Teilsondergebiets SO „Arena“, wird grds. auf eine Höhe von 5,5 m über dem angrenzenden Geländeniveau und auf eine Grundfläche von 5 m x 5 m begrenzt. Im Bereich der Plaza sollen bis zu zwölf Werbeanlagen mit einer Höhe von bis zu 9,0 m über dem Geländeniveau errichtet werden. Diese Anlagen, die als moderne LED-Stelen ausgestattet werden können, dienen sowohl der Informationsvermittlung als auch der werblichen Nutzung. Die Platzierung dieser Stelen in zentralen Bereichen unterstützt die Funktion der

Plaza als Treffpunkt und Orientierungspunkt. Sie ermöglichen eine dynamische und flexible Darstellung von Inhalten, wie Veranstaltungshinweisen, Wegweisern oder Werbebotschaften, und tragen somit wesentlich zur Attraktivität und Funktionalität des Areals bei. Die zulässigen Fahnenmasten mit einer Höhe von bis zu 12,0 m über dem Geländeniveau sind vorgesehen, um das Vorhaben repräsentativ sichtbar zu machen. Fahnenmasten bieten eine klassische Möglichkeit, das Vorhaben, Sponsorenlogos oder Veranstaltungsankündigungen darzustellen.

5.11.4 Weitere Festsetzungen

Werbeanlagen an Nebenanlagen bieten die Möglichkeit, zusätzliche werbliche Inhalte an verfügbaren Flächen zu platzieren; sie dürfen jeweils 25 % der jeweiligen Fassadenfläche der Nebenanlage nicht überschreiten (vgl. § 11.5). In § 11.6 werden gestalterische Vorgaben für Werbeanlagen festgesetzt. Werbeanlagen an Fassaden und Dächern müssen parallel zur Gebäudehülle angebracht werden und dürfen die festgelegten maximalen Höhen gemäß § 5 der textlichen Festsetzungen nicht überschreiten, um in das architektonische Gesamtkonzept zu passen und die optische Wirkung der Gebäude nicht über Gebühr zu beeinflussen. Ausnahmen gelten für Vordächer und Gebäudedurchgänge. An den nördlichen Fassaden des Parkhauses und des Hotels, wo eine reduzierte visuelle Präsenz gewünscht ist, sollen beleuchtete oder selbstleuchtende Werbeanlagen nur für untergeordnete, der Namensnennung dienende Elemente zulässig sein, um Richtung Freisinger Allee dezent zu wirken und die Sichtbarkeit vom Domberg Freising zu minimieren (vgl. § 11.7). In allen drei Teilsondergebieten sind Blitzeffekte (kurze, plötzliche, „aufblitzende“ Lichtimpulse) nicht zulässig. Schließlich wird durch § 11.8 die Möglichkeit der bewegten Lichtwirkung von Werbeanlagen (d.h. bspw. das Abspielen von Videos auf LED-Displays) begrenzt, um sicherzustellen, dass keine Gefahr für die Verkehrssicherheit besteht. Auf die weiteren Festsetzungen zum Artenschutz sowie die Begründung hierzu (vgl. Ziffer 5.17) wird verwiesen.

Die Festsetzungen zu Werbeanlagen gewährleisten einen verantwortungsvollen Flächenumgang und tragen zur Wahrung der architektonischen und städtebaulichen Qualität des Sondergebiets bei, während sie gleichzeitig den wirtschaftlichen und funktionalen Anforderungen des Vorhabens gerecht werden.

5.12 § 12 Niederschlagswasser

Die Regenwasserbewirtschaftung ist Teil einer klimaangepassten und klimaschonenden Gebietsentwicklung. Aus diesen Gründen wird festgesetzt, dass anfallendes Niederschlagswasser primär zurückzuhalten, zu nutzen oder zu verdunsten ist. Die Maßnahmen zur Bewirtschaftung sind u. a. gemäß den derzeitigen gesetzlichen Regelungen für ein 5-jährliches Regenereignis (Versickerung) und ein 30-jährliches Regenereignis (Rückhaltung) zu dimensionieren.

Das vorgesehene Entwässerungskonzept des Vorhabens entspricht dieser Festsetzung. Das im Bereich der Freisinger Allee anfallende Niederschlagswasser wird im östlichen Ausbaubereich in lineare Versickerungsmulden im Bereich des Mittelstreifens abgeleitet. Der westliche Ausbaubereich der Freisinger Allee weist keinen Mittelstreifen auf. Hier wird in dem als

Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzten Bereich eine Versickerungsmulde angeordnet. Das im Sondergebiet anfallende Niederschlagswasser wird vollständig im Sondergebiet verdunstet bzw. in offenen Retentionsflächen und Rigolen versickert. Einzelheiten sind im Entwässerungskonzept und im Umweltbericht dargelegt.

5.13 § 13 Zufahrten

Die Zufahrten zu den Teilsondergebieten SO „Arena“ und SO „Parkhaus“ erfolgen ausschließlich über die Freisinger Allee, für das Teilsondergebiet SO „Hotel“ über die Nordallee. Zur Sicherung der konfliktarmen Erschließung der Teilsondergebiete, der verkehrssicheren Abwicklung des Verkehrsaufkommens, der Freiräume und der stadträumlichen Qualität werden Ein- und Ausfahrtsbereiche im Plan durch Planzeichen 4.2 festgesetzt. Um eine gewisse Flexibilität in der Realisierung der Bebauung zu gewährleisten, darf von der festgesetzten Lage geringfügig abgewichen werden.

5.14 § 14 Stellplätze

Gemäß Art. 47 Abs. 1 Satz 1 BayBO besteht im Rahmen der Errichtung von Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, die Verpflichtung, Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzustellen. Die Anzahl der herzustellenden Stellplätze kann durch eine örtliche Bauvorschrift oder eine städtebauliche Satzung festgelegt werden, Art. 47 Abs. 2 Satz 2 BayBO in Verbindung mit Art. 81 BayBO. Von dieser Möglichkeit macht die plangebende Gemeinde vorliegend Gebrauch.

Im vorliegenden Fall wird die Anzahl der notwendigen Stellplätze abweichend von der Stellplatzsatzung der Stadt Freising im Rahmen eines Verkehrsgutachtens ermittelt.

Dabei wurden bei der Festlegung der Anzahl herzustellender Stellplätze insbesondere die gesetzgeberischen Ziele des Art. 47 Abs.1 Satz 1 BayBO und andererseits bauordnungs- und bauplanungsrechtliche Belange, die im Plangebiet mit der Stellplatzthematik im Zusammenhang stehen, berücksichtigt. Die gesetzgeberischen Ziele des Art. 47 Abs.1 Satz 1 BayBO haben dabei mehrere Stoßrichtungen:

Um die Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Verkehrs auf den öffentlichen Verkehrsflächen nicht zu beeinträchtigen, müssen Kraftfahrzeuge bei längeren Standvorgängen entweder auf öffentlichen Parkplätzen oder privaten Grundstücksflächen abgestellt werden. Öffentliche Verkehrsflächen dienen primär dem fließenden Verkehr und sind nicht dazu bestimmt, auch den ruhenden Verkehr aufzunehmen.

Dieser Aspekt ergänzt sich allerdings – insbesondere in der kürzeren Vergangenheit vermehrt – durch andere verkehrliche, städtebauliche und ökologische Gesichtspunkte. Die im Kern bauordnungsrechtlich begründete Regelung enthält damit auch planerische, der Abwägung zugängliche Aspekte, so dass bei der Festlegung und Erfüllung der Stellplatzverpflichtung nicht mehr nur numerischer Vollzug, sondern auch „kreative Abwägung mit anderen Belangen“ gefragt ist.

5.14.1 PKW-Stellplätze

a) Ermittlung des Bedarfs

Veranstaltungsbesucher:

Zur Ermittlung des maximalen PKW-Stellplatzbedarfs für Veranstaltungsbesucher der Arena hat der Vorhabenträger das Büro Obermeyer beauftragt, im Gesamtverkehrsgutachten Untersuchungen hierzu anzustellen und Annahmen zu treffen. Bei der Berechnung des maximalen Stellplatzbedarfs wurde eine ausverkaufte Großveranstaltung mit vollbesetzter Arena (= 20.000 Besucher) zugrunde gelegt.

Der Verkehrsgutachter hat weiter anhand des Besucherkreises und der typischen Wahl der Verkehrsmittel einen „modal split“ ermittelt, wobei dabei in den jeweiligen Untersuchungen zum MIV und zum ÖPNV jeweils „worst case“ Szenarien zugrunde gelegt wurden (d.h. bei den Untersuchungen zum MIV wurde von einem höheren als erwarteten PKW-Aufkommen und bei den Untersuchungen zum ÖPNV wurde von einer höheren als erwarteten ÖPNV-Nutzung ausgegangen). Auf dieser Basis kommt das Gutachten (unter der Annahme eines Besetzungsgrades von 2,5 Personen pro Pkw) bei einer ausverkauften Großveranstaltung zu einem maximalen Bedarf von ca. 4.600 Pkw-Stellplätzen. Dieser maximale Stellplatzbedarf wurde anhand des Stellplatzschlüssels der Stellplatzsatzung der Stadt Freising plausibilisiert und liegt über der danach rechnerisch ermittelten Richtzahl für entsprechende Veranstaltungsstätten (die 1 Stellplatz pro 5 Sitzplätze vorsieht, vgl. Ziffer 4.1 der Anlage 1 zur Stellplatzsatzung, was vorliegend insgesamt ca. 4.000 Stellplätze ergeben würde). In der Praxis wird diese Maximalzahl nur bei ausverkauften Veranstaltungen benötigt; bei anderen Veranstaltungen wird ein (erheblich) geringerer Bedarf erwartet.

Mitarbeiter:

Neben den Stellplätzen für Veranstaltungsbesucher werden unter der Annahme von 40 festangestellten Mitarbeitern des Vorhabenträgers unter Berücksichtigung der guten ÖPNV-Anbindung, der üblichen und vom Vorhabenträger geförderten Nutzung von „Home Office“ sowie Mitarbeitern, die ihr Büro nicht auf dem Vorhabengrundstück haben werden, außerdem 20 Stellplätze für diese Mitarbeiter benötigt.

Für temporäre Mitarbeiter (auch von Drittunternehmen) an Veranstaltungstagen gilt folgendes: Während ausverkaufter Veranstaltungen ist mit bis zu 300 temporären Mitarbeitenden zu rechnen, die zeitlich (weit) vor den Veranstaltungsgästen anreisen. Durch die gute Anbindung an den ÖPNV, wodurch die Anreise sowohl für Besucher als auch für Mitarbeitende problemlos ohne Nutzung des Individualverkehrs erfolgen kann, ist davon auszugehen, dass ein Großteil der temporären Mitarbeiter an Veranstaltungstagen nicht mit dem PKW anreisen wird. Darüber hinaus sind im Veranstaltungsgewerbe Fahrgemeinschaften bei temporären Mitarbeitenden üblich und sollen durch gezielte Maßnahmen des Betreibers sowie der entsprechenden Arbeitgeber ebenso wie die Nutzung des ÖPNV gefördert werden.

Zudem verteilt sich die oben genannte Anzahl an temporären Mitarbeitenden auf verschiedene Arbeitsbereiche mit unterschiedlichen Schichtzeiten – so haben beispielsweise Verkehrslotsen oder Sicherheitskräfte andere Einsatzzeiten als Reinigungspersonal. Darüber hinaus werden während Veranstaltungszeiten großer Veranstaltungen (typischerweise in den Abendstunden) viele der Stellplätze für festangestellte Mitarbeitende den temporären Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt werden können. Unter Berücksichtigung dieser Umstände ist nicht damit zu rechnen, dass regelmäßig mehr als 30 zusätzliche Pkw-Stellplätze für die temporär Mitarbeitenden benötigt werden. Insgesamt werden daher 50 Pkw-Stellplätze für Mitarbeiter notwendig.

Hotel

Für Hotelgäste und Besucher der gastronomischen Einrichtungen im Hotel werden ebenfalls PKW-Stellplätze benötigt. Hierbei war insbesondere zu berücksichtigen, dass gemäß dem Nutzungskonzept und der Vorhabenbeschreibung damit zu rechnen ist, dass im Hotel vor allem Veranstaltungsgäste nächtigen werden, d.h. deutlich mehr Gäste als bei anderen Hotels üblich mit dem ÖPNV anreisen werden. Gleiches gilt für Gäste der gastronomischen Einrichtungen.

Außerdem sind für diejenigen Hotelgäste, die mit dem PKW anreisen und gleichzeitig Veranstaltungsgäste sind, keine zu den o.g. Stellplätzen zusätzlichen Stellplätze notwendig (Stellplatz eines Veranstaltungsbesuchers, der gleichzeitig im Hotel nächtigt oder die Hotelgastronomie nutzt, sog. „Doppelnutzung“).

Dies rechtfertigt die Annahme eines Stellplatzschlüssels von 0,4 Stellplätzen pro Zimmer und hinsichtlich des Gaststättenzuschlags von 1 Stellplatz je 25 m² Nettogastraumfläche. Damit ergibt sich bei bis zu 199 Zimmern und einer geplanten Nettogastraumfläche von 500 qm ein Bedarf von 100 notwendigen Stellplätzen.

Neben den Stellplätzen für Hotelgäste werden unter der Annahme von bis zu 40 im Hotel arbeitenden Mitarbeitern, von denen aufgrund Schichtbetriebs nur bis zu 25 Mitarbeiter gleichzeitig anwesend sein werden und unter Berücksichtigung der guten Anbindung des Vorhabengrundstücks mit dem ÖPNV außerdem 10 Stellplätze für Mitarbeiter benötigt, wovon 3 % für mobilitätseingeschränkte Nutzer vorzusehen sind.

b) Nachzuweisender Stellplatzbedarf

Bei den in § 14 Abs. 1 festgesetzten Stellplätzen handelt es sich um die nach Art. 47 Abs. 1 BayBO nachzuweisenden Stellplätze. Grundsätzlich ermöglicht Art. 47 Abs. 3 BayBO die Erfüllung der Stellplatzpflicht in drei Varianten: Errichtung auf dem Baugrundstück selbst, Errichtung auf einem Grundstück in der Nähe sowie Ablösung der Stellplätze. Als sinnvollste Möglichkeit erscheint hier der Nachweis auf einem Grundstück in der Nähe, da hier in den Parkanlagen der FMG ausreichend Stellplätze vorhanden sind. Allerdings scheitert der Nachweis nach Art. 47 Abs. 3 Nr. 2 BayBO daran, dass die FMG sich nicht in der Lage sieht die dem Plangestellungsrecht unterliegenden Stellplätze zu Gunsten der Bauaufsichtsbehörde

dinglich zu sichern. Dem Vorhabenträger soll deshalb bei Vorlage eines verkehrlichen Erschließungskonzeptes, das vor allem eine der dinglichen Sicherung vergleichbare Sicherung der Stellplatzflächen auf dem Flughafengelände nachweist, die Möglichkeit gegeben werden, von der Stellplatzerfordernis in Teilen abzuweichen. Bei Vorlage eines entsprechenden verkehrlichen Erschließungskonzeptes kann die Stadt sodann als Bauaufsichtsbehörde in einer zu erteilenden Baugenehmigung eine Abweichung erteilen. Auch wenn dies nicht den Wünschen des Vorhabenträgers und der Stadt entspricht, könnte der für den Vollzug des festgesetzten Baurechtes erforderliche Stellplatznachweis auch durch Ablösung eines Teils der Stellplätze ermöglicht werden.

Es wird für erforderlich erachtet, dass auch bei Vorlage eines verkehrlichen Erschließungskonzeptes jedenfalls ein Teil der erforderlichen Stellplätze nach § 14 Abs. 1 in Realität auf dem Vorhabengrundstück hergestellt werden muss. Die Festsetzung unter § 14 Abs. 2 gibt hierzu die mindestens zu errichtenden Stellplätze auf dem Vorhabengrundstück an.

Von der Erfüllung der restlichen notwendigen Stellplätze kann gem. Art. 63 BayBo abgewichen werden, wenn sich der Vorhabenträger zur dauerhaften Umsetzung eines mit der Stadt abgestimmten verkehrlichen Erschließungskonzept vertraglich verpflichtet. Dieses wird im Nachfolgenden erläutert.

bb) Verkehrliches Erschließungskonzept

Im Rahmen der Festlegung der neu zu errichtenden Stellplätze für Veranstaltungsbesucher erfolgte eine Gesamtabwägung unter Berücksichtigung verschiedener Umstände und Aspekte. Einerseits besteht die Erfordernis, die Summe der im Gesamtverkehrsgutachten für das „worst case“ Szenario ermittelten, maximal erforderlichen Stellplätze bereitstellen zu können, andererseits sind dabei die Synergien durch die Standortvorteile am Flughafen zu berücksichtigen. Abzuwägen ist dabei, wie viele der Stellplätze tatsächlich neu errichtet werden müssen und inwieweit auf bestehende Stellplätze zurückgegriffen werden kann.

Die Abwägung erfolgte unter Berücksichtigung der folgenden, untenstehend noch näher erläuterten, Aspekte:

- **Bedarfsspitzen bei Vollauslastung und Vermeidung unnötigen Leerstandes:** Bei maximaler Auslastung aller Teilsondergebiete werden bis zu 4.760 Stellplätze benötigt, die in der Nähe der Arena bereit stehen müssen. In anderen Szenarien liegt der Bedarf (deutlich) niedriger.
- **Nutzung vorhandener Stellplätze:** In der unmittelbaren Umgebung des Vorhabengrundstücks stehen öffentliche Parkflächen, insbesondere die Parkflächen mit den Bezeichnungen „P44“, „P43“, „P55“, „P50“, „P51“ und „P-Technik“ sowie weitere Stellplätze im planfestgestellten Flughafenbereich, zur Verfügung.
- **Vertragliche Sicherung:** Der Vorhabenträger hat die Nutzung von bis zu 3.460 Stellplätzen in den genannten Parkflächen durch Vereinbarungen mit der FMG vertraglich gesichert.
- **Verkehrslenkende Wirkung:** Die Nutzung verschiedener Parkflächen trägt zur Entzerrung des an- und abreisenden Verkehrs bei und unterstützt eine gleichmäßigere Verkehrslastverteilung.
- **Anbindung an den ÖPNV:** Das Vorhabengrundstück ist bereits jetzt sehr gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden, wobei geplante und teilweise bereits

in der Umsetzung befindliche Ausbaumaßnahmen die Erreichbarkeit weiter verbessern werden.

- **Auslastung und Nachhaltigkeit:** Die effiziente Mitnutzung bestehender Stellplätze sowie die Vermeidung von häufigem und großflächigem Leerstand in einem überdimensionierten Parkhaus fördern eine nachhaltige und ressourcenschonende Planung und Flächennutzung.

SO „Parkhaus“

Es wird in § 14 Abs. 2 festgelegt, dass im SO Parkhaus für Veranstaltungsbesucher und Mitarbeiter der Arena sowie Gäste und Mitarbeiter des Hotels insgesamt 1.260 Stellplätze auf dem Vorhabengrundstück neu herzustellen sind. Diese große Anzahl neu herzustellender Stellplätze ist einerseits notwendig, um einen Grundstock an Stellplätzen auf dem Vorhabengrundstück selbst herzustellen, den Gesamt-Stellplatzbedarf bei Großveranstaltungen gemeinsam mit vorhandenen nutzbaren Stellplätzen der FMG verkehrstechnisch effizient abzudecken und die komfortable Erreichbarkeit der Arena für mobilitätseingeschränkte Nutzer sicherzustellen. Andererseits ist sie aber auch ausreichend, da im unmittelbaren Umfeld des Vorhabengrundstücks bereits eine große Anzahl im Rahmen der fachplanerischen Vorgaben öffentlich nutzbarer Stellplätze zur Verfügung steht.

Die Nutzung bestehender Kapazitäten in Verbindung mit einer ausgewogenen und optimierten Dimensionierung des auf dem Vorhabengrundstück neu zu schaffenden Parkhauses entspricht einer umweltverträglichen und effizienten Flächennutzung und Nutzung vorhandener Infrastruktur.

Als Teil der 1.260 herzustellenden Stellplätze müssen Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Nutzer sowie einen Teil der für das Hotel notwendigen Stellplätze (vgl. SO Hotel) vorgesehen werden. Dabei ist die Besucherstruktur der geplanten Veranstaltungen, insbesondere im Live-Entertainment-Bereich, zu berücksichtigen: Große Veranstaltungen richten sich überwiegend an ein jüngeres Publikum, bei dem der Anteil mobilitätseingeschränkter Besucherinnen und Besucher typischerweise geringer ist. Daher wird die Mindestanzahl von Stellplätzen gemäß § 13 VStättV in Verbindung mit § 10 Abs. 7 VStättV als ausreichend angesehen, sodass 100 Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Besucher zu errichten sind. Der Vorhabenträger wird die entsprechenden Stellplätze im Arena-Parkhaus nachweisen, um die komfortable Erreichbarkeit der Arena für diese Besucher sicherzustellen.

Bei der Nutzergruppe der übrigen Veranstaltungsbesucher wurde berücksichtigt, dass nicht-mobilitätseingeschränkte Besucher nicht notwendigerweise einen Stellplatz auf dem Vorhabengrundstück benötigen. Vielmehr ist es verkehrstechnisch vorteilhaft, die Anreisenden auf verschiedene nahegelegene Parkflächen zu verteilen. Die Entzerrung reduziert Verkehrsspitzen vor Großveranstaltungen und unterstützt einen reibungslosen An- und Abreiseverkehr. Entsprechende Stellplätze in unmittelbarer Nähe zum Vorhabengrundstück sind bereits vorhanden und stehen der tatsächlichen Nutzung durch die Besucher des Vorhabens zur Verfügung. Die Nutzung des Arena-Parkhauses sowie bestehender Parkflächen, insbesondere entlang der Nordallee (bspw. „P44“, „P55“, „P50“, „P51“ und „P-Technik“), sorgt für eine Verstärkung sowohl des PKW- als auch des Fußgängerverkehrs. Im Gesamtverkehrsgutachten

sind die Vorteile dieser räumlichen Entzerrung der Parkvorgänge auf verschiedene Parkflächen beschrieben. Die Mitnutzung und bessere Auslastung bereits vorhandener Parkinfrastruktur trägt somit zur Deckung des Stellplatzbedarfs bei Großveranstaltungen bei gleichzeitiger Verbesserung des fließenden Verkehrs bei, was bei der Festlegung der Anzahl neu herzustellender Stellplätze auf dem Vorhabengrundstück zu berücksichtigen war. Es wurde außerdem berücksichtigt, dass ausweislich des Gutachtens eine Unterbringung von weniger als 1.600 PKW von Veranstaltungsgästen im Arena-Parkhaus – innerhalb der im Gutachten vorgesehenen Bandbreite von 1.200 bis 1.600 Stellplätzen – verkehrstechnisch noch vorteilhafter wäre. Es werden daher 1.260 auf dem Vorhabengrundstück neu herzustellende Stellplätze für sinnvoll und aufgrund der Möglichkeit der Mitnutzung bestehender Stellplätze für ausreichend erachtet, von denen 100 Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Nutzer vorzusehen sind.

SO „Hotel“

Aufgrund des unter Ziffer „a) Hotel“ beschriebenen Bedarfs wird Gem. Art. 47 Abs.2 Satz 2 BayBO in Verbindung mit Art. 81 BayBO festgelegt, dass die für das Hotel insgesamt erforderlichen 110 Stellplätze für Gäste und Mitarbeiter erforderlich sind und dass diese vollständig auf dem Vorhabengrundstück herzustellen sind, wovon 3 % für mobilitätseingeschränkte Nutzer vorzusehen sind. 17 dieser Stellplätze sind im SO „Hotel“, die restlichen 93 Stellplätze im Arena-Parkhaus herzustellen und nachzuweisen.

SO „Arena“

Die insgesamt 50 erforderlichen Stellplätze für festangestellte und temporäre Mitarbeiter der Arena sind auf dem Vorhabengrundstück herzustellen und nachzuweisen. 23 dieser Stellplätze wird der Vorhabenträger im Bereich des Betriebshofs, die weiteren 27 Stellplätze im Arena-Parkhaus errichten und nachweisen. Mindestens zwei dieser Stellplätze sind für mobilitätseingeschränkte Nutzer vorzusehen.

Außerhalb des Bebauungsplanumgriffs vorhandene Stellplätze

In unmittelbarer Nähe zum Vorhabengrundstück befinden sich mehrere öffentlich zugängliche Parkhäuser und Stellflächen der FMG. 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 öffentliche Parkflächen:

- „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),
- „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).

Die Stellplätze können entweder durch Einfahrt in die Parkeinrichtung („Ziehen eines Parktickets“) oder durch Vorabbuchung über ein Online-Portal der FMG gebucht werden. Die Parkflächen dienen grundsätzlich der Bewältigung und Verknüpfung des Besucherverkehrs des Flughafens und seiner Einrichtungen, sind aber nicht exklusiv vergeben. Vielmehr stehen diese Parkmöglichkeiten planungsrechtlich als öffentliche Stellplätze zur Verfügung.

Diese Standortvorteile, die Doppelnutzungen und Synergien schaffen (ebenso in der Medienerschließung), spielten eine entscheidende Rolle bei der Auswahl des Grundstücks durch den Vorhabenträger. Sie ermöglichen eine verbesserte Auslastung der bestehenden Infrastruktur und machen den Bau zusätzlicher Einrichtungen, mit Ausnahme der im Bebauungsplan vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen, überflüssig. Durch die Mitnutzung wird nicht nur die Effizienz und Wirtschaftlichkeit vorhandener und geschaffener Stellplätze gesteigert, sondern auch ein nachhaltiger Beitrag geleistet, indem Ressourcen geschont und unnötiger Flächenverbrauch vermieden werden. Ferner können durch die Einsparung neu zu errichtender Stellplätze größere Grünflächen auf dem Vorhabengrundstück entstehen.

Rechtliche Aspekte

Der Vorhabenträger hat mit der FMG im Rahmen der oben bereits erwähnten langfristigen und nicht ordentlich kündbaren FMG-Kooperationsvereinbarungen darüber hinaus vertraglich gesicherte Nutzungsrechte vereinbart. Die diesbezüglichen Vereinbarungen verfolgen zwei wesentliche Ziele:

- Zum einen ist eine Rabattierung der Nutzungsentgelte für die Nutzung der genannten Stellplätze durch Veranstaltungsgäste vereinbart (sog. „Konzerttarif“). Dieser Konzerttarif ist an zeitliche Vorgaben gebunden (wie üblich mit einer gewissen Zeitspanne vor Beginn und nach Ende der Veranstaltung). Die FMG hat sich außerdem vorbehalten, den Umfang der zum Konzerttarif zur Verfügung zu stellenden Stellplätze in den bayerischen Hauptferienzeiten einzuschränken. Die für den Konzerttarif verfügbaren Stellplätze werden von der FMG verbindlich reserviert, sobald der Vorhabenträger die tatsächlich für eine Veranstaltung benötigte Anzahl mitgeteilt hat. Es wurde ein vertraglich gesichertes verbindliches Nutzungsrecht des Vorhabenträgers für bis zu 3.460 Stellplätze geschaffen. Diese bis zu 3.460 Stellplätze befinden sich in den Parkflächen mit den Bezeichnungen „P44“, „P55“, „P50“, „P51“ und „P-Technik“ in unmittelbarer Nähe zum Vorhabengrundstück entlang der Nordallee. Neben diesen primären Parkflächen stehen in den Parkflächen „P71“, „P73“, „P74“ ebenfalls Stellplätze zur Verfügung, die von der FMG in Rahmen dieses Nutzungsrechts bei Bedarf zur Verfügung gestellt werden.
- Zum anderen hat sich die FMG bereit erklärt, für die für den Konzerttarif verfügbaren Stellplätze weitere Stellplatzreserven durch die Mitnutzung von freien Mitarbeiterparkplätzen der FMG in vorgenannten Parkflächen zu schaffen. Auch hier können sich Synergieeffekte einstellen, da Teile der Belegschaft der FMG im Verwaltungsdienst eingesetzt sind, und somit in den Zeiten vor Arbeitsbeginn und nach Dienstschluss

der Mitarbeiter (und somit zur Hauptbetriebszeit der Arena in den Abendstunden) weitere Stellplatzreserven zur Verfügung stehen. Diese Stellplatzreserve betrifft sonst der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung stehende Stellplätze.

Daneben haben die Parteien Vereinbarungen zur noch besseren und komfortableren Nutzung der Stellplätze durch Vorhabengäste getroffen. So ist vorgesehen, dass Besucher bereits vor den Veranstaltungen über eine Online-Plattform (ggf. auch gemeinsam mit dem Ticketkauf) Stellplätze buchen und reservieren lassen können. Außerdem wurde vereinbart, dass das bestehende und leistungsfähige Parkraummanagement der FMG (Parkleitzentrale, Signaletik und Verkehrsleitmaßnahmen) mitgenutzt und die An- und Abreise von Veranstaltungsbesuchern hierin eingebunden und mit dem Flughafenverkehr vernetzt werden kann. Insoweit kann auf die jahrelange Erfahrung der FMG bei der Lenkung und Verteilung von Parkvorgängen und des damit im Zusammenhang stehenden Verkehrs zurückgegriffen werden.

Bei der Nutzung der FMG Parkhäuser handelt sich um eine untergeordnete Nutzung einer Flughafenanlage zu nicht-flughafenaffinen Zwecken. Die flughafenaffine Hauptnutzung wird dadurch nicht beeinträchtigt. Dies wird durch die zwischen Vorhabenträger und FMG geschlossenen Vereinbarungen sichergestellt.

Bei der Festlegung der herzustellenden Stellplätze wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

Die Neuherstellung einer größeren Anzahl als der den geplanten Stellplätzen würde eine übermäßige Inanspruchnahme des Vorhabengrundstücks darstellen, die bereits aufgrund planerischer und bautechnischer Grenzen nicht sinnvoll und auch nicht wünschenswert ist: Weder kommt aus planerischen Gründen eine Aufstockung des östlichen, nicht übergrüntem Teils des Arena-Parkhauses in Betracht (insbes. wegen Höhenvorgaben), noch kommt eine Anlage von Tiefgaragen in Betracht, da diese aufgrund des hohen Grundwasserstandes im Grundwasser errichtet werden müssten und damit mit erheblichen Eingriffen in den Grundwasserhaushalt sowie unverhältnismäßigen Mehrkosten zu rechnen wäre. Schließlich scheidet aufgrund der aus Sicht der plangebenden Stadt Freising wünschenswerten weitgehenden Begrünung des Vorhabengrundstücks auch eine Vergrößerung des Arena-Parkhauses oder eine Aufstockung des übergrüntem westlichen Teils aus. Darüber hinaus würde eine Vergrößerung des Arena-Parkhauses zu einer weiteren Versiegelung von Flächen auf dem Vorhabengrundstück führen – dies für Stellplätze, die nur punktuell für große Veranstaltungen Verwendung finden und ansonsten größtenteils leer stehen würden. Die Mitnutzung vorhandener Stellplätze ermöglicht eine effiziente Flächennutzung und verhindert unnötigen Flächenverbrauch. Sie fördert damit Gesichtspunkte der Nachhaltigkeit, der Ressourcenschonung und der Effizienz.

Letztlich verfügt, dass das Vorhaben über eine sehr gute Anbindung an den ÖPNV, deren Leistungsfähigkeit Gegenstand umfangreicher Untersuchungen im Gesamtverkehrsgutachten war. So stehen, wie beschrieben, umfangreiche Verkehrsoptionen direkt am Vorhabengrundstück wie Busverkehre, S-Bahnen und Überregionale Züge (ÜFEX) ebenso zur Verfü-

gung wie die auf dem Vorhabengrundstück eigens geschaffenen Taxiflächen mit Ein-/Ausstiegs- und Wartebereichen. Auf die obigen Ausführungen wird insoweit verwiesen. Die Berücksichtigung der Qualität vorhandener Erschließung mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem ÖPNV (der auch die Nutzung von Taxen und Fahrdiensten wie Uber inkludiert), ist im Rahmen der Festlegung von Stellplätzen ein anerkannter Belang.

5.14.2 LKW-Stellplätze

Die Anzahl herzustellender Stellplätze für LKW ist unter Zugrundelegung des tatsächlich durch das Vorhaben entstehenden Bedarfs zu errichten und bereitzustellen.

Arena

Im Rahmen des Betriebs erfolgt der Anlieferungsverkehr für die Anlieferung und Abholung von Veranstaltungsequipment sowie für die Belieferung der Geschäfte und Gastronomiebetriebe in der Arena über einen eigens hergestellten Betriebshof im Westen des Grundstücks („Betriebshof“ oder „Back of House“). Dieser Bereich verfügt über eine separate Zufahrtsstraße von der Freisinger Allee aus und ist nicht öffentlich zugänglich.

Insgesamt werden den Betriebshof an Veranstaltungstagen bis zu 100 Fahrzeuge anfahren. Bis zu 40 dieser Fahrzeuge haben ein zul. Gesamtgewicht von > 3.5 t und bis zu 60 dieser Fahrzeuge von < 3.5 t. Bis zu 20 Fahrzeuge < 3.5 t entfallen dabei auf Mitarbeiter der Arena, bis zu vier Fahrzeuge > 3.5 t auf Besucher-Reisebusse und die restlichen Fahrzeuge auf Liefer- und Produktionsfahrzeuge (insoweit bis zu 40 Fahrzeuge < 3.5 t und bis zu 36 Fahrzeuge > 3.5 t). Die LKW werden an sogenannten Loading Docks entladen.

Die weit überwiegende Mehrheit der Liefer- und Produktionsfahrzeuge fährt ohne längere Standzeiten nach der Anlieferung bzw. dem Abladen der Ladung wieder ab. Als ausreichend werden daher gemäß Art. 47 Abs.2 S. 2 BayBO in Verbindung mit Art. 81 BayBO zu Anlieferungszwecken 10 Stellplätze für LKW (Fahrzeuge > 3.5 t) festgesetzt, die im Betriebshof auf dem Vorhabengrundstück gem. Festsetzung § 14.3 herzustellen sind.

Hotel

Das Hotel wird keinen regelmäßigen An- und Auslieferungsverkehr durch LKW mit längeren Standzeiten haben. Soweit LKW zur Anlieferung zum Einsatz kommen, ist mit kurzen Standzeiten zu rechnen. Hierfür bedarf es keines LKW-Stellplatzes, weshalb keine zusätzlichen herzustellenden LKW-Stellplätze festgelegt werden. Vielmehr lässt sich dieser Fall, wie üblich bei Anlieferverkehr von Hotels, mit eingeschränkten Halteverbotschildern (die ein Halten von PKW und LKW zur Anlieferung des Hotels erlauben) auf einer der zwei vorgesehenen Fahrspuren im Teilbereich der Nordallee östlich des Hotelgrundstücks, lösen. Dieser Teilbereich wird, wie oben beschrieben, keine Zufahrt zur Zentralallee mehr vorsehen, sondern vielmehr verkürzt und mit einem Wendehammer auf Höhe des südlichen Endes des Grundstücks der Tankstelle West versehen. Das hat zur Folge, dass (gerade zu typischen Anlieferzeiten des Hotels, die nicht mit den typischen Veranstaltungszeiten in den Abendstunden

zusammenfallen) nur mit einer niedrigen Frequentierung dieses Straßenbereichs zu rechnen ist.

5.14.3 Reisebus-Stellplätze

Auch für Reisebusse ist die Anzahl herzustellender Stellplätze unter Zugrundelegung des tatsächlich durch das Vorhaben entstehenden Bedarfs zu errichten und bereitzustellen.

Bei Großveranstaltungen in der Arena ist mit der Anreise von maximal vier Reisebussen zu rechnen (vgl. die Ausführungen im Gesamtverkehrsgutachten). Das Hotel begründet darüber hinaus keinen eigenen Bedarf für Reisebusstellplätze. Es ist aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Flughafen München, der oben beschriebenen hervorragenden alternativen Anreisemöglichkeiten sowie der geplanten Gästestruktur des Hotels nicht damit zu rechnen, dass Hotelgäste mit Reisebussen anreisen. Reisebusse, die Veranstaltungsgäste der Arena transportieren, die zugleich im Hotel nächtigen, begründen keinen zusätzlichen Bedarf („Doppelnutzung“).

Es wird daher unter § 14.3 festgelegt, dass vier Reisebus-Stellplätze auf dem Vorhabengrundstück neu herzustellen sind. Der Vorhabenträger wird die Stellplätze im Betriebshof errichten und nachweisen. Die flüssige Absetzung und Abholung von Passagieren kann entlang der Freisinger Allee auf den hierfür vorgesehenen Haltebuchten erfolgen. Die passagierlosen Reisebusse können sodann in den nicht öffentlichen Betriebshof einfahren und dort, soweit nötig, auf den vorgesehenen Stellplätzen parken.

5.14.4 Fahrradstellplätze

Die Anzahl erforderlicher Fahrradstellplätze für die Arena wurde gem. dem Gesamtverkehrsgutachten über das sog. Gravitationsmodell ermittelt. Es wird angenommen, dass nur aus den umliegenden Gebieten mit dem Fahrrad angereist wird. Aus dem Stadt- und Umlandgebiet Freising werden ca. 500 Besucher, aus den Gemeinden Ismaning, Hallbergmoos, sowie dem Kreis Erding zusammen ca. 600 Besucher prognostiziert. Bei einem Fahrrad-Anteil von 20%, bei dem die zahlreichen alternativen Anreisemöglichkeiten und insbesondere die hervorragende sonstige Erreichbarkeit des Grundstücks berücksichtigt wurde, ergibt sich ein Bedarf von bis zu 200 Fahrradstellplätzen. Gem. Verkehrsgutachten deckt diese Anzahl auch die notwendigen Stellplätze für Mitarbeiter ab.

Für das Hotel sind für Gäste sowie Mitarbeiter außerdem insgesamt zehn Fahrradstellplätze vorzusehen.

Gem. Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO wird daher festgelegt, dass 200 Fahrradabstellplätze in der mit Planzeichen Nr. 6.7 gekennzeichneten Fläche im nordwestlichen Teil auf dem Vorhabengrundstück sowie zehn Fahrradabstellplätze im SO „Hotel“ herzustellen sind.

5.14.5 Übersicht Stellplätze

Stellplatz-Art	Bedarf max.	Herzustellen	Davon Mobilitätseing.	Standort, nachzuweisen in SO	Durch verkehrliches Erschließungskonzept nachzuweisen
PKW (Arena-Besucher)	4.600	1.260	100	Arena-Parkhaus	3460
PKW (Arena-Mitarbeiter)	50	23	2	Arena-Parkhaus, Betriebshof	27
PKW (Hotel, Gast & Mitarbeiter)	110	17	3 % (0,5)	Hotelgrundstück, Arena-Parkhaus	93
Pkw Gesamt	4.760				3460
LKW	10	10	-	Betriebshof	
Bus	4	4	-	Betriebshof	
Fahrrad	210	210	-	Vorhabengrundstück	

5.15 §15 Schallschutz

In einer schalltechnischen Untersuchung (Möhler + Partner Ingenieure GmbH, Bericht Nr. 700-02174-SU vom Januar 2025) wurden die Ein- und Auswirkungen der zukünftigen Verkehrs- und Anlagengeräusche auf und durch das geplante Vorhaben prognostiziert und mit den Anforderungen an den Schallschutz im Städtebau entsprechend der DIN 18005, 16. BImSchV, 18. BImSchV und TA Lärm beurteilt.

Verkehrslärmeinwirkungen auf das Vorhabengebiet

Maßgebend für Verkehrslärmeinwirkungen (Straße, Schiene und Fluglärm) im Vorhabengebiet sind die BAB 92, die Bundesstraße B 301, die Staatsstraße 2584 (Zentralallee), die Freisinger Allee, die Nordallee, Zugvorbeifahrten der Bahnstrecke und der Flugverkehr des Flughafens München.

Im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägung werden die prognostizierten Verkehrslärmeinwirkungen zunächst den Orientierungswerten der DIN 18005 gegenübergestellt. Im Vorhabengebiet sind schutzbedürftige Aufenthaltsräume in den Teilbaugebieten SO „Arena“ (Büroräume) und im SO „Hotel“ (z.B. Hotelzimmer) geplant. Für schutzbedürftige Räume in Sondergebieten macht die DIN 18005 keine konkreten Vorgaben, sodass entsprechend der Planung von gewerblichen Nutzungen von einem Schutzniveau entsprechend einem Gewerbegebiet ausgegangen wird. Die Orientierungswerte der DIN 18005 betragen für Gewerbegebiete 65/55 dB(A) Tag/Nacht.

Die prognostizierten Beurteilungspegel des Verkehrslärms überschreiten im Tag- und Nachtzeitraum die Orientierungswerte der DIN 18005 für Gewerbegebiete.

Entsprechend der Systematik der DIN 18005 können die verbleibenden Überschreitungen der Orientierungswerte des Beiblatts 1 in gewissem Rahmen mit sonstigen städtebaulichen

Belangen abgewogen werden, wobei die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (hilfsweise) i. d. R. einen gewichtigen Hinweis dafür darstellt, dass (noch) gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betragen für Gewerbegebiete 69/59 dB(A) Tag/Nacht. Als Obergrenze für den Abwägungsspielraum in der Stadtentwicklung werden gemäß der aktuellen Rechtsprechung Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) tags/nachts bei Verkehrslärmimmissionen an Fenstern schutzbedürftiger Aufenthaltsräume von Wohnungen herangezogen.

Allgemein gilt, dass sich die Anforderungen an den Schallschutz von Außenbauteilen (Wände, Fenster usw.) aus der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ ergeben. Aufgrund des Art. 13 Abs. 2 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) und der Bayerischen Technischen Bau Bestimmungen (BayTB), Ausgabe November 2023, ist die Bauherrenschaft verpflichtet, die hierfür erforderlichen Maßnahmen nach der DIN 4109-1, Januar 2018 im Rahmen der Bauausführungsplanung zu bemessen. Die Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 werden nicht festgesetzt, sondern lediglich die Anwendung der DIN 4109. Im Rahmen der Bauausführungsplanung sind bei der Dimensionierung des Schalldämm-Maßes der Außenbauteile die Nebenbestimmungen, insb. beim Zusammenwirken von Gewerbe- und Verkehrslärm zu berücksichtigen.

Ein Vergleich mit den Orientierungswerten der DIN 18005 zeigt, dass diese an den Gebäudefassaden des Hotels um bis zu 5/7 dB(A) Tag/Nacht überschritten werden. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Gewerbegebiete werden am geplanten Hotel um bis zu 1/3 dB(A) tags/nachts überschritten. In Bereichen mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind bei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen (Bürozimmer, Hotelzimmer) passive Schallschutzmaßnahmen und fensterunabhängige Belüftungsmöglichkeiten vorzusehen. Insoweit kann ein ausreichender Schallschutz durch technische Maßnahmen an den Gebäuden entsprechend den Anforderungen der bauaufsichtlich eingeführten DIN 4109 durch passive Schallschutzmaßnahmen hergestellt werden (ausreichendes Schalldämm-Maß der Außenbauteile). An den Fassadenseiten mit Verkehrslärmpegeln von mehr als 69/59 dB(A) tags/nachts sind Hotelzimmer mit einer fensterunabhängigen Belüftungseinrichtung auszustatten, sofern diese Räume nicht über ein Fenster an einer lärmberuhigten Seite belüftet werden können. Für Büroräume im Hotel gilt dies entsprechend, der Nachtzeitraum ist bei Büros hingegen nutzungsbedingt nicht maßgebend.

Beurteilungspegel im Bereich der Zumutbarkeitsschwelle (70/60 dB(A) tags/nachts) werden grundsätzlich als Obergrenze für den Abwägungsspielraum in der Planung bei Verkehrslärmimmissionen an Fenstern schutzbedürftiger Räume herangezogen. Somit sind bei Beurteilungspegeln an Plangebäuden, die oberhalb dieser Obergrenze liegen, weitergehende Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Grundsätzlich sind in diesen Bereichen offenbare Fenster von Aufenthaltsräumen auszuschließen. Ausnahmen sind möglich, sofern die offenen Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen durch baulich-technische Schallschutzkonstruktionen so geschützt werden, dass vor diesen Fenstern die zulässigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden (z.B. Schallschutzloggien, Prallscheiben, Schallschutzerker, Vorhangfassaden, Gebäudeeigenabschirmungen und Gebäuderücksprünge, Laubengänge oder Ähnliches). Falls keine lüftungstechnisch erforderlichen und offenbaren Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen vorgesehen werden, sondern stattdessen Festverglasungen mit fensterunabhängigen Belüftungseinrichtungen beabsichtigt sind und die Anforderungen an den erforderlichen Schallschutz nach DIN 4109 erfüllt

werden, werden die Belange des Lärmschutzes ebenso eingehalten. Aufgrund von Verkehrslärmpegeln an der nördlichen Gebäudefassade des SO „Hotel“ oberhalb von 60 dB(A) nachts werden für diesen Bereich entsprechende Schallschutzmaßnahmen festgesetzt.

Im Bereich der Arena sind in einem untergeordnetem Umfang Büroräume vorgesehen. Für schutzbedürftige Gewerbenutzungen (Büronutzungen und Ähnliches) existieren eine Vielzahl technischer Möglichkeiten, wie zum Beispiel Schallschutz-Kastenfensterkonstruktionen ggf. in Verbindung mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen, die einen ausreichenden Schallschutz im Inneren der Gebäude und damit gesunde Arbeitsverhältnisse ermöglichen. An der südlichen Gebäudeseite im SO „Arena“ liegen die Verkehrslärmpegel tags oberhalb von 70 dB(A), sodass für diese Bereiche entsprechende Schallschutzmaßnahmen festgesetzt werden.

Bei der Parkhausnutzung sind keine schutzbedürftigen Aufenthaltsräume vorgesehen, sodass Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich werden.

Bauliche Erweiterung der Freisinger Allee

Der Neubau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen fällt in den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV. Im Zuge des Planvorhabens ist eine bauliche Erweiterung um zusätzliche Fahrstreifen der Freisinger Allee zwischen der Nordallee und der Bushaltestelle Flughafen Briefzentrum sowie der Neubau eines Kreisverkehrs vorgesehen.

Die prognostizierten Beurteilungspegel ausgehend von der geplanten baulichen Erweiterung der Freisinger Allee halten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Gewerbegebiete von 69/59 dB(A) Tag/Nacht an den nächstgelegenen Immissionsorten außerhalb des Vorhabengebietes zuverlässig ein.

Verkehrliche Auswirkungen auf die Nachbarschaft

Das Planvorhaben führt zu einem durch den Ziel-/Quellverkehr sowie zum anderen durch Fassaden- und Wandreflexionen und Gebäudeabschirmungen aufgrund der Planbebauung zu einer Änderung der Verkehrslärmsituation in der Nachbarschaft. Die Auswirkungen des Planvorhabens wurden im Hinblick auf die Verkehrslärmsituation für die betroffene Nachbarschaft hilfsweise nach den Maßgaben einer potenziellen Gesundheitsgefährdung (70/60 dB(A) Tag/ Nacht) bzw. der 16. BImSchV bewertet:

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die größten Erhöhungen außerhalb des Vorhabengebietes aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens im Bereich der Nordfassade des Parkhauses „Nord P44“ vorliegen und dort zukünftig Beurteilungspegel von 65/57 dB(A) tags/nachts prognostiziert werden. Schutzbedürftige Nutzungen existieren an der betroffenen Parkhausfassade nicht und eine erstmalige oder weitergehende Überschreitung von 70/60 dB(A) liegt ebenfalls nicht vor.

Am Bestandsgebäude in der Ismaninger Str. 92, welches derzeit als Unterbringung für Geflüchtete genutzt wird, wurde aufgrund des prognostizierten Ziel- und Quellverkehrs, der sich gemäß Verkehrsgutachten auch auf die B 301 und BAB 92 auswirkt, eine Erhöhung von 0,1/0,2 dB(A) Tag/Nacht ermittelt. Somit kommt es hier bei Verkehrslärmpegeln

> 70/60 dB(A) tags/nachts zu einer weitergehenden Erhöhung der Beurteilungspegel. Da die B 301 und BAB 92 dem höherrangigen Verkehrsnetz der Region zuzuordnen sind, ist von einer Vermischung des vorhabenbedingten Verkehrsaufkommens mit dem überörtlichen Verkehr auszugehen. Die zusätzlichen Belastungen sind demnach dem allgemeinen Mischverkehr zuzurechnen und können in der Bauleitplanung zum Vorhaben unbewertet bleiben.

Aufgrund des umfassenden Schallschutzprogramms des Flughafen Münchens, wobei Betroffene passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und Lüfter) erhielten, kann davon ausgegangen werden, dass für das Bestandsgebäude in der Ismaninger Str. 92 bereits ein ausreichender baulicher Schallschutz vorliegt, ggf. sogar mit einer fensterunabhängigen Belüftung. Des Weiteren kann festgehalten werden, dass minimale Pegelerhöhungen von bis zu 0,5 dB(A) nicht wahrnehmbar sind und somit minimale Pegelerhöhungen zumutbar erscheinen.

Anlagenlärm – Einwirkungen auf das Vorhabengebiet

Relevante Anlagenlärmimmissionen im Vorhabengebiet können von dem nördlich gelegenen Post- und Frachtzentrum der Deutschen Post AG, der nordöstlich gelegenen Parkserviceeinrichtung der BMW Group und der östlich gelegenen AGIP-Tankstelle ausgehen. Darüber hinaus befinden sich im weiteren Umgriff des Vorhabengebiets verschiedene überwiegend flughafenbezogene Gewerbenutzungen (Büros, Parkhäuser/Parkanlagen, Hotels, Logistikzentrum). Die Anlagenlärmvorbelastungen der bestehenden Gewerbebetriebe wurden auf Grundlage von Betriebsbeschreibungen der ansässigen Firmen und unter Anwendung einschlägiger technischer Literatur rechnerisch prognostiziert.

Die prognostizierten Anlagenlärmimmissionen zeigen, dass am Hotelgebäude (SO „Hotel“) Beurteilungspegel der Vorbelastung in Höhe von bis zu 54/55 dB(A) Tag/Nacht (oberstes Stockwerk) zu erwarten sind. Ein Vergleich der prognostizierten Beurteilungspegel mit den Immissionsrichtwerten der TA Lärm für Gewerbegebiete von 65/50 dB(A) Tag/Nacht zeigt, dass die Richtwerte im Tagzeitraum eingehalten werden. In der lautesten Nachtstunde ergeben sich jedoch in Teilbereichen des Hotels Überschreitungen des Immissionsrichtwerts von bis zu 5 dB(A). In den betroffenen Bereichen ist die Errichtung von offenbaren Fenstern von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen des Hotels somit unzulässig. 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 der TA Lärm eingehalten werden (z.B. Schallschutzloggien, Prallscheiben, Schallschutzerker, Vorhangfassaden, Gebäuderückeigenabschirmungen und Gebäuderücksprünge, Laubengänge oder Ähnliches). Falls keine lüftungstechnisch erforderlichen und offenbaren Fenster von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen vorgesehen werden, sondern stattdessen Festverglasungen oder ausschließlich zu Reinigungs- und Revisionszwecken offenbare Fenster mit fensterunabhängigen Belüftungseinrichtungen beabsichtigt sind, entstehen keine Immissionsorte im Sinne der TA Lärm und die Anforderungen sind eingehalten.

Anlagenlärm – Auswirkungen durch das Vorhabengebiet

Maßgebende Anlagengeräusche sind durch die Fahr- und Parkbewegungen des Parkhauses, Anlieferungen für die Arena und das Hotel, Veranstaltungen mit bis zu 20.000 Besuchern sowie die technischen Gebäudeausrüstungen zu erwarten. Die Anlagenlärmimmissionen

ausgehend vom Vorhabengebiet wurden an den maßgeblichen Immissionsorten in der Nachbarschaft nach den Vorgaben der TA Lärm prognostiziert. Die zulässigen Immissionsrichtwerte werden demnach an allen Immissionsorten in der Nachbarschaft eingehalten.

Die erforderliche Schalldämmung des Dachaufbaus der Arena von innen nach außen wird im Rahmen des Bauabwägungsplans festgesetzt (vgl. § 15.3), sodass relevante Schallimmissionen an den Immissionsorten außerhalb des Vorhabengebiets ausgeschlossen werden können.

5.16 §16 Grünordnung

Das grünplanerische Konzept hat die Einbindung der drei geplanten Haupt-Baukörper Arena, Parkhaus und Hotel in eine mäandrierende Landschaft als Gestaltungsansatz zur Grundlage. Dabei sollen durch die Freianlagenplanung die wichtigen Funktionsbeziehungen gestärkt und gestalterisch unterstützt werden. Um die Qualität der Freiflächen und der Bepflanzung zu gewährleisten, werden Festsetzungen zur fachgerechten Herstellung und zur zeitlichen Fertigstellung getroffen. Dabei sind die Intentionen des Vorhabenträgers bzw. seiner Planer zur Grünordnung und intensive Abstimmungen mit der Stadt Freising, insbesondere zur Anpflanzung von Bäumen, in den Bauabwägungsplan als zeichnerische und textliche Festsetzungen eingeflossen. Ergebnisse aus dem Scopingverfahren sowie Fachgutachten wurden berücksichtigt.

Die Freianlagen des Vorhabengrundstücks werden aufgrund ihrer unterschiedlichen Nutzungsintensitäten sowie Funktions- und Gestaltungstiefen in acht unterschiedliche Bereiche eingeteilt. Während bei den Bereichen F6 und F7 überwiegend die Erschließungsfunktion im Fokus stehen, steigern sich die gestalterischen und ökologischen Aspekte von dem Bereich F8 über F1, F2, F3, bis zu den Bereichen F4 und F5, die überwiegend landschaftlich gestaltet werden und in denen bauliche Anlagen weitestgehend ausgeschlossen sind.

Durch unterschiedliche Baumdichten sowie Begrünungsfaktoren soll das Gestaltungskonzept mit der dazugehörigen Durchgrünung des Planungsgebiets auf diese Weise ausreichend gesichert und andererseits Planungsspielräume für die spätere Umsetzung ermöglicht werden. Insgesamt 224 zu pflanzende Bäume werden jeweils den verschiedenen Bereichen zugeteilt und dort (ohne konkrete Standortfestsetzung) festgesetzt, weitere 24 Bäume sind mit freier Standortwahl zusätzlich im Vorhabengebiet zu pflanzen. Im Bereich der Straßenverkehrsflächen der Freisinger Allee sowie im Vorfeld des Hotels zur östlich angrenzenden Straßenverkehrsfläche werden zur Sicherstellung einer Eingrünung und damit auch Einbindung des Vorhabengrundstücks insgesamt 24 zu pflanzende Bäume mit Standortfestsetzung in der Planzeichnung festgesetzt. Es ergibt sich somit eine Gesamtzahl von 272 zu pflanzenden Bäumen für den Geltungsbereich. Die Festsetzung der umfänglichen Anzahl an Baumpflanzungen dient neben dem Ausgleich von überplantem Baumbestand vor allem der Gewährleistung einer nachhaltigen und qualitätsvollen Freiflächengestaltung. Die Beschattung durch Bäume steigert die Aufenthaltsqualität, reduziert den Hitzstress auf versiegelten Oberflächen und reduziert den Regenabfluss. Das Grünkonzept des Flughafens mit durchgrüneten Baumquartieren und straßenbegleitenden Baumreihen dient der Steigerung der Ortsidentität, der Orientierung, der Verknüpfung verschiedener Bereiche, dem Windschutz

und der Verbesserung des Kleinklimas und wird sinngemäß im Umgriff des Geltungsbereichs fortgesetzt.

Der Geltungsbereich und seine Umgebung weisen im Bestand Bestandsbäume größtenteils als Baumreihen entlang der Grenzen des Vorhabengrundstücks, als Straßenbäume im Bereich der Freisinger Alle sowie als Baumgruppe im Südwesten des Vorhabensgrundstücks auf. Die Bäume entlang des Ludwigskanals befinden sich außerhalb des Bebauungsplanumgriffs. Aufgrund der umfangreichen Neugestaltung des Vorhabengrundstücks sowie des Straßenumbaus im Bereich der Freisinger Allee werden jedoch auch zahlreiche Bäume überplant. Durch die zeichnerische Festsetzung von zu erhaltendem Baumbestand werden in der Südwestecke des Vorhabensgebiets 19 Bäume mit einem Stammumfang größer 80 cm, in einer Höhe von 100 cm, oder mehrstämmige Bäume, wenn die Summe der Stammumfänge mindestens 80 cm beträgt und wenn zugleich wenigstens ein Stammumfang 40 cm oder mehr erreicht werden, entsprechend der Freisinger Stadtgrünverordnung gesichert und damit insbesondere die nach Westen zum Ludwigskanal bestehenden Grünstrukturen aufgegriffen und gestärkt. In diesem Bereich wird durch die geplante Bebauung und auch durch den angrenzenden Bereich des Betriebshofs (F6) mit den hier vorgesehenen Anliefer- und Stellplatzflächen nicht eingegriffen. Zu erhaltender Baumbestand wird ebenfalls im Bereich der Freisinger Allee festgesetzt sowie im Bereich des Teilstücks der Flurnummer 2723/5, wodurch die Festsetzungen aus dem bestehenden Bebauungsplan Nr.88 A aufgegriffen werden und entsprechend der heutigen Bestandssituation umgesetzt werden.

Durch den festgesetzten Begrünungsfaktor für die einzelnen Bereichen werden, neben einer gestalterischen Komponente, im Sinne der Schwammstadt ausreichend unversiegelte versickerungs- und verdunstungsfähige Flächen bereitgestellt. Die Festsetzung der Begrünungsfaktoren trägt damit zu einer klimagerechten Gestaltung bei.

Im Westen des Vorhabengrundstücks wird, im Übergang zum angrenzenden Landschaftsraum mit dem in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Ludwigskanal, zusätzlich zum Bereich F 5 eine Fläche mit Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft festgesetzt, die in Verbindung mit der angrenzenden Uferrandvegetation zu gestalten, dauerhaft zu pflegen und zu erhalten ist. Auf diese Weise wird eine zusätzliche Pufferzone entlang der wichtigen Biotopvernetzungsachse geschaffen, um beispielsweise den Schadstoffeintrag in das Gewässer zu vermindern oder auch eine Veränderung der Ufervegetation zu verhindern. Die aus dem Bebauungsplan Nr. 88 A bestehende Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft im Bereich des Teilstücks der Flurnummer 2723/5 wird in den vorliegenden Bebauungsplan übernommen.

Die Festsetzung eines Mindestanteils an großen Bäumen bezogen auf die Gesamtanzahl der Neupflanzungen soll sicherstellen, dass ein angemessener Anteil an großen Bäumen in höherer Pflanzqualität in einem kürzeren zeitlichen Abstand optisch und ökologisch wirksam wird. Der Prozentsatz entspricht dem Freianlagenkonzept der Vorhabenplanung.

Für eine gute Umsetzbarkeit der grünordnerischen Vorgaben im Bauvollzug wird eine geringfügige Abweichung der in der Planzeichnung festgesetzten zu pflanzenden Bäumen sowie der dargestellten Bereiche zugelassen, soweit die Abweichung mit den Zielen der Grünordnung vereinbar ist, die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen jeweils mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

Mit den allgemeinen Festsetzungen, insbesondere zu den Mindestpflanzgrößen und den notwendigen durchwurzelbaren Flächen, soll ein optisch und ökologisch zeitnah wirksames Mindestmaß an Gehölzen und eine ausreichende Standortqualität für die zu pflanzenden Bäume langfristig sichergestellt werden. Als geeignete Pflanzsubstrate haben sich Substrate, die den Vorgaben der ZTV-Vegtra Mü (Zusätzliche Technische Vorschriften für die Herstellung und Anwendung verbesserter Vegetationstragschichten, Herausgeber Stadt München) entsprechen bewährt, die auch für die Ausgestaltung von Baumstandorten in Belagsflächen und überdeckte Baumscheiben heranzuziehen ist.

Durch die vorgegebene Pflanzliste werden für den Standort geeignete sowie dem Planungskonzept entsprechende Bäume angeboten. Auch der Bezug zur Weichholzaue ist für Teilbereiche ein formulierter Gestaltungsansatz in den Freianlagen. Für die Pflanzungen soll, soweit es die Standortverhältnisse zulassen, auf heimische Arten mit Vorkommen in der Schotterebene in Freising zurückgegriffen werden. Dies wird durch die Festsetzung eines Anteils von 50 % standortheimischer Laubbäume sichergestellt. Bei der Auswahl der Laubgehölze wurden, um auch die Folgen des Klimawandels zu berücksichtigen und den veränderten Standortbedingungen durch die Geländemodellierungen gerecht zu werden, die Empfehlungen des Arbeitskreises der ständigen Konferenz der Gartenamtsleiter beim Deutschen Städtetag und die Empfehlung „Stadtbaumarten im Klimawandel“ der Bayerischen Landesanstalt für Wein- und Gartenbau berücksichtigt. Die Artenliste enthält eine größere Auswahl an unterschiedlichen Arten, um die Artenvielfalt zu erhöhen und damit u.a. beim Auftreten von Krankheiten größere Ausfälle zu vermeiden. Durch das Planungskonzept wird die untergeordnete Verwendung von Nadelbäumen vorgesehen, um auch immergrüne Akzente setzen zu können. Die Pflanzliste ist entsprechend um *Pinus austriaca* ‚Nigra‘ und *Pinus sylvestris* ergänzt.

Als dezentrale Versickerungsmaßnahmen sind u.a. Versickerungsmulden vorgesehen. Diese sind naturnah zu gestalten, damit sie sich einerseits in das Planungskonzept und die umgebenen Freianlagen einfügen und darüber hinaus die Sickerfähigkeit des Bodens gewährleistet wird. Stehende Gewässer sind unzulässig, um die Speicherkapazität sicherzustellen und auch um im Sinne der Flugsicherheit keine wasserliebenden Vögel anzuziehen.

Der Freiraum vor allem um die Baukörper des SO Hotel und des SO Parkhaus wird von Versiegelung geprägt sein, da vor allem Bewegungsflächen für die Nutzer und für den Fußgängerverkehr benötigt werden. Umso wichtiger sind die Begrünungen und Bepflanzungen auf den nicht überbauten Freiflächen, die vor allem im SO Arena zu finden sind. Sie stellen

neben den Baumpflanzungen und dem Baumerhalt eine wichtige Maßnahme zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel innerhalb des Plangebietes dar.

Die Flächen sind so sparsam wie möglich zu versiegeln. Da in weiten Teilen die Zuwegungen aufgrund der hohen Frequentierung und der Topografie nicht gepflastert ausgeführt werden können, sind vor allem auf Platzflächen oder Nebenflächen wie PKW-Stellplätzen, Flächen für die Feuerwehr versickerungsfähige Beläge wie kleinformatisches Pflaster, Rasenfugenpflaster, Rasengittersteine o. ä. zu verwenden, um eine größtmögliche Versickerung des Niederschlagswassers an Ort und Stelle zu ermöglichen.

Zur Unterstützung eines möglichst naturnahen Wasserhaushalts, der Grundwasserneubildung und des Mikroklimas wird die Zulässigkeit der Ausbildung befestigter Flächen auf den funktional notwendigen Umfang begrenzt.

Zur Förderung der Biodiversität sind Wiesenflächen und Rasenflächen mit einer autochthonen Saatmischung mit einem Kräuteranteil von mind. 50 % bei Wiesen und mind. 20 % bei Rasenflächen anzulegen. Zudem ist autochthones Saatgut mit einem hohen Kräuteranteil an die klimatischen Verhältnisse besser angepasst.

Die Begrünung von Flachdächern in den Teilsondergebieten SO „Hotel“ und SO „Parkhaus“ und Dächern von Nebenanlagen ab 50 m² Dachfläche in allen Teilsondergebieten ist aus ökologischen Gründen und aus Gründen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung festgesetzt. Der festgesetzte Mindeststandard dient auch der Regenwasserbewirtschaftung, indem Regenwasser am Beginn der „Abflusskette“ wirksam zurückgehalten wird. Die Dachbegrünung erhöht die Verdunstungsrate und wirkt damit kleinklimatisch positiv und trägt durch die Staubbindung der Verbesserung der Luftqualität bei. Weiterhin wird die Energiebilanz von Gebäuden durch zusätzliche Wärmedämmung verbessert und zusätzliche Lebensräume für Pflanzen und Tierarten entstehen. Um die gewünschten Effekte zu erzielen, wird festgesetzt, dass die durchwurzelbare Gesamtschichtdicke mindestens 15 cm ohne Dränschicht sowie 10 cm bei Nebenanlagen betragen muss. Die Mindestdicke gewährleistet u.a. auch die Retention des anfallenden Niederschlagswassers. Die verringerte Schichtdicke bei den Nebenanlagen reduziert das Flächengewicht und damit den Materialeinsatz bei der Ausführung der Gebäude und stellt den langfristigen Erhalt der Dachbegrünung sicher. Um bei der Ausführung der Nebenanlagen flexibel bleiben zu können, werden Ausnahmen davon zugelassen. Dies kann z.B. aufgrund von gestalterischen Gründen bei Nebenanlagen mit abweichender Dachform der Fall sein.

Im Teilsondergebiet SO „Parkhaus“ wird das Gebäudeteil mit der maximalen Wandhöhe von 5,6 m intensiv begrünt und unmittelbar in die Freianlagen und Geländemodellierungen integriert. Nur nach Norden ist der zweigeschossige Baukörper ablesbar. Gleichzeitig sind auch die Übergänge zum Teilsondergebiet SO „Arena“ mit dem vorgesehenen Podium im Rahmen der Freianlagengestaltung mitzudenken. Um die Übergänge zwischen den Teilsondergebieten SO „Arena“ und SO „Parkhaus“ gemäß der Vorhabenplanung gestalterisch ausbilden zu können und gleichzeitig die notwendigen Pflanzbedingungen zu schaffen, werden Regelungen zur Überdeckung des Baukörpers mit fachgerechtem Bodenaufbau getroffen. So wird

auch ein größerer Begrünungs- und Gestaltungsspielraum insbesondere für die Überstellung mit Bäumen und die Rückhaltung und Verdunstung von Regenwasser ermöglicht.

Zur Verbesserung des Kleinklimas und Reduktion des Hitzestresses sind großflächige fensterlose ungegliederte Fassaden flächig mit Kletterpflanzen zu begrünen. Fassadenbegrünung bindet Feinstaub, mindert Temperatur und Witterungsextreme an der Fassade und führt zu einer direkt fühlbaren Luft- und Klimaverbesserung sowie einer Verlängerung der Lebensdauer der Fassade.

Aufgrund der vorgesehenen Geländemodellierungen sind Stützmauern im Rahmen der Freianlagenplanung in Teilbereichen notwendig. Für die Einbindung in das Gestaltkonzept und zur Nutzung von Potentialen zur Staubbildung und Mikroklimaregulation sind nicht überdachte Stützwände über 2,0 m Höhe und mit Erdanschluss zu begrünen.

Im Bereich der privaten Grünflächen werden die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplan Nr. 88 A die der Sicherung einer Mindestdurchgrünung dienen übernommen.

Aufgrund der Komplexität des Vorhabens sind die Maßnahmen auf Bauantragsebene in einem qualifizierten Freiflächengestaltungsplan darzustellen, welcher durch Festsetzung vorzulegen ist.

5.17 §17 Natur- und artenschutzrechtliche Maßnahmen

Das Vorhaben hat Auswirkungen auf Fledermäuse sowie auf Brut- und Zugvögel (vgl. Ziffer 1.6.3). Aus der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung ergeben sich Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verringerung von nachteiligen Auswirkungen. Die Maßnahmen finden im Bebauungsplan im Rahmen der Festsetzungen und Hinweise Berücksichtigung.

Innerhalb des Geltungsbereichs wurden im Rahmen einer Ermittlung von möglichen Quartieren von Fledermäusen in Bäumen zwei Biotopbäume identifiziert. Bei den beiden beschriebenen Hohlformen ist eine Eignung für Fledermäuse praktisch nicht gegeben, da sie keine Hangplätze für Fledermäuse bieten. Dennoch sind höchstvorsorglich Biotopbäume vor Fällung auf Besatz zu überprüfen (vgl. V 1 der saP). Zur Vermeidung der Zerstörung von Gelegen bzw. der Tötung nichtflügger Jungvögel sind Baumfällungen nur außerhalb der Brutzeit durchzuführen (vgl. V2 der saP bzw. § 39 BundNatschG).

In Bereichen, in denen kurz- bis mittelfristig Baumaßnahmen vorgesehen sind, sollten außerdem keine großen offenen Kiesflächen mit Verdichtungslachen entstehen, die den Flussregenpfeifer attrahieren könnten (vgl. V 3 der saP).

Durch Art. 11a BayNatSchG werden zum Schutz der Insektenfauna Regelungen zur künstlichen Beleuchtung und Himmelsstrahler sowie Einrichtungen mit ähnlicher Wirkung getroffen, die zu berücksichtigen sind. Damit ist eine Vermeidung von gezielt in den Himmel abstrahlenden Lichtbündeln entsprechend der Maßnahme V4a berücksichtigt.

Das Vorhaben liegt im unmittelbaren Nahbereich der Isar, die durch ihre Nordost- Südwest-Ausrichtung eine wichtige Leitlinie für den Vogelzug ist. Die Distanz zwischen Fluss und Vorhabenfläche liegt bei etwa 1 km. Es ist bekannt, dass Vögel auf dem Zug durch künstliche Lichtquellen in Folge von Blendung oder Irritation behindert werden können. Reaktionen sind etwa die Veränderung von Flugrichtungen, das Herumirren im Lichtkegel der Lichtquelle oder

auch verstärkte Kommunikation/Kommunikationsbedarf zur Orientierung innerhalb des Zugswarms. Vögel können dabei bereits geringe Lichtintensitäten wahrnehmen, die stärksten Wirkungen entfalten aber intensive, stark leuchtende und nach oben bzw. horizontal abstrahlende Lichtquellen. Nachts ziehende Vögel, die ihre Orientierung anhand der Anordnung von Mond, Sternen und dem Magnetfeld vornehmen, können desorientiert werden. Unter §11.1 werden angesichts der Vorbelastung/Ausleuchtungssituation Regelungen zur Verortung und Dimensionierung der Werbeanlagen im Bereich des Teilsondergebiets SO „Arena“ getroffen, um Werbeanlagen und Fassadenbeleuchtung auf die Ostseite der Arena einschließlich der nördlichen und südlichen Segmente zu konzentrieren.

Um die Auswirkungen für den Vogelzug zu minimieren - bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Bedeutung entsprechender Leuchtanlagen für das Vorhaben – wird durch Festsetzung sicher gestellt, dass 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 werden (März sowie September/Oktober; vgl. dazu auch Rössler et al. 2022, Schmid et al. 2012) (vgl. V4c).

Um das Mortalitätsrisiko für Vögel zu verringern wird per Festsetzung sichergestellt, dass großflächige Glasflächen, die nicht durch eng stehende vorgelagerte Konstruktionen geschützt sind, durch Verwendung von Vogelschutzglas mit flächigen Markierungen auszubilden ist. Dieses Vorgehen ist Teil der Maßnahmen V5 der saP und entspricht den Vorgaben des Beschlusses der Länderarbeitsgemeinschaft der Vogelschutzwarten.

Genauere Angaben zur Art und Weise der Maßnahmen und deren Durchführung sind in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung und im Umweltbericht zum Bebauungsplan dargestellt.

Um zudem Beeinträchtigungen für nachtaktive Tiere durch künstliche Beleuchtung zu minimieren, werden Festsetzungen zur technischen Beschaffenheit und zur Lichtwirkung von Außenbeleuchtungen getroffen. Außerdem sind Außenbeleuchtungen und Werbeanlagen nichtfängig auszubilden, so z.B. durch den Einsatz von abgeschlossenen Lampengehäusen, um das Eindringen von Insekten zu vermeiden.

Alle artenschutzrechtlichen Maßnahmen können innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans realisiert werden. Es werden keine planexternen Flächen in Anspruch genommen.

Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

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

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

6 Planungsstatistische Zahlen

<u>Grundstücksfläche</u>	<u>Fläche</u>	<u>Anteil</u>
Umgriff gesamt	ca. 114.417 m ²	100 %
davon:		
Öffentliche Verkehrsfläche (Straßen einschl. Fußwege, Begleitgrün mit Baumbestand)	ca. 23.835 m ²	20,8 %
Teilsondergebiet "SO Arena"	ca. 73.005 m ²	
Teilsondergebiet "SO Parkhaus"	ca. 10.625 m ²	
Teilsondergebiet "SO Hotel"	ca. 2.685 m ²	
Sondergebiet MUCcc gesamt	ca. 86.319 m ²	75,5 %
Sonstige Flächen. (Fl.Nr. 2723 nördl. Freisinger Allee)	ca. 4.268 m ²	3,7 %

<u>Grundfläche gesamt nach § 19 Abs. 2 BauNVO</u>	<u>Fläche</u>	<u>GRZ</u>
Teilsondergebiet "SO Arena"	22.900 m ²	0,31
Teilsondergebiet "SO Parkhaus"	10.000 m ²	0,94
Teilsondergebiet "SO Hotel"	1.800 m ²	0,67
Sondergebiet MUCcc gesamt	34.700 m ²	0,40

<u>Grundfläche gesamt nach § 19 Abs. 2 und 4 BauNVO</u>	<u>Fläche</u>	<u>GRZ</u>
Teilsondergebiet "SO Arena"	47.300 m ²	0,65
Teilsondergebiet "SO Parkhaus"	10.250 m ²	0,96
Teilsondergebiet "SO Hotel"	2.500 m ²	0,93
Sondergebiet MUCcc gesamt	60.050 m ²	0,70

<u>Geschossfläche (GF) bzw. Baumasse (BM)</u>	<u>Fläche</u>	<u>GFZ bzw. BMZ</u>
Teilsondergebiet "SO Arena"	BM 570.000 m ³	BMZ 7,81
Teilsondergebiet "SO Parkhaus"	GF 57.000 m ²	GFZ 5,36
Teilsondergebiet "SO Hotel"	GF 9.900 m ²	GFZ 3,69

Anlagen

- Anlage 1** Übersichtsplan Anpassungsmaßnahmen verkehrliche Infrastruktur
- Anlage 2** Visualisierungsbeispiel aktuelles Werbeanlagenkonzept
- Anlage 3** Stellungnahmen zur Vereinbarkeit mit der Landesplanung und Raumordnung
- Anlage 4** Barrierefreie Erschließung Pläne

Anlage 1

Übersicht der verkehrlichen Maßnahmen innerhalb und außerhalb des Bebauungsplanes

Übersichtsplan der untersuchten Knoten

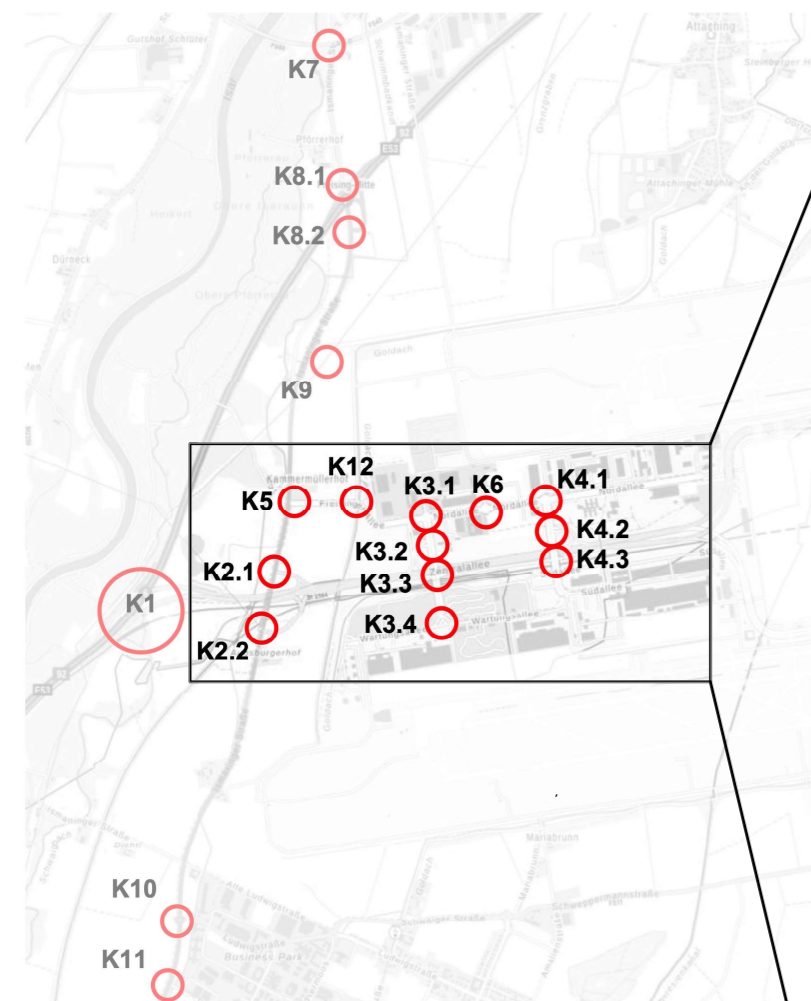


Abbildung 18: Untersuchungsraumgriff (Quelle Hintergrundkarte: Bayerisches Straßeninformationssystem)

Quelle: Verkehrsgutachten, OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG, Stand 03.09.2024, S. 51

K 1 Autobahndreieck Flughafen mit Ein- / Ausfädelbereichen an der BAB A 92
kein Maßnahme notwendig vgl. S. 89

K7 FS44/45
bereits in der Analyse 2024 keine ausreichende Leistungsfähigkeit; Der Stadt Freising ist sich dieses Zustandes bewusst und wird in einer unabhängigen Untersuchung potenzielle Maßnahmen erarbeiten. vgl. S. 83

K 8.1 K8.1 A 92 / B 301 Rampe Nord
keine Maßnahmen empfohlen/notwendig

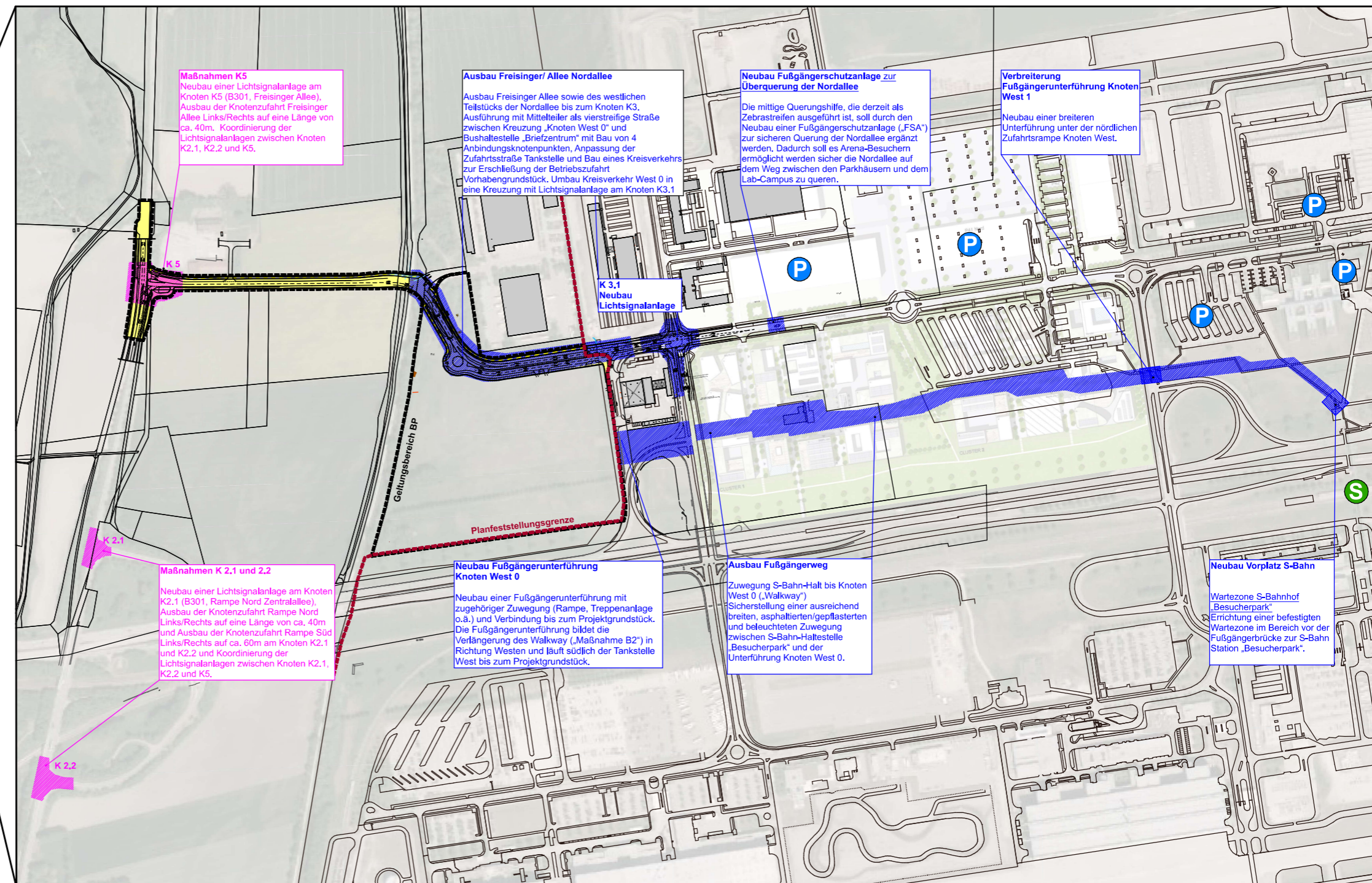
K 8.2 K8.2 A 92 / B 301 / Rampe Süd
Signalisierung der Einmündung, Zuständigkeit im Bereich des staatlichen Bauamtes vgl. S. 81

K9 B 301 / GSV Attaching
keine Maßnahmen empfohlen/notwendig

K10 B 301 / Ludwigstraße
Umbau des Kreisverkehrs zu einer Einmündung mit LSA des staatlichen Bauamtes vgl. S. 81

K11 B 301 / Dornierstraße
Signalisierung der Einmündung, Zuständigkeit im Bereich des staatlichen Bauamtes vgl. S. 81

Übersicht der verkehrlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Vorhaben MUCcc Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum



Legende

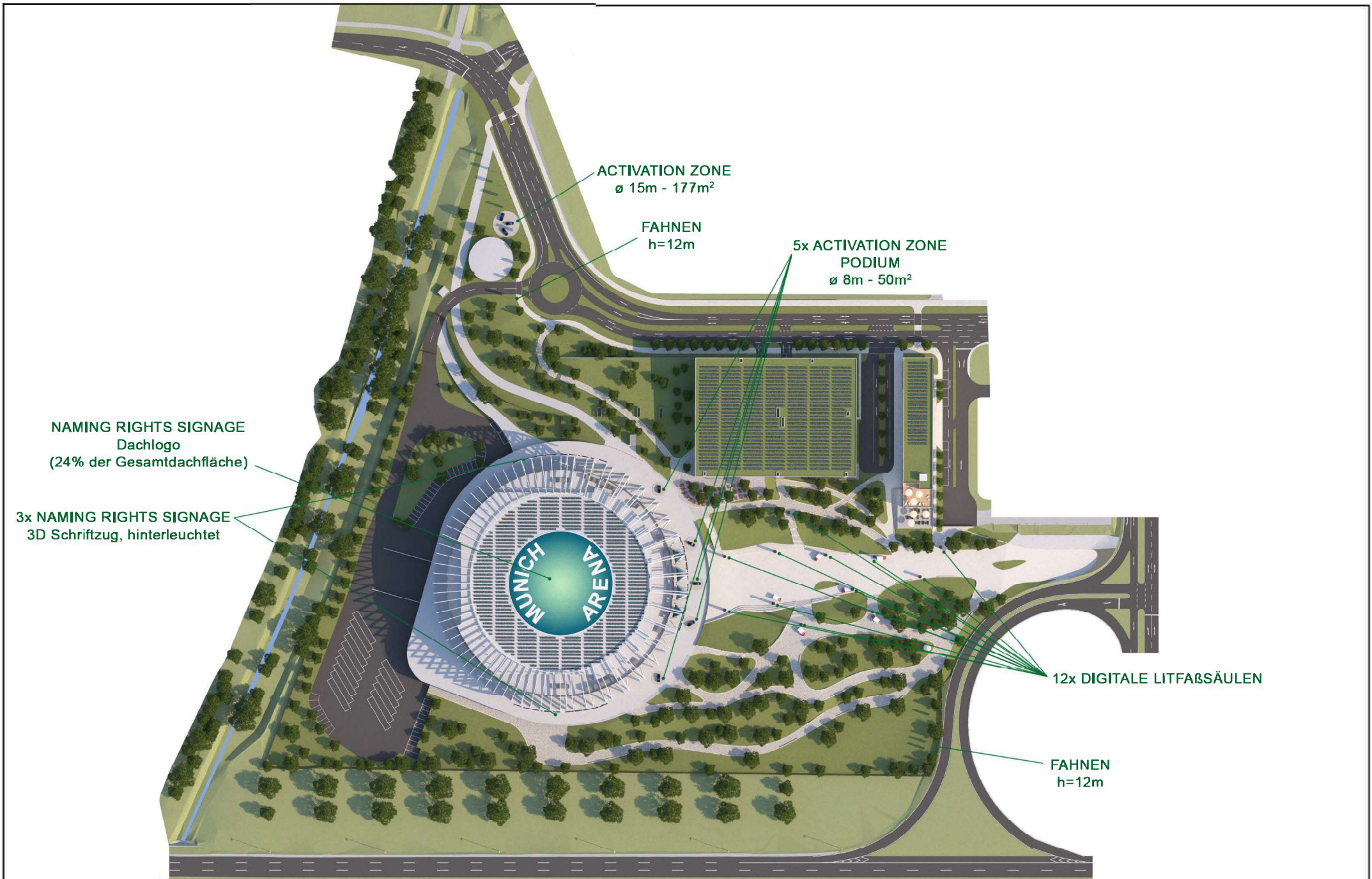
- Maßnahmen im Rahmen der Entwicklung von MUCcc
- Maßnahmen bereits im Nullfall
- öfftl. Straßenverkehrsfläche
- Geltungsbereich B-Plan
- Planfeststellungsgrenze
- P Parkhaus
- S S- Bahnhof

MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum Änderung des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd / Hallbergmoos Nord“ und Nr. 88 a „Briefzentrum Freising“

Bebauungsplanung: Übersichtsplan Maßnahmen Erschließung
Stand 22.01.2025

bgsm
Architekten und Stadtplaner
Partnerschaftsgesellschaft mbB
Weißbürger Platz 4
81667 München

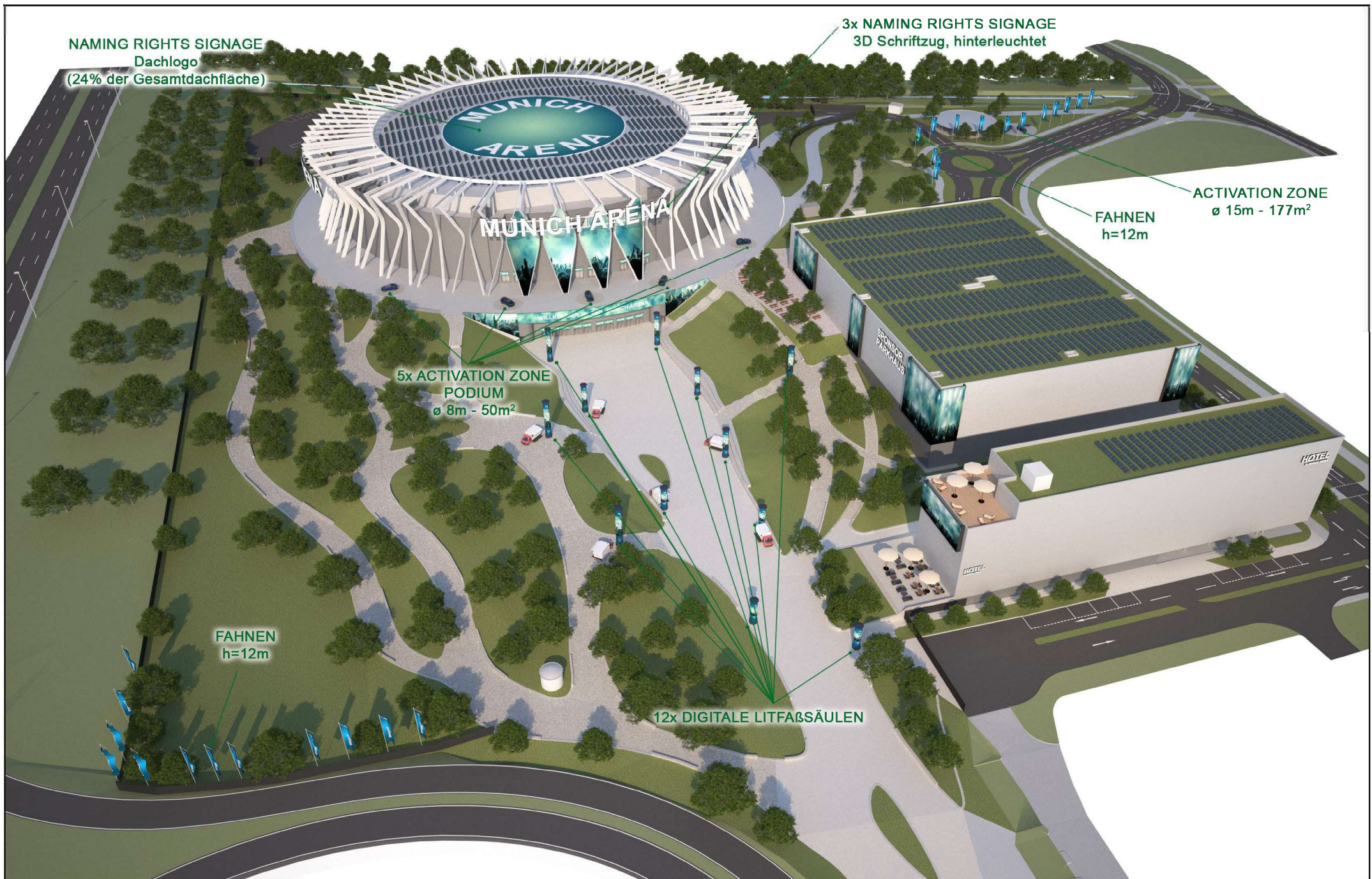
WERBEANLAGENKONZEPT



MUCcc - Werbeanlagenkonzept

Beispielhafte Darstellungen auf Basis des derzeitigen Planungsstandes

Stand: 21.01.2025



MUCcc - Werbeanlagenkonzept

Beispielhafte Darstellungen auf Basis des derzeitigen Planungsstandes

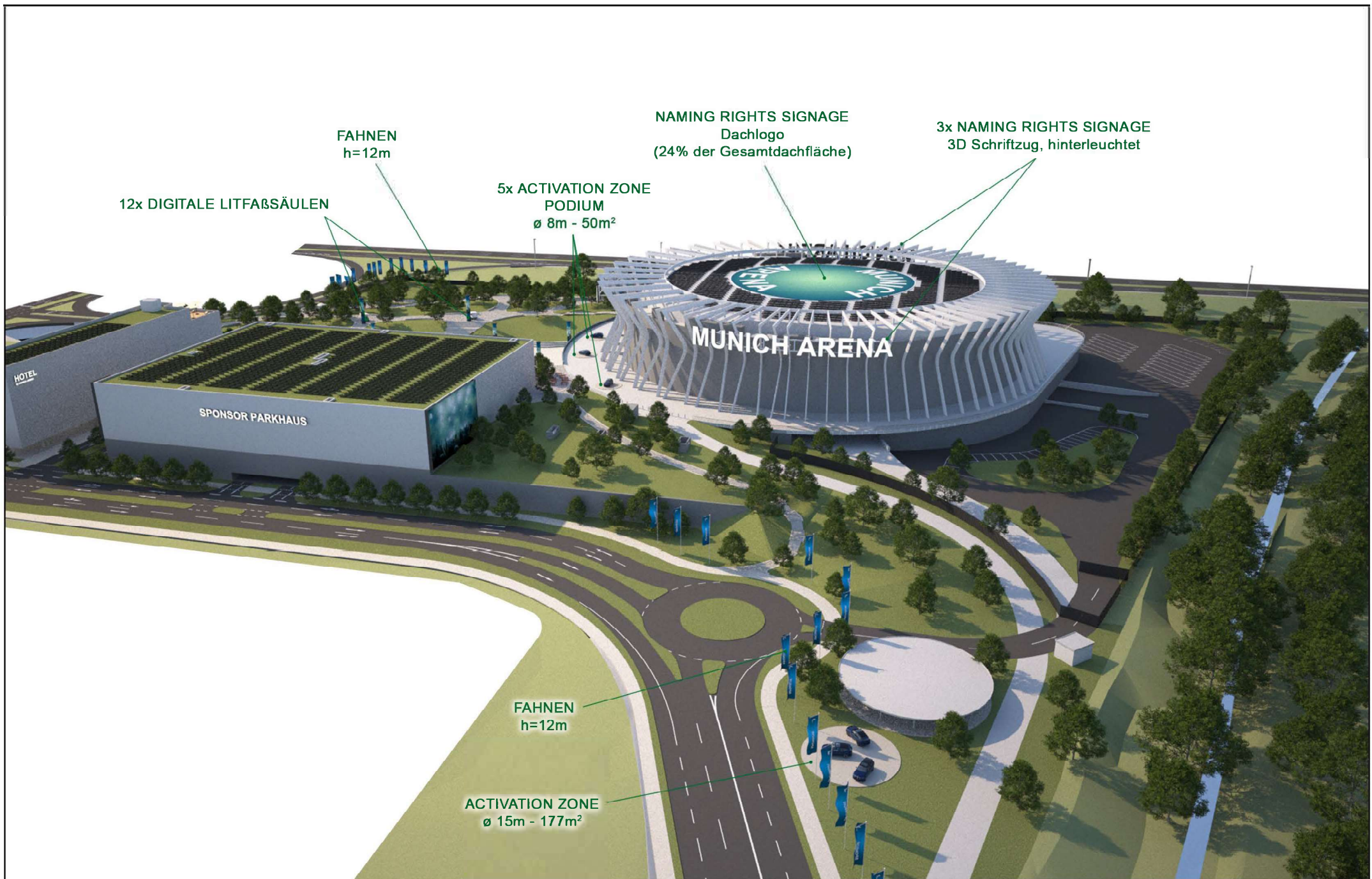
Stand: 21.01.2025



MUCcc - Werbeanlagenkonzept

Beispielhafte Darstellungen auf Basis des derzeitigen Planungsstandes

Stand: 21.01.2025



MUCcc - Werbeanlagenkonzept

Beispielhafte Darstellungen auf Basis des derzeitigen Planungsstandes

Stand: 21.01.2025



MUCcc - Werbeanlagenkonzept

Beispielhafte Darstellungen auf Basis des derzeitigen Planungsstandes

Stand: 21.01.2025

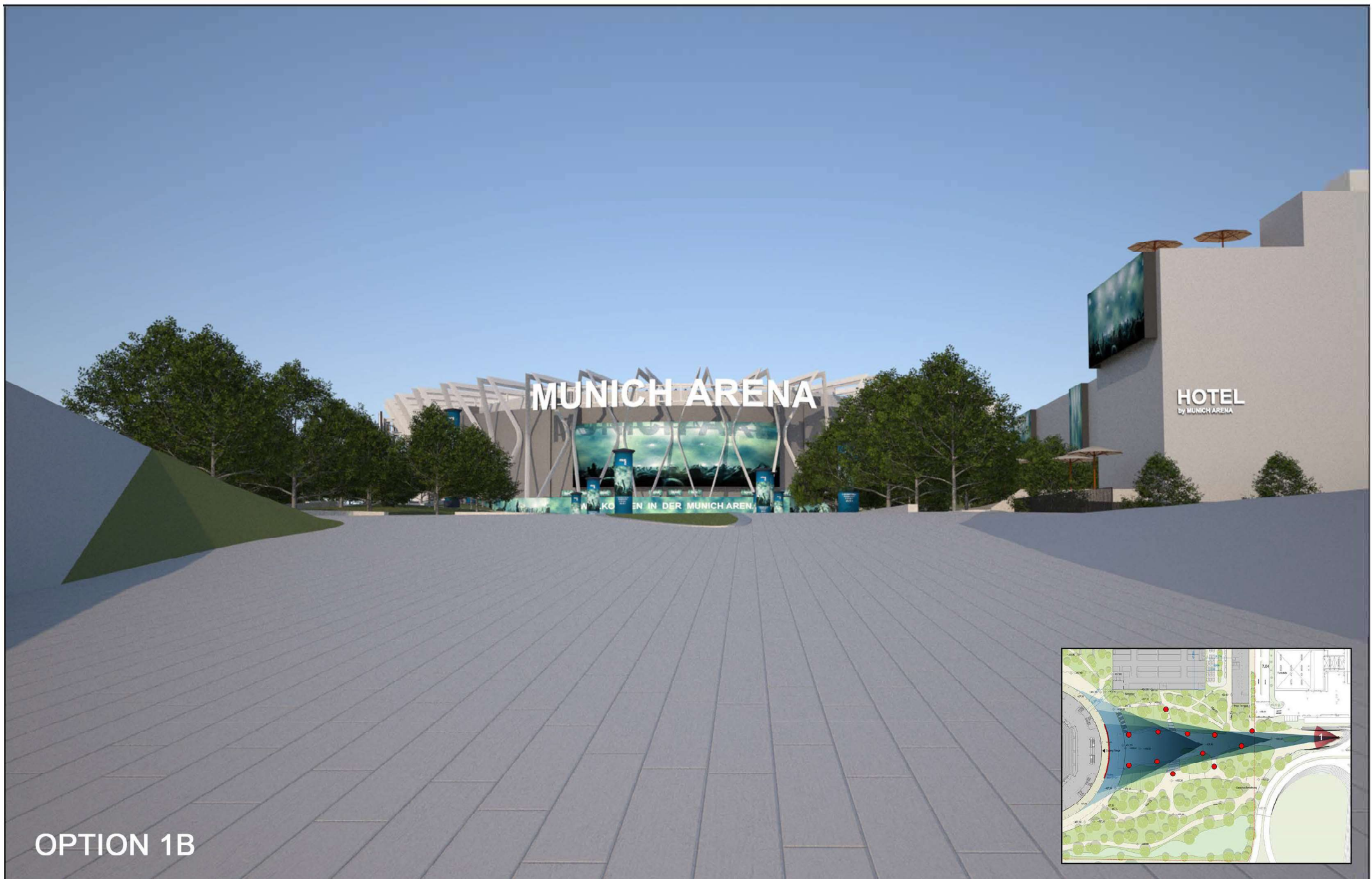


OPTION 1B

MUCcc - Werbeanlagenkonzept

Beispielhafte Darstellungen auf Basis des derzeitigen Planungsstandes

Stand: 21.01.2025



OPTION 1B

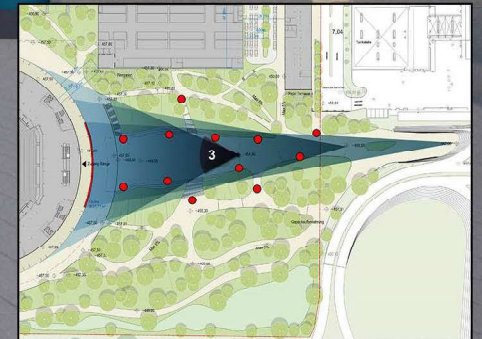
MUCcc - Werbeanlagenkonzept

Beispielhafte Darstellungen auf Basis des derzeitigen Planungsstandes

Stand: 21.01.2025



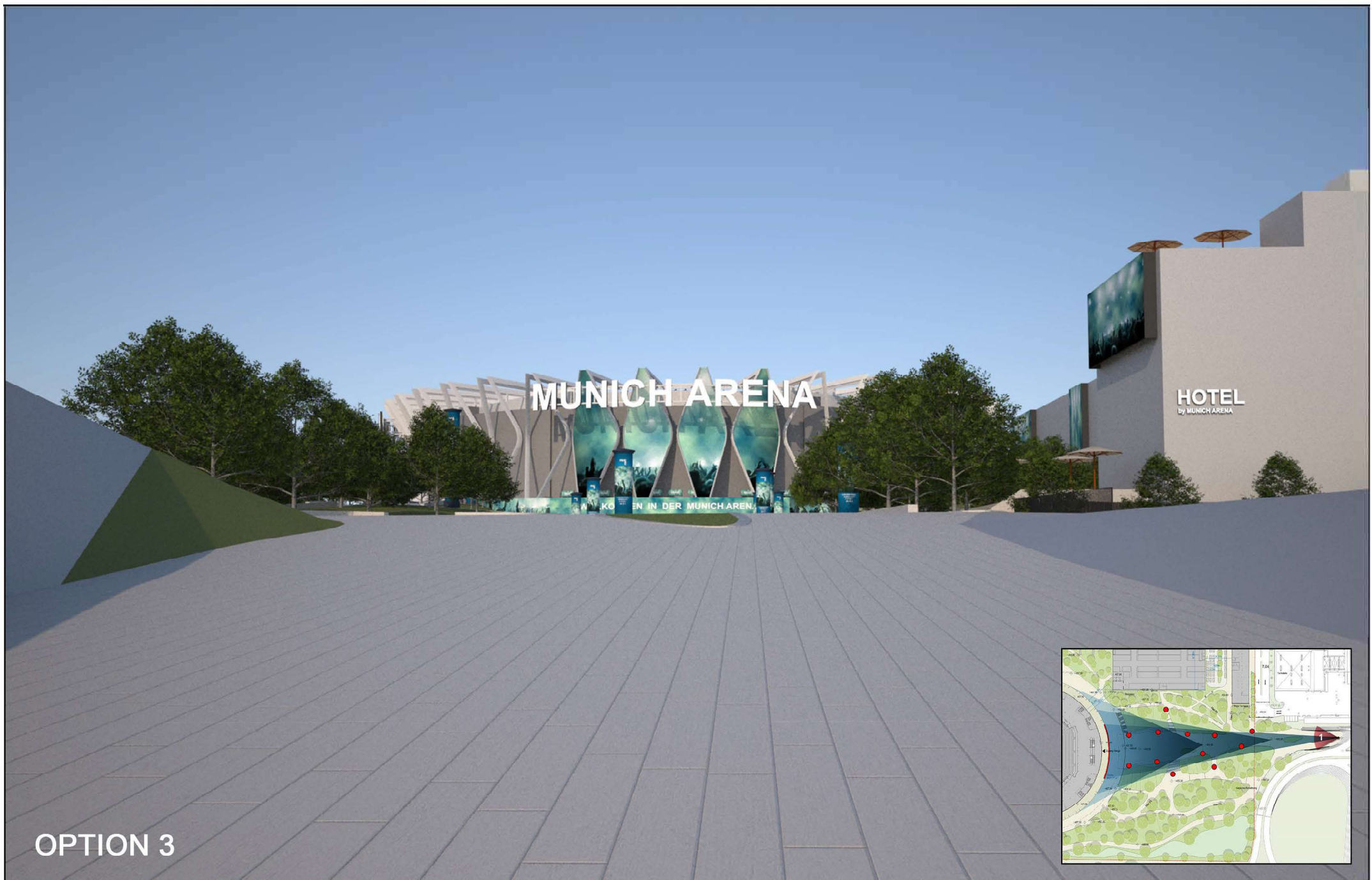
OPTION 3



MUCcc - Werbeanlagenkonzept

Beispielhafte Darstellungen auf Basis des derzeitigen Planungsstandes

Stand: 21.01.2025



OPTION 3

MUCcc - Werbeanlagenkonzept

Beispielhafte Darstellungen auf Basis des derzeitigen Planungsstandes

Stand: 21.01.2025

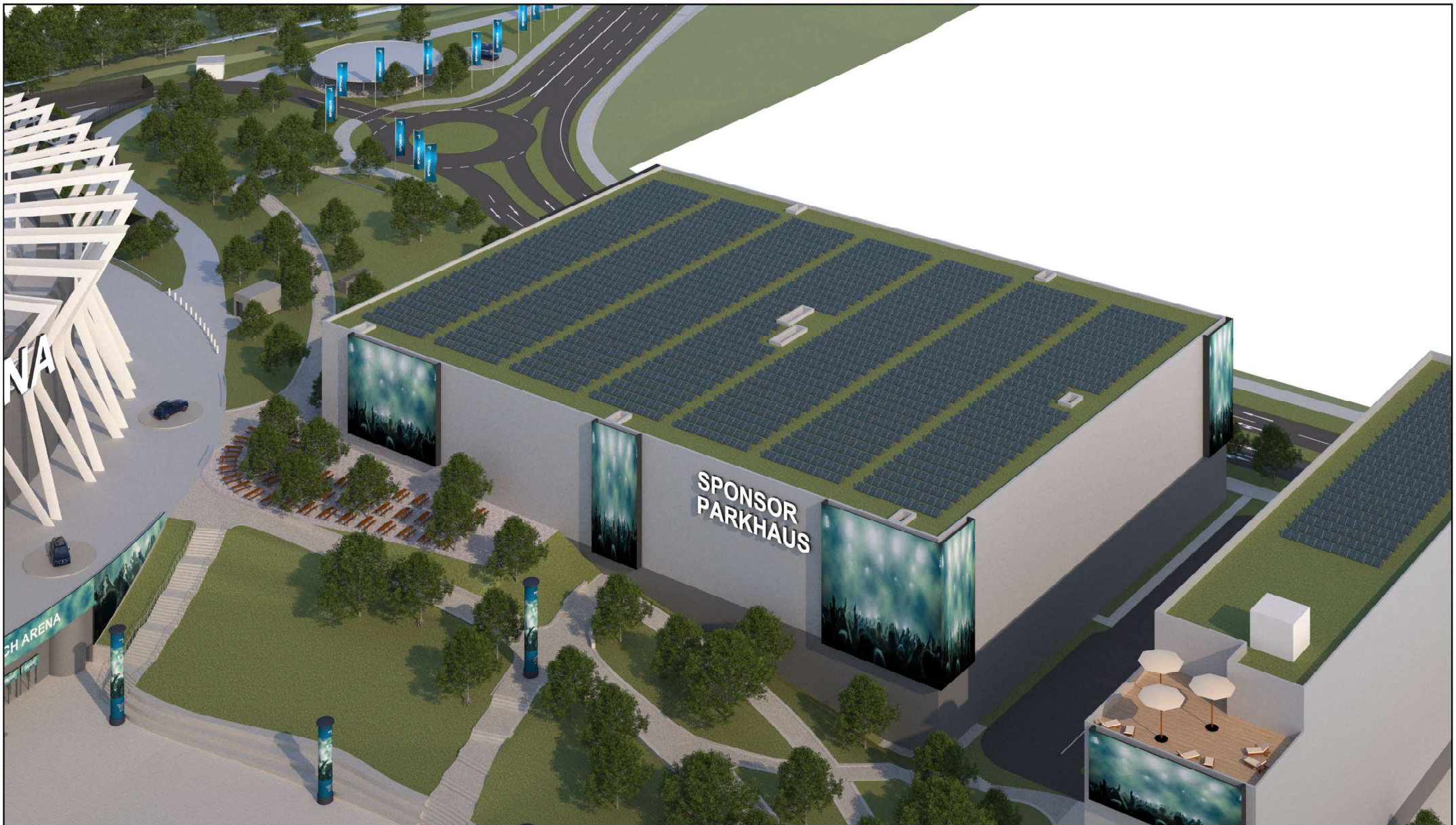


OPTION 3 - ANSICHT VON DER ZENTRALALLEE

MUCcc - Werbeanlagenkonzept

Beispielhafte Darstellungen auf Basis des derzeitigen Planungsstandes

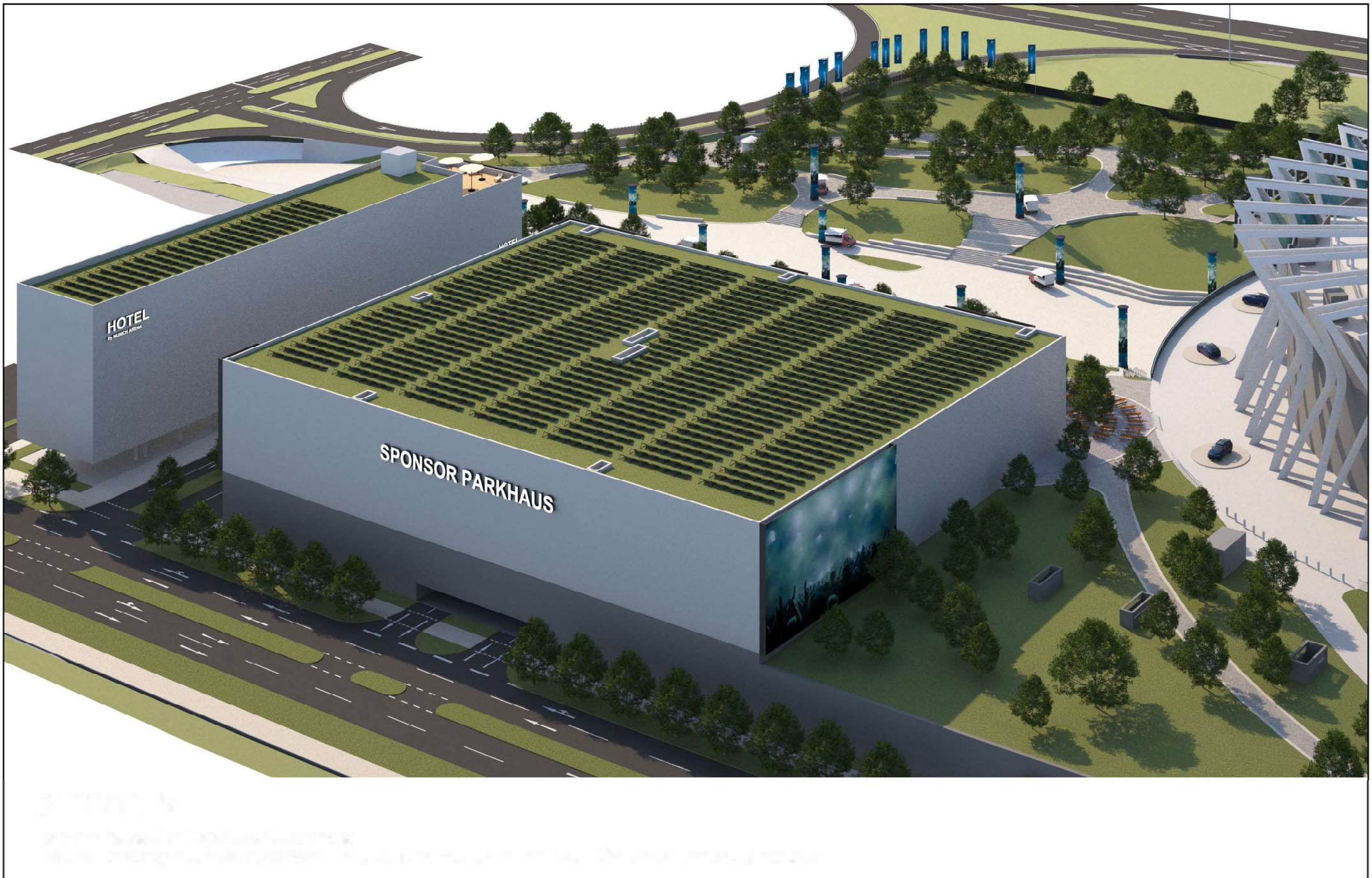
Stand: 21.01.2025



MUCcc - Werbeanlagenkonzept

Beispielhafte Darstellungen auf Basis des derzeitigen Planungsstandes

Stand: 21.01.2025



MUCcc - Werbeanlagenkonzept

Beispielhafte Darstellungen auf Basis des derzeitigen Planungsstandes

Stand: 21.01.2025

Anlage 3

Stellungnahmen Vereinbarkeit mit der Landesplanung und Raumordnung

1. Stellungnahme Regierung von Oberbayern,
2. Schreiben der Stadt Freising an StMWi mit Antwortschreiben von StMWi
3. Stellungnahme der FMG

Anlage 3.1

Von: Brandtner, Stefanie (Reg OB) <Stefanie.Brandtner@reg-ob.bayern.de>

Gesendet: Freitag, 14. Oktober 2022 07:30

An: Schelle Barbara <barbara.schelle@freising.de>

Betreff: AW: 2022-08-31_FS-61_MUCC_Raumordnung

Sehr geehrte Frau Schelle,

Vielen Dank für die übermittelten Projektunterlagen für das geplante multifunktionale Konzert- und Kongresszentrum.

Hierzu können wir mitteilen, dass es sich bei den dargelegten Planungen nicht um ein erheblich überörtlich raumbedeutsames Vorhaben gem. Art. 24 Abs. 1 BayLplG handelt, für das die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens erforderlich ist.

Die höhere Landesplanungsbehörde wird im Rahmen der Beteiligungsverfahren des erforderlichen Bauleitplanverfahrens gem. Art. 27 BayLplG eine landesplanerische Stellungnahme abgeben.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Stefanie Brandtner

Regierung von Oberbayern
Sachgebiet 24.2 - Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Maximilianstraße 39
80538 München

Von: barbara.schelle@freising.de

Gesendet: Mittwoch, 31. August 2022 13:08:12 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rom, Stockholm, Wien

An: Raumordnung.Region10.14 (Reg OB)

Cc: brigitte.moessner@freising.de; gerhard.koch@freising.de

Betreff: 2022-08-31_FS-61_MUCC_Raumordnung

Sehr geehrte Frau von Löffelholz,

wie am 29. August kurz besprochen, erhalten Sie in den Anlagen die Informationen zur geplanten Konzertarena auf Freisinger Flur, sowie die Beschlussvorlagen für Stadtrat vom 6. April 22 und Planungsausschuss vom 27. Juli 22. Beide Vorlagen wurden mehrheitlich beschlossen.

Wir bitten Sie daher höflich um Ihre Einschätzung, ob aus Sicht der Regierung ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden soll, oder ob das Vorhaben im Zuge der vorhabensbezogenen Bauleitplanungen entsprechend auf die Belange der Raumverträglichkeit und auf Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung überprüft wird.

In einem nächsten Schritt werden wir zu einem Scoping Termin einladen, der voraussichtlich im November stattfinden wird, um auch diese Fragen zu erörtern.

Herzliche Grüße

Barbara Schelle
Stadtbaumeisterin



Stadt Freising
Bau- und Planungsreferat
Amtsgerichtsgasse 1
85354 Freising
Tel.: 08161/54 – 46100



DER OBERBÜRGERMEISTER DER STADT FREISING

Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie
Referat 102
Referatsleiterin MRin Christine Herrgott
Prinzregentenstraße 28
80538 München

vorab per Email an christine.herrgott@stmwi.bayern.de

Freising, 12.08.2021

**Abstimmung zur Schaffung planungsrechtlicher Grundlagen für das
MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum Freising/
Flughafen München
zugleich:
Hinweis auf Feuerwehrausbildungszentrum/Katastrophenschutzzentrum**

Sehr geehrte Frau Herrgott,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Freising befasst sich seit einiger Zeit mit dem Projekt MUCcc - Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum in unmittelbarer Nähe zum Flughafen München. Angesichts der Lage des geplanten Vorhabens im Vorranggebiet des Flughafens München bitte ich um eine Vorabstimmung zu dem mit der Planung des konkreten Vorhabens potentiell konfligierenden Ziel der Landesplanung, bevor im nächsten Schritt der Rat der Stadt Freising über die Aufstellung eines Bebauungsplans befinden wird.

Als Oberbürgermeister der Stadt Freising unterstütze ich das Vorhaben und seine Ansiedlung am geplanten Standort ausdrücklich. Das Projekt wird positive Auswirkungen und deutliche Impulse für Kultur, Wirtschaft und Beherbergungsgewerbe haben – sowohl örtlich wie auch regional. Das Vorhaben lässt das Entstehen von Synergieeffekten am vorgesehenen Standort mit dem Flughafen München erwarten, wie insb. die gemeinsame Nutzung der bereits vorhandenen Infrastruktur, bspw. Fernwärmenetz, Energienetz, den Parkflächen und Parkhäusern sowie zusätzlichen Beherbergungsmöglichkeiten.

Ich befinde mich mit den Geschäftsführen der Flughafen München GmbH („**FMG**“) und des potenziellen Vorhabenträgers im engen und stetigem Austausch zu diesem Vorhaben. Das Vorhaben wird von der FMG positiv bewertet. Ein gesondertes Schreiben wird Ihnen die FMG übermitteln.

Zu dem geplanten Vorhaben darf ich Ihnen folgende Informationen bzw. Einschätzungen geben:

1. Die SWMUNICH Gruppe, Freising, („**SWMUNICH**“) beabsichtigt, auf einem unmittelbar an das planfestgestellte Gelände des Flughafens München angrenzenden Grundstück das Projekt MUCcc - Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum („**MUCcc**“) zu errichten und langfristig zu betreiben. Für diese Fläche gilt derzeit der Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ mit Festsetzung von Flächen für Landwirtschaft und Wald. Die Veranstaltungsstätte soll nationale und internationale Konzerte und Kongresse nach Bayern holen und hierfür die bestmögliche Infrastruktur bieten. Das MUCcc soll flexibel und multifunktional bis zu rd. 20.000 Besucher pro Veranstaltung aufnehmen können. Geplant ist schwerpunktmäßig die Veranstaltung von Live-Veranstaltungen wie bspw. Konzerte und TV-Produktionen. Zusätzlich ist die Errichtung eines Hotels und eines Parkhauses zur Sicherung des betrieblichen Ablaufs vorgesehen. Die ungefähre Lage des Vorhabengrundstücks ergibt sich aus dem in **Anlage 1** beigefügten Lageplan.
2. Das Grundstück befindet sich derzeit im Eigentum der FMG. SWMUNICH beabsichtigt den Erwerb des Grundstücks von der FMG. Die Geschäftsführung der FMG unterstützt das Projekt MUCcc und sieht langfristige Vorteile sowie Synergie- und Kooperationseffekte für den Flughafen München. Die geplanten Erschließungs- und Infrastrukturmaßnahmen wirken sich langfristig positiv auf die Qualität, die Kapazität und die Leistungsfähigkeit des Flughafens und seiner Infrastruktur aus.
3. Die SWMUNICH hat ein Verkehrs- und Parkraumkonzept vorgestellt, das u.a. die Schaffung fußläufiger Verbindungen zum Flughafengelände vorsieht, die Nutzung bereits vorhandener Flughafeninfrastruktur (wie beispielsweise Parkinfrastruktur) ermöglicht und somit eine Mehrfachnutzung zulässt. Dies ist auch unter ökologischen Gesichtspunkten zu begrüßen. Der Stellplatzbedarf wird in Kooperation mit der FMG u.a. durch Mitbenutzung der bereits vorhandenen Parkhäuser gedeckt.

4. Zur Sicherstellung der Masterplanung des Flughafens München wurde durch die SWMUNICH ein Wettbewerb mit erfahrenen nationalen und internationalen Architektenbüros und einer renommierten Jury mit Vertretern der FMG, der Stadt Freising sowie Mitgliedern der Gestaltungsbeiräte des Flughafen München und der Stadt Freising durchgeführt. Der erstprämierte Entwurf des Architekturbüros POPULOUS Architects, London, zeigt ein hochwertiges städtebauliches und architektonisches Konzept. Gleichzeitig ermöglicht der Entwurf die Zielsetzung des Vorhabenträgers, dass das MUCcc nach Einschätzung des Vorhabenträgers die nachhaltigste Veranstaltungsstätte in Deutschland wird.

Die planerischen Vorgaben der Bayerischen Staatsregierung im aktuell gültigen Landesentwicklungsprogramm des Freistaats Bayern von 2013 in der Fassung der letzten Fortschreibung 2019 („LEP“) gebieten eine möglichst frühzeitige Abstimmung mit Ihrem Haus. Angesichts der Lage des geplanten Vorhabens in der Erweiterungszone des Flughafengebiets bitte ich um eine Vorabstimmung. In diesem Zusammenhang darf ich auch darauf hinweisen, dass im Bereich der ehemaligen Hofstelle des Kammermüllerhof an der B 301, nordöstlich des für das Vorhaben von SWMunich vorgesehenen Grundstück, eine Gemeinbedarfsfläche für ein Feuerwehrausbildungszentrum und das Katastrophenschutzzentrum des Landkreises ausgewiesen werden soll. Zur Verdeutlichung dieses Projektes darf ich auf das mir aktuell vom Landrat des Landkreises Freising zugeleitete Schreiben mit Lageplan vom 10.8.2021 (**Anlage 2**) verweisen. Das Ergebnis dieser Vorabstimmung wird die Stadt Freising den weiteren Planungsschritten zugrunde legen und den Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans in ihren städtischen Gremien beraten.

- a) Im derzeit gültigen LEP für den Freistaat Bayern wird unter Ziffer 4.5.1. folgendes Ziel vorgegeben:

„Die für die weitere Entwicklung des Verkehrsflughafens München erforderliche Fläche ist als Vorranggebiet Flughafenentwicklung festgelegt.“

Zur Begründung des Ziels wird u.a. ausgeführt:

„In diesem Gebiet sind mit der weiteren Flughafenentwicklung konkurrierende raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen.“

Angesichts des Umfangs des geplanten Vorhabens und des überörtlichen Einzugsbereichs geht die Stadt Freising davon aus, dass es sich um ein raumbedeutsames Vorhaben handelt.

b) Das geplante Vorhaben konkurriert nicht mit der weiteren Entwicklung des Flughafens München, sondern vermag ihn sogar im Gegenteil zu fördern und zu stärken. Damit besteht kein Widerspruch zur o.g. Zielvorgabe des LEP.

- Die Lage des Vorhabengrundstücks am westlichen Rand des planfestgestellten Flughafengebiets zwischen Zentralallee (südlich) und Freisinger Allee (nördlich) und der bereits durch die Planfeststellungsbeschlüsse zugelassene Bebauungszusammenhang führen dazu, dass die FMG auf diesem Flurstück selbst keine unmittelbar dem Luftverkehr dienenden Anlagen sinnvoll errichten kann, zumal die Lage auch dauerhaft keinen direkten Zugang zu den Sicherheitsbereichen des Flughafens (Start-/Landebahnen, Terminals etc.) ermöglicht. Auf die unmittelbare Leistungsfähigkeit des Flughafens hat das Vorhaben daher weder zum jetzigen Zeitpunkt noch zukünftig relevanten Einfluss.
- Am vorgesehenen Standort bestehen auch nach Auskunft des Flughafen München keine flughafenspezifischen Planungen für luftverkehrliche Anlagen. Auf das Schreiben der FMG vom 10.8.2021 darf ergänzend verwiesen werden.
- Das geplante Vorhaben spricht in der Region einen großen potentiellen Besucherkreis an. Durch die gute Erreichbarkeit mit ÖPNV, Bus, Auto, Fahrrad und Flugzeug sind positive Impulse für das Projekt und damit für den Standort Flughafen München zu erwarten. Der Standort Flughafen wird durch dieses neue, attraktive Angebot weiter gestärkt und damit national und international wettbewerbsfähiger, was sich zudem langfristig auf den „5-Sterne-Status“ des Flughafen München auswirken wird.
- Das Vorhaben wird die Attraktivität des Flughafens (beispielsweise für Mitarbeiter, den Flughafen, angesiedelte Unternehmen sowie Dienstleister und Reisende) stärken und sich national und international imagebildend auswirken.
- Die Gesellschafter der FMG sind über das Vorhaben und die damit verbundenen Entwicklungsperspektiven informiert und werden in Kürze über den Verkauf des Grundstücks an die SWMUNICH beraten.
- Die Fläche des Vorhabengrundstücks beträgt rd. 75.000 m², wovon gemäß derzeitigem Planungskonzept weniger als die Hälfte mit Gebäuden bebaut werden soll. Die verbleibenden Flächen auf dem Vorhabengrundstück sollen als hochwertige Park- und Naturlandschaft sowie für Erschließungsfläche ausgebaut werden und somit auch den angrenzenden Mitarbeitern und den Gästen des Flughafens auch zum Verweilen und Erholen zur Verfügung

stehen. Die Grundfläche entspricht rd. 0,1% des Vorranggebiets Flughafen München (rd. 40 km²) gemäß Landesentwicklungsplan des Freistaats Bayern.

- Schließlich soll das Vorhaben in einer sehr modernen und landschaftsschonenden Art ausgeführt werden, die nach meiner Auffassung künftig an Bedeutung gewinnen wird und die durch die Verwendung von ökologischen Baumaterialien und durch besondere Betonung der Nachhaltigkeit (auch im Betrieb) eine Art „Leuchtturmfunktion“ für Vorhaben ähnlicher Größe sowohl national als auch international ausfüllen kann.

Aus den dargelegten Gründen ist das geplante Vorhaben mit den Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms vereinbar. Im Hinblick auf das Ausbildungszentrum darf ich auf die bisherigen Abstimmungen verweisen.

Ich bitte Sie um Mitteilung, ob diese Einschätzung seitens des StMWi geteilt wird.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit persönlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Tobias Eschenbacher
Oberbürgermeister der Großen Kreisstadt Freising

Anlagen



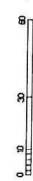
53589435

32703839

53589395

32703079

Maßstab 1:2000
Vervielfältigung nur in analoger Form für den eigenen Gebrauch.
Zur Maßnahme nur bestm. geeignet.
Aufnahmedatum Luftbild: 22.04.2020



Flurstück: 2723/11
Gemarkung: Freising

Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung
Freising
Domberg 20
85354 Freising

Auszug aus dem
Liegenschaftskataster
Flurkarte mit Digitalem Orthophoto 1:2000

Erstellt am 12.08.2021
Gemeinde: Große Kreisstadt Freising
Landkreis: Freising
Bezirk: Oberbayern

A

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie



Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung
und Energie, 80525 München

per E-Mail

Stadt Freising
Herrn Oberbürgermeister Tobias
Eschenbacher
Obere Hauptstraße 2
85354 Freising

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
12.08.2021

Bitte bei Antwort angeben
Unser Zeichen, Unsere Nachricht vom
StMWi-102-8592f/3/3

München,
12.01.2022

Abstimmung zur Schaffung planungsrechtlicher Grundlagen für das MUCcc - Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum Freising/ Flughafen München zugleich: Hinweis auf Feuerwehrausbildungs- und Katastrophenschutzzentrum

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 12. August 2021 in dem Sie mich um eine Vorabstimmung zur Schaffung von planungsrechtlichen Grundlagen für das von der SW Munich Real Estate GmbH geplante multifunktionale Konzert- und Kongresszentrum (MUCcc) bitten und auf den aktuellen Stand beim geplanten Feuerwehrausbildungs- und Katastrophenschutzzentrum (FAZ/KAZ) hinweisen.

Das für die Errichtung des MUCcc vorgesehene Grundstück liegt innerhalb des Vorranggebietes „Flughafenentwicklung“ des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP 4.5.1 (Z) i.V.m. Anhang 6). In diesem Gebiet sind mit der weiteren Flughafenentwicklung konkurrierende raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen.

Zur Entwicklung eines modernen internationalen Drehkreuzflughafens gehören nicht nur rein flugbetriebliche Einrichtungen, sondern auch Einrichtungen im Bereich Non-Aviation. Die Stadt Freising und weitere Fachstellen haben

Postanschrift
80525 München
Hausadresse
Prinzregentenstr. 28, 80538 München

Telefon
089 2162-0
Telefax
089 2162-2760

E-Mail
poststelle@stmwi.bayern.de
Internet
www.stmwi.bayern.de

Öffentliche Verkehrsmittel
U4, U5 (Lehel)
16, 100 (Nationalmuseum/
Haus der Kunst)

der obersten Landesplanungsbehörde im Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie Unterlagen übermittelt, auf deren Basis davon auszugehen ist, dass 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.

Unbeschadet dessen sind bei den weiteren Prüfungs- und Genehmigungsverfahren auch (sonstige) Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in den notwendigen Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Vor Einleitung eines Bauleitplanverfahrens durch die Stadt Freising ist keine weitere Äußerung seitens des StMWi erforderlich. Die Regierung von Oberbayern ist im Rahmen des Bauleitplanverfahrens als Träger öffentlicher Belange zu beteiligen. Die Regierung wird sich zu den dann vorliegenden Planungsunterlagen äußern und sich dabei mit dem StMWi abstimmen.

Die in der Anlage 2 (Schreiben des Landrates des Landkreises Freising (10.08.2021): „Entwicklung des Kammermüllerhofs zur Gemeinbedarfsfläche des Landkreises“) Ihres Schreibens vom 12. August 2021 dargestellten Planungen für den Neubau eines Feuerwehr-Ausbildungszentrums in der Nähe des Flughafens München sind mit den Festlegungen des Landesentwicklungsprogramms Bayern vereinbar. Eine abschließende landesplanerische Bewertung kann jedoch erst im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Christine Herrgott
Ministerialrätin

Anlage 3.3



Stellungnahme der FMG zur raumordnungsrechtlichen Einordnung der geplanten Eventarena westlich des Flughafengeländes [Stand: 28.10.2021]

1. Ergebnis

Das Vorhaben steht im Einklang mit dem Ziel 4.5.1 des LEP. Anhand der für den Flughafen München entwickelten fachplanungsrechtlichen Kriterien entspricht das Vorhaben als flughafeninduzierte und flughafenaffine Nutzung den in der Planfeststellung anerkannten Funktionen des Flughafens.

2. Ausgangslage

a) Projekt

Die SWMunich Real Estate GmbH beabsichtigt, auf einem an das Flughafengelände angrenzenden Grundstück westlich der Öffentlichen Tankstelle West ein multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum (Eventarena) zu errichten und zu betreiben.

b) Bauleitplanung

Das für das Vorhaben vorgesehene Grundstück liegt außerhalb des planfestgestellten Flughafengeländes auf dem Gebiet der Stadt Freising im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“; festgesetzt sind dort Flächen für Landwirtschaft und Wald. Für die bauplanungsrechtliche Zulassung des Vorhabens will die Stadt Freising einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach § 12 BauGB aufstellen.

c) Landesplanung

Das Grundstück, auf dem das Vorhaben realisiert werden soll, liegt innerhalb des Vorranggebiets „Flughafenentwicklung“ gemäß dem Ziel [Z] 4.5.1 des Landesentwicklungsprogramms Bayern [LEP] mit Stand 01.01.2020 in Verbindung mit Anhang 6 des LEP:

4.5.1 Verkehrsflughafen München

[G] Der Verkehrsflughafen München soll als Luftfahrt-Drehkreuz von europäischem Rang die interkontinentale Luftverkehrs-anbindung Bayerns und die nationale und internationale Luftverkehrs-anbindung Südbayerns sicherstellen.

[Z] Für den Verkehrsflughafen München ist eine dritte Start- und Landebahn mit den erforderlichen Funktionsflächen zu errichten.

[Z] Die für die weitere Entwicklung des Verkehrsflughafens München erforderliche Fläche ist als Vorranggebiet Flughafenentwicklung festgelegt. Dieses ist im Anhang 6 dargestellt.

Die für den Verkehrsflughafen München festgelegten Erfordernisse der Raumordnung werden im LEP Bayern wie folgt begründet:

Der Verkehrsflughafen München ist internationaler Netzpunkt nach den Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und dient der Anbindung Bayerns an das nationale, kontinentale und interkontinentale Luftverkehrsnetz im Kurz-, Mittel- und Langstreckenverkehr. Als führendes europäisches Luftfahrt-Drehkreuz hat der Verkehrsflughafen München für den internationalen Luftverkehr weitreichende Bedeutung, die gefestigt und weiterentwickelt werden soll. Für einen leistungsfähigen bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München soll durch die Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur langfristig Vorsorge getroffen werden. Der bestehende Verkehrsflughafen München ist mit seiner Kapazität nicht in der Lage, die zukünftige Luftverkehrsnachfrage zu bewältigen. Um das zu erwartende Verkehrsaufkommen auch künftig abwickeln zu können, ist eine Erweiterung der Bahnkapazität um eine dritte Start- und Landebahn mit den entsprechenden Funktionsflächen erforderlich. Der Kapazitätsausbau sichert zudem die für den Standort Bayern wichtige europäische Drehkreuzfunktion des Verkehrsflughafens München. Zur dauerhaften Standortsicherung des Verkehrsflughafens München und zur Sicherung seiner langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten wird das Vorranggebiet Flughafenentwicklung festgelegt (vgl. Anhang 5, i.d.F.v. 01.03.2018; Anhang 6). In diesem Gebiet sind mit der weiteren Flughafenentwicklung konkurrierende raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen. Unberührt davon bleibt die Zulässigkeit von Verkehrsprojekten zur Erschließung des Flughafens

3. Zielkonformität der Eventarena

Nach Auffassung der Stadt Freising und der Flughafen München GmbH (FMG) steht das Vorranggebiet Flughafenentwicklung dem Vorhaben nicht als konkurrierende raumbedeutsame Nutzung entgegen, so dass es keines dem Bauleitplanverfahren vorgeschalteten Zielabweichungsverfahrens nach Art. 4 BayLPlG bedarf. Nach § 7 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1 ROG haben Vorranggebiete den Zweck, Gebiete, die für bestimmte raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen vorgesehen sind, festzulegen und andere raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen in diesem Gebiet auszuschließen, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen oder Nutzungen nicht vereinbar sind. Nach Plansatz 4.5.1 [Z] legt der LEP die für die **weitere Entwicklung des Verkehrsflughafens München erforderliche Fläche** als Vorranggebiet Flughafenentwicklung fest. Es geht also darum, die erforderlichen Flächen für diese weitere Entwicklung dauerhaft zu sichern. Die Erforderlichkeit einer Entwicklung richtet sich nach den Funktionen des Verkehrsflughafens München. Vorhaben, die diesen fachplanerisch anerkannten Funktionen entsprechen, erfüllen auch die raumordnerischen Voraussetzungen für ihre Zulassung im Vorranggebiet, sind also zielkonform.

Daher ist ein Zielabweichungsverfahren nicht erforderlich. Erst wenn sich ein eindeutiger Normverstoß ergeben würde, wäre ein Zielabweichungsverfahren erforderlich (Goppel, in: Spannowsky/Runkel/Goppel, Raumordnungsgesetz; § 6 Rn 15 bis 19). Die Auslegung von

Planungsnormen folgt den gleichen Maßstäben wie bei der Auslegung von Rechtsnormen. Wie jede Form der Auslegung findet auch die Auslegung von Planungsnormen ihre Grenze am Wortlaut der auszulegenden Planungsnorm (Spannowsky, Umfang und Grenzen des Anpassungsgebots nach § 1 Abs. 4 BauGB, ZfBR 2015, 445).

Eine nach diesen Maßstäben erfolgende Auslegung bestätigt die Zielkonformität des Vorhabens:

- a) Die weitere Flughafenentwicklung, die mit dem Ziel 4.5.1 des LEP gewährleistet werden soll, wird durch das Vorhaben nicht verhindert oder beeinträchtigt. Nach Maßgabe der langfristigen, auf einen Planungshorizont von 15 Jahren ausgerichteten Masterplanung der Flughafen München GmbH sind auf dem Grundstück westlich der Öffentlichen Tankstelle West keine der Abwicklung des Luftverkehrs dienenden Flugbetriebsflächen vorgesehen. Die luftseitige Flughafenentwicklung ist durch den bestandskräftigen 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 05.07.2011 vorgezeichnet. Hier haben der 98. ÄPFB und die ihm nachfolgenden Entscheidungen eine fachplanerische Konkretisierung der Raumnutzung im Vorranggebiet insbesondere durch flugbetriebliche Anlagen (Start-/Landebahn, Vorfelder, Rollwege, Terminal etc.) im östlichen Teil des Vorranggebiets konkretisiert. Die Erweiterung des Start-/Landebahnsystems einschließlich der Rollwege sowie der weitere Ausbau der Vorfeld- und Terminalinfrastruktur finden demnach primär in den Bereichen östlich bzw. nord-östlich der bestehenden Flugbetriebsflächen statt. Entsprechend ist auch der großflächige Umgriff des Vorranggebiets Flughafenentwicklung ausgerichtet. Auch eine über den bestandskräftig zugelassenen Ausbau hinausgehende langfristige luftseitige Flughafenentwicklung würde unter Berücksichtigung der erforderlichen Schnittstellen und Anschlusspunkte nicht im Westen des Flughafengeländes stattfinden können.

Die weitere landseitige Entwicklung in den westlichen Flughafenbereichen, konkret in den Bebauungsbändern nördlich und südlich der Zentralallee, erfolgt im Wesentlichen durch eine Verdichtung der Bebauung bzw. durch eine Überplanung von innerhalb des Flughafengeländes gelegenen Grünflächen. Neben den betriebsnotwendigen Einrichtungen z.B. zur Energieversorgung oder für das Fahrzeug- und Winterdienstmanagement stehen hier auch ausreichend Flächenpotentiale zur Verfügung, um den Flughafen als Innovations- und Mobilitätsstandort weiterzuentwickeln. Ein Zugriff auf die außerhalb des planfestgestellten Flughafengeländes gelegenen Flächen ist auf absehbare Zeit nicht geplant und auch nicht notwendig.

Die weitere luft- und landseitige Flughafenentwicklung ist somit sichergestellt und steht dem Vorhaben auch unter dem Gesichtspunkt, dass es in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafengelände liegt, nicht entgegen. Wie unten noch

ausgeführt wird, entspricht das Vorhaben den kommunikativen Funktionen eines modernen Verkehrsflughafens. Soweit es also in der Verlängerung des planfestgestellten landseitigen Bebauungsbandes erfolgt, steht es nicht im Widerspruch zu den fachplanungsrechtlichen Zielsetzungen des Flughafens, liegt aber außerhalb des fachplanungsrechtlich gesicherten Umgriffs. Allein der Umstand, dass die planungsrechtlichen Grundlagen nicht über ein luftrechtliches Planfeststellungsverfahren, sondern über ein kommunales Bauleitplanverfahren geschaffen werden sollen, führt aber nicht zu einer Zieldivergenz.

- b) Neben der Sicherstellung der baulichen Weiterentwicklung des Flughafens soll mit dem Vorranggebiet auch das Heranrücken von mit dem Flughafenbetrieb unverträglichen Nutzungen verhindert werden. Ein solches Verständnis legt neben dem Wortlaut des Ziels auch die räumliche Dimensionierung des Vorranggebiets nahe. Dieser Umstand darf bei der Auslegung nicht unberücksichtigt bleiben. Eine Inanspruchnahme aller im Vorranggebiet liegenden Flächen für die (bauliche) Flughafenentwicklung selbst ist weder geplant noch realistisch. Dem Schutz des Flughafens von unverträglicher heranrückender Nutzung kommt daher bei der Auslegung des Ziels 4.5.1. besonderes Gewicht zu.

Die insbesondere zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen und sicheren Flugbetriebs notwendige Schutzwirkung des Vorranggebiets Flughafenentwicklung ist nach wie vor unabdingbar. Bei der Planung z.B. von Windkraftanlagen, Photovoltaik-Flächen und dem Kiesabbau (Nassauskiesungen) oder Gewerbebetrieben mit starker Rauchentwicklung sind die Belange der Flugbetriebssicherheit unmittelbar betroffen. Daher besteht der Bedarf an einer entsprechenden raumordnerischen Planung zur Abwehr solcher konkurrierenden Nutzungen fort.

Die Realisierung des Vorhabens in unmittelbarer Nachbarschaft des Flughafens hingegen lässt keine diesbezüglichen Konflikte erwarten. Sowohl die vom Flughafen ausgehenden Emissionen, v.a. Fluglärm, als auch die von der Multifunktionshalle ausgehenden Emissionen wie Verkehrs- und Betriebslärm beeinflussen sich nicht wechselseitig nachteilig. Den betrieblichen Anforderungen des Vorhabens an den Schallschutz kann mit entsprechenden baulichen Maßnahmen begegnet werden.

Es ist zudem davon auszugehen, dass die zugunsten des Flughafens wirkende Siedlungssteuerung hier auch zugunsten des Vorhabens wirkt und mit dem Betrieb der Eventarena und dem Zu- und Abfahrtsverkehr keine zusätzlichen Lärmbetroffenheiten in bewohnten Gebieten einhergehen.

Mit dem Vorhaben wird somit keine mit dem Flughafenbetrieb unverträgliche benachbarte Nutzung etabliert, die mit der entsprechenden Schutzwirkung des Vorranggebiets abgewehrt werden müsste.

4. Nutzung von Synergieeffekten

a) Landseitige Anbindung

Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft des Vorhabens zum Flughafengelände lassen sich erhebliche Synergieeffekte erzielen. So kann der FMG-Konzern v.a. den in den Abendstunden benötigten Parkraumbedarf für Konzertbesucher der Multifunktionsarena in den dann weitgehend nicht genutzten, bereits vorhandenen Parkhäusern für Flughafenbeschäftigte zur Verfügung stellen. Die Ver- und Entsorgung des Vorhabens kann direkt über das vorhandene Sparten-Netz des Flughafens erfolgen. Damit kann der FMG-Konzern seine flughafenaffine Infrastruktur auch zu Zeiten nutzen, in denen diese sonst brach liegen würde. Der dadurch erzielte Umsatz steigert die Rentabilität der flughafenaffinen Infrastruktur des FMG-Konzerns und kann dadurch finanziell zu deren Erhalt beitragen.

Die Multifunktionsarena profitiert zudem von der verkehrlichen Anbindung des Flughafens an das S-Bahn-Netz und an das örtliche und überörtliche Straßennetz [B301, A92, Flughafentangente Ost]. Die Leistungsfähigkeit des Anschlusses der Multifunktionsarena an die B301 lässt sich mit punktuellen Ausbauten und Signalisierungen der Knotenpunkte sicherstellen. Das Privatstraßennetz der FMG innerhalb des Flughafengeländes ist v.a. mit der Inbetriebnahme des Verkehrsknotens West O ausreichend leistungsfähig.

Aufgrund der Möglichkeit, die vorhandene landseitige Flughafeninfrastruktur mitbenutzen zu können, können die entsprechenden Einrichtungen auf dem Betriebsgelände der Multifunktionshalle entfallen bzw. minimiert werden und führen zu einer erheblichen Reduzierung des Flächenverbrauchs.

b) Luftseitige Anbindung

Neben der Anbindung an das Straßen- und Schienennetz profitiert der Standort von der unmittelbaren Nähe zum Flughafen München mit zahlreichen nationalen und internationalen Verbindungen. Gerade bei Großveranstaltungen wie z.B. Konzerten weltbekannter Künstler oder großen Konferenzen setzt sich das Publikum zu einem nicht unerheblichen Teil aus internationalen Gästen bzw. Teilnehmern zusammen. Die Verknüpfung der Multifunktionsarena mit dem Flughafen München und dessen internationalem Streckennetz ist somit im Hinblick auf den Kreis der Besucher bzw. Nutzer der Arena ein wesentliches Standort-Kriterium. Überdies können die Gäste auf zusätzliche Reiseschritte verzichten, was wiederum das damit verbundene landseitige Verkehrsaufkommen entfallen lässt. Dies unterstreicht neben der

Nutzbarkeit der vorhandenen landseitigen Infrastruktur in besonderem Maße die Vorteile des Standorts unmittelbar westlich des Flughafens.

5. Flughafenrelevanz der Dienstleistungs-, Veranstaltungs- und Kongressangebote

Bereits in der Vergangenheit wurden und werden auch künftig die Einrichtungen des Flughafens in vielerlei Hinsicht für Kongress- und Unterhaltungsangebote sowie Events genutzt. So wurden z.B. unter anderem auf der Freifläche des Munich Airport Centers {MAC} und im Besucherpark in den letzten Jahren folgende Veranstaltungen durchgeführt:

- Family & Music Days Flughafen [2017, 2018]
- Airport Beach Event Tag [2007]
- Weihnachts- und Wintermarkt [2014 bis 2019]
- Beachvolleyball-Event [2008]
- OPENAIRPORT - Rock- und Popfestival [2008]
- Polo Turnier [2010]
- Fußball WM / EM Public Viewing [2014, 2016, 2018]
- Surf & Style [2011 bis 2016]
- Tennis BMW Open [2014, 2015, 2017]
- Golf Event Porsche European Open [2015]
- Taste & Style [2017, 2018]
- Bike & Style [2017, 2018]
- Inno & Style [2018]
- Welcome Event der Olympioniken Sotschi [2014]
- Basketball Spiel FC Bayern München [2017]
- Sommerfest im Besucherpark [2016 bis 2019]
- Bayern 3 Liveclub Konzert: Imagine Dragons [2017]
- Eventreihe 1860 München Tag im MAC Forum [2008]

Das belegt nachhaltig, welche Bedeutung der Flughafen als Veranstaltungsort für seine Kunden und das Umland bereits hat. Auch das Munico im Zentralbereich des Flughafens hat sich mittlerweile mit einem Angebot auf über 2.000 m² als Tagungs- und Konferenzzentrum etabliert.

Die geplante Eventarena greift diese kommunikative Funktion des Flughafens mit seinen Kunden und dem Umland auf. Durch das Vorhaben wird diese kommunikative Funktion des Flughafens, die neben seiner ursprünglichen Aufgabe als Einrichtung der Verkehrsinfrastruktur getreten ist, ergänzt. Das bereits bestehende Portfolio des Flughafens an Angeboten für Dienstleistungen, Kongresse und Veranstaltungen im Interesse der Passagiere in einem größeren Maßstab wird erweitert. Die Entwicklung belegt, dass die Funktion internationaler Verkehrsflughäfen mittlerweile weit über die

originäre Verkehrsabwicklung (Flugzeug- und Passagierabfertigung) hinausgeht. Gerade Drehkreuze wie der Flughafen München stehen für die Vernetzung von Menschen und das Zusammentreffen von Geschäftsreisenden, Urlaubern und Besuchern mit Flughafenmitarbeitern und Menschen aus der Region. Dieser Vernetzungsfunktion kommt vor dem Hintergrund des gesellschaftlichen Wandels (Globalisierung, Migration etc.) eine stetig wachsende Bedeutung zu. Die Nutzer des Flughafens erwarten eine kontinuierliche quantitative und qualitative Verbesserung von Angeboten, die diese Vernetzung bzw. dieses Zusammentreffen ermöglichen, wie z.B. Konferenzcenter, Arbeits- und Übernachtungsmöglichkeiten, Unterhaltungs- und Freizeiteinrichtungen sowie Entertainmentangebote.

Große Verkehrsflughäfen wie München, haben mittlerweile in ihrer luft- und landseitigen Struktur ein urbanes Umfeld. Über die technischen Abfertigungsprozesse hinaus werden von den Nutzern diverse Angebote zur Versorgung, für Service-Dienstleistungen und eben auch zur Unterhaltung bzw. für Konferenznutzungen nachgefragt. Für den Flughafen München gilt dies unter Berücksichtigung der Entfernung zu den entsprechenden innerstädtischen Strukturen der Landeshauptstadt im besonderen Maß.

Die Multifunktionsarena kann einen erheblichen Beitrag zur Stärkung des Flughafenstandorts München im internationalen Wettbewerb leisten. Nationale wie auch internationale Passagiere berücksichtigen bei der Gestaltung ihrer Reisekette die Attraktivität und Angebotsvielfalt der in Frage kommenden Drehkreuz-Flughäfen. Mit den Angeboten, die in der Multifunktionsarena abgebildet werden, lässt sich die Aufenthaltsqualität sowohl für Originär-Passagiere als auch für Umsteiger sowie für Gäste bzw. Besucher erheblich steigern. Im Hinblick auf Veranstaltungen und Konferenzen wird der Flughafen zum Bestandteil bzw. sogar zum Ziel der Reise.

Ein Vergleich mit anderen europäischen und internationalen Flughafenstandorten zeigt, dass eine solche Nachfrage tatsächlich besteht. So verfügen z.B. die internationalen Flughäfen Dubai (DXB), Nashville (BNA) oder Copenhagen (CPH) über großräumige Veranstaltungs- und Eventbereich auf den Betriebsbereichen oder in deren Nachbarschaft.

6. Begriff der Flughafenanlage in der Fachplanung

Diese Entwicklung der gewandelten Bedeutung von internationalen Drehkreuzflughäfen hat die Regierung von Oberbayern als für den Flughafen München zuständige Planfeststellungsbehörde in der luftverkehrsrechtlichen Fachplanung bereits Rechnung getragen. Es ist bestandkräftig verbeschrieben, dass zu einem Flughafen nicht nur die technischen Vorrichtungen zur Abwicklung des Luftverkehrs gehören, sondern auch Einrichtungen, die von einem internationalen Publikum an einem Drehkreuz erwartet werden. Im 128. Änderungsbescheid-Plangenehmigung vom 02.02.2018 führt die Regierung auf den Seiten 27 f. u.a. aus:

Zu einem Flughafen können ... auch Anlagen und Einrichtungen gehören, die zwar nicht die bereits genannten Funktionen erfüllen, die aber den Bedürfnissen der Nutzer des konkreten Flughafens dienen, von diesen erwartet werden und deshalb häufig bzw. typischerweise auf einem Flugplatz mit entsprechender Funktion vorhanden sind. Solche Anlagen und Einrichtungen dienen zwar nicht der Verkehrsfunktion des Flughafens (im engeren Sinn), sie stehen aber in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem Flugbetrieb. Derartige Anlagen und Einrichtungen können in die Planfeststellung einbezogen werden, ohne einen funktionalen Zusammenhang mit der Verkehrsfunktion (im engeren Sinn) aufweisen zu müssen.

....
Ausgehend von dieser Auslegung des Begriffs „Flughafen“ bzw. „Flughafenanlage“ ist festzustellen, dass die Auslegungskriterien selbst nicht unveränderlich sind. Bereits das Kriterium „Berücksichtigung der Bedürfnisse der Passagiere“ oder die Bezugnahme auf die Verkehrsfunktion und die Bedeutung des konkreten Flughafens impliziert, dass sich diese Kriterien – auch abhängig von der Erwartung der Passagiere – im Laufe der Zeit ändern bzw. weiterentwickeln können.

Beispielhaft sind hier sich ändernde Erwartungshaltungen von Passagieren angesichts der weiterhin wachsenden Bedeutung des Luftverkehrs im Rahmen der Freizeitgestaltung sowie durch technische Neuerungen zu nennen. Wo früher nur eine Anlage zum Betreten oder Verlassen eines Flugzeugs genügt hat, werden heute an einem internationalen Verkehrsflughafen mit Drehkreuzfunktion Einrichtungen zur Steigerung des Komforts erwartet. Umsteiger halten sich länger auf dem Flughafengelände auf und wollen diesen Aufenthalt nicht in einer reinen „Wartehalle“ verbringen. Der Flughafen selbst ist Treffpunkt, etwa für Konferenzen, und kann somit sogar Ziel der Reise sein. Internationale Verkehrsflughäfen sind heute „Städte im Kleinen“, in denen die „Kurzzeitbewohner“ alles erwarten, was sie kurzfristig während ihres Aufenthalts an Gütern und Dienstleistungen benötigen.

Die Bewertung der „Flughafenentwicklung“ und ihr etwa entgegenstehender Nutzungen hat die genehmigungsrechtlich abgesicherte Wandlung des Flughafenbegriffs zu beachten. Zur weiteren Beschreibung wird auf die Anlage Bezug genommen. Diese Unterlagen waren auch Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und liegen dem StMB vor. Eine Konkurrenz im Sinne des Ziels 4.5.1 des LEP ist jedenfalls dann nicht anzunehmen, wenn die für die Fachplanung entwickelten Kriterien das Vorhaben als flughafeninduzierte bzw. flughafenaffine Nutzung entsprechend dem erweiterten Flughafenzusammenhang erscheinen lassen.

7. Zusammenfassung

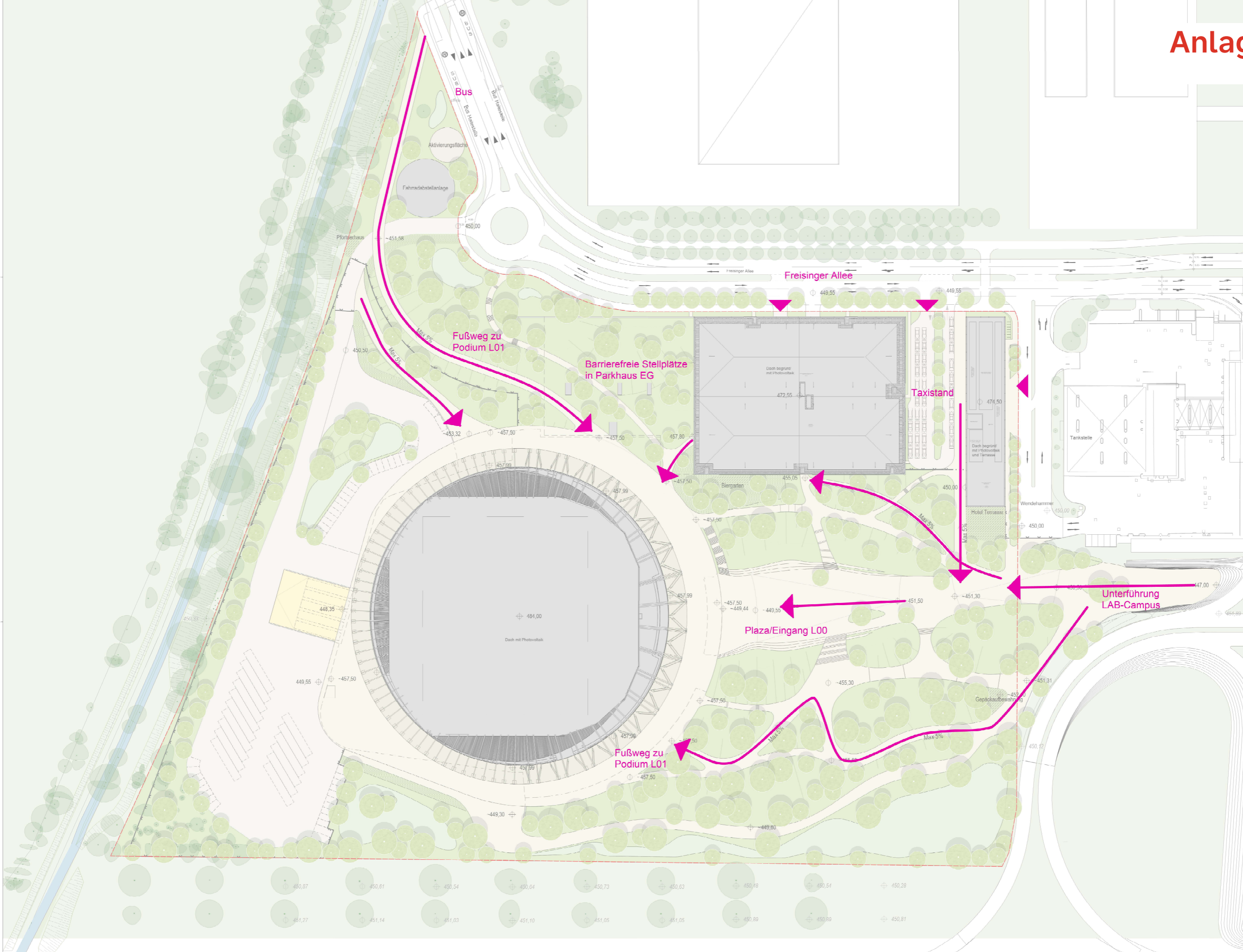
- Das Vorhaben ist mit dem Schutzzweck des Vorranggebiets (weitere Entwicklung des Verkehrsflughafens München) vereinbar.
- Die im Ziel 4.5.1 des LEP Bayern genannte Flughafenentwicklung darf demzufolge nicht allein auf die unabdingbar notwendige luft- und landseitige Infrastruktur zur Verkehrsabwicklung abzielen.
- Die Funktionen eines internationalen Drehkreuzflughafens gehen mittlerweile weit über die reine Abwicklung des Luftverkehrs hinaus.

- Die Bedeutung von Flughäfen als „Städte im Kleinen“ mit den entsprechenden Versorgungs-, Vernetzungs- und Unterhaltungsangeboten muss bei der Auslegung des Begriffs „Flughafen“ daher entsprechende Berücksichtigung finden.
- Die Eventarena lässt sich aufgrund ihres Flughafenbezugs unter den Begriff der Flughafenentwicklung subsumieren.
- Auch unter dem Gesichtspunkt der Abwehrfunktion des Vorranggebiets gegenüber mit dem Flughafenbetrieb unverträglichen bzw. konkurrierenden Nutzungen lässt sich kein Zielverstoß feststellen.

Anlage:

„Anforderungen an einen internationalen Verkehrsflughafen“

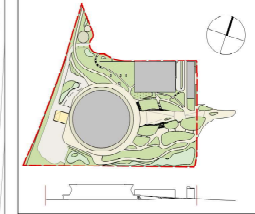
Anlage 4



ANMERKUNG:
 In den Planstellungen der Geschosse L00 und L01 ist die umgebende Landschaft in der Aufsicht dargestellt, auch wenn die dortige Höhenentwicklung von der Geschossebene abweicht.
 Baumdarstellung ist rein indikativ.
 Die angegebenen Maß- und Höhenangaben gelten als Leitmaßhöhen. Von den Höhenpunkten und Höhenangaben kann im Rahmen der weiteren Ausarbeitung geringfügig davon abgewichen werden.

- Legende**
- Barrierefreier Weg zur Arena
 - Befestigte Verkehrsfläche
 - Befestigte Wegefläche
 - Fassade befestigte Fläche
 - Befestigte Sonderfläche
 - Vegetationsflächen
 - Schotterrasen o.ä.
 - Zone Nebenanlagen
 - Architektur
 - Verdeckte Flächen
 - Laderampe
 - Grünflächen in der Umgebung
 - Golddach
 - Böschung
 - Gebietsgrenze MUCoc
 - Zaun
 - Unterbauung
 - Überbauung
 - Versickerungsmulde
 - Bäume (indikativ)
 - Bestehende Bäume
 - Taxi
 - Stellplätze

Index	Datum	Name	Änderung
Änderungsvermerke			
Projekt: Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum			
Bauherr: SWMUNICH Real Estate GmbH			
OBERE HAUPTSTRASSE 48, 85394 FREISING			



**AUSSENANLAGEN
 LP2: VORENTWURF**

gezeichnet: 02.10.2024	Zeichner: L+P	Projektleiter: IP302
Planenummer: 406	Plannummer:	
Indexdatum: 02.10.2024	Index:	
Maßstab: 1:500	Planjahr:	
Planordnung: MUC-AUA-2-406-LP-01-KONZEP1 BARRIEREFREIHEIT		
Titel: Vorhaben- und Erschließungsplanung		
KONZEPT BARRIEREFREIHEIT		