



# ISEK Innenstadt Erding

Integriertes städtebauliches  
Entwicklungskonzept  
Fortschreibung 2023

**ISEK Innenstadt Erding –  
Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept  
Fortschreibung 2023**

**Auftraggeberin**

Große Kreisstadt Erding  
Landshuterstraße 1, 85435 Erding

Stadtbauamt

Dipl.-Ing. Sebastian Henrich - Stadtbaumeister

Sachgebiet Stadtplanung

Dipl.-Ing. Lolita Liening

**Auftragnehmer**

RAUMPOSITION OG

Phorusgasse 2/28, 1040 Wien

[www.raumposition.at](http://www.raumposition.at)

mit

Modul5 GmbH

Marxergasse 24/2/3:01, 1030 Wien

[www.modul5.com](http://www.modul5.com)

**Bearbeitung und Gestaltung**

Modul5 GmbH

Dipl.-Ing. René Ziegler, Dipl.-Ing. Lucia Paulhart, Sophia Veltman

Wien/Erding, 2023



# Inhalt

Vorwort	5
<b>Anlass und Aufgabe</b>	<b>6</b>
Ein ISEK für die Innenstadt	7
Der Geltungsbereich	8
Ausgangslage und Zielsetzungen	9
Stadtbausteine: Die Innenstadt im gesamtstädtischen Kontext	10
Siedlungsgeschichte und historische Stadtstruktur	12
Erding in Zahlen	13
<b>Der Planungsprozess</b>	<b>14</b>
Der Prozessablauf	15
Einbindung der Öffentlichkeit	17
<b>Die Innenstadt lesen</b>	<b>22</b>
Bestehende Planungen und Konzepte	23
Altstadt und städtebaulicher Denkmalschutz	27
Grün- und Freiräume	29
Mobilität	31
<b>Das Entwicklungskonzept</b>	<b>38</b>
Zukunftsbild	39
Räumliche Prinzipien und Handlungsfelder	40
Handlungsfeld Altstadt, Straßen und Plätze	42
Handlungsfeld Klima, Grün- und Freiräume	48
Handlungsfeld Entwicklungsbausteine	56
Das integrierte Entwicklungskonzept	65
Maßnahmenkatalog Handlungsfeld Altstadt, Straßen und Plätze	66
Maßnahmenkatalog Handlungsfeld Klima, Grün- und Freiräume	68
Maßnahmenkatalog Handlungsfeld Entwicklungsbausteine	70
<b>Nächste Schritte</b>	<b>72</b>



Abb.: Blick auf den Schönen Turm Richtung Osten, © Modul5 2022

## Vorwort

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

schon heute, unmittelbar nachdem es vom Stadtrat beschlossen und damit verbindlich wurde, betrachte ich das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) als bemerkenswerten Gewinn für unsere Stadt. Zum einen hat der Entwicklungsprozess unsere Bürgergesellschaft gestärkt. Durch die Bürgerbeteiligung, die intensiven Diskussionen im Innenstadtforum und die Projektzeitungen ist es gelungen, viele Erdingerinnen und Erdinger neu für ihre Stadt einzunehmen. Wer sich jedoch für seinen direkten Lebensmittelpunkt interessiert, erkennt Zusammenhänge und identifiziert sich mit Veränderungen. Diese kommen jetzt aus der Mitte der Gesellschaft und führen zu hoher Akzeptanz.

Von besonderer Bedeutung sind zum anderen die Leitziele wie Klima- und Umweltschutz oder die Weiterentwicklung der Innenstadt auf hohem Niveau. Denn sie geben allen weiteren Projekten und Prozessen den dringend nötigen Rahmen. Einzelne Maßnahmen können in der Folge sinnvoll aufeinander abgestimmt werden, ausschließlich wirtschaftliche Bestrebungen scheiden von vornherein aus.

Das ISEK fasst also einen Prozess zusammen und könnte eine Blaupause für andere Bereiche bieten, zum Beispiel die anstehende Konversion des Fliegerhorst-Geländes. Das Entwicklungskonzept stellt aber auch einen Startschuss dar. Noch sind viele Ideen nur beschrieben, allerdings nicht realisiert. „In den nächsten Schritten wird es darum gehen, die empfohlenen Umsetzungsprojekte zu förderfähigen Projekten auszuarbeiten“, heißt es im Ausblick. Der an sich lapidare Satz deutet schon an, wie viel Arbeit den Beteiligten bevorsteht.



Abb.: Oberbürgermeister Max Gotz,  
© Stadt Erding, 2022

Wichtiges Element: Die Lenkungsgruppe aus Vertretern der Fraktionen im Stadtrat, der Stadtverwaltung, des Einzelhandels und fachlichen Beratern. Die Runde wird ihre Arbeit fortsetzen, als stabile und kontinuierliche Plattform dienen und einen umfassenden und offenen Austausch sicherstellen.

Ich freue mich drauf.

Max Gotz

Oberbürgermeister der Stadt Erding

# Anlass und Aufgabe

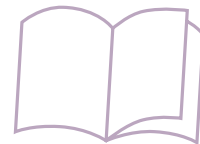
## Ein ISEK für die Innenstadt

Die Altstadt und die Innenstadt von Erding zeichnen sich durch ganz besondere Qualitäten aus. Wie können diese zur Grundlage für künftige Entwicklungen werden?

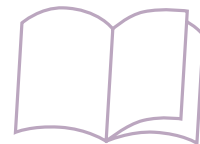
Die Innenstadt von Erding sieht sich in den letzten Jahren mit einer Reihe an grundlegenden Zukunftsaufgaben konfrontiert: die Corona-Pandemie hat den Handel vor völlig neue Herausforderungen gestellt, der Klimawandel macht die Umgestaltung der öffentlichen Räume notwendig und an zentralen Standorten gilt es, konkrete Projekte klug in die bestehende Stadtstruktur einzugliedern. All dies macht eine zusammenhängende, vorausschauende und gut aufeinander abgestimmte Perspektive notwendig.

### Die Fortschreibung

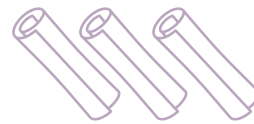
Doch hier beginnt man keinesfalls bei Null. Bereits im Jahr 2018 wurde ein ISEK-Vorentwurf für die Innenstadt erarbeitet, der wesentliche Ziele aufzeigt und eine Vielzahl an Maßnahmen vorschlägt. Ausgehend davon wurde überprüft, welche dieser Vorschläge weiterhin gültig sind, wo es Anpassungsbedarf gibt und wo völlig neue Bausteine ergänzt werden müssen. Gemeinsam mit den Menschen aus Erding wurde an einer Planungs- und Entscheidungsgrundlage – an einem Zukunftsbild – gearbeitet. Worauf können sich möglichst alle Interessensgruppen verständigen? Was ist die gemeinsame Vorstellung von der künftigen Innenstadt von Erding? Wie soll man hier in Zukunft wohnen, arbeiten, einkaufen und sich fortbewegen?



ISEK 2018



Fortschreibung ISEK



Weiterführende  
Fachkonzepte



Umsetzung

# Der Geltungsbereich

Der Geltungsbereich für das integrierte Stadtentwicklungskonzept umfasst die Erdinger Altstadt, die Haager Vorstadt, die Münchener Vorstadt und die Siedlungsbereiche von der Landshuter Vorstadt bis zur Anton-Bruckner-Straße im Nord-Osten und bis zur Bahntrasse im Süd-Osten. Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 72 Hektar.

Die parzellenscharfe Abgrenzung des Geltungsbereichs basiert auf förderrechtlichen Bestimmungen und bildet die Grundlage für die mögliche Förderung von Maßnahmen. Die Betrachtungen des Entwicklungskonzeptes enden jedoch nicht an den Grenzen des Geltungsbereichs, sondern beziehen sich auch auf strukturell und räumlich zugehörige Bereiche.

**Geltungsbereich ISEK Erding**



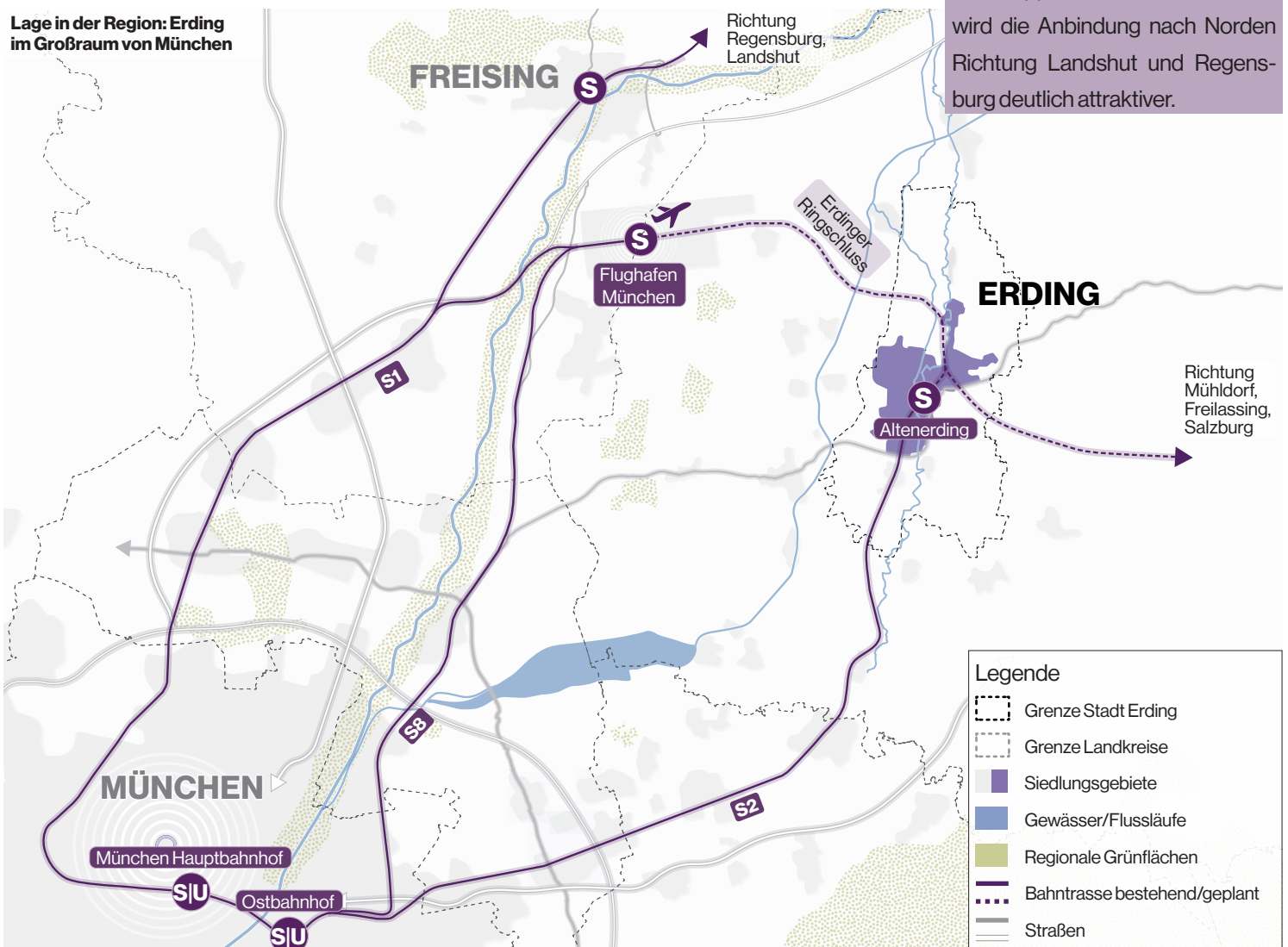


## Ausgangslage und Zielsetzungen

Mit direkter S-Bahn-Verbindung in das Münchner Stadtzentrum zeichnet sich die Innenstadt von Erding durch eine hervorragende Lage innerhalb der Region aus. Mit dem Ringschluss und der direkten Anbindung an den Flughafen werden sich in Zukunft weitere Entwicklungsperspektiven eröffnen, auf die man sich auch in der Innenstadt vorbereitet. Durch die bessere Erreichbarkeit innerhalb des Großraums München steigt das Potenzial für die Innenstadt als Wohn-, Arbeits- und Einkaufsort. Darüber hinaus entstehen durch die Verlegung des heutigen Bahnhofs ganz konkrete Möglichkeiten, mit neuen

Entwicklungsprojekten auch neue Akzente in der Stadt zu setzen: einerseits durch die Errichtung eines neuen Bahnhofsquartiers, andererseits durch die Entwicklung des heutigen Bahnhofareals in ein neues Wohnquartier. Beide Vorhaben sind eng mit Entwicklungen in der Innenstadt abzustimmen, um die Impulse und Synergien bestmöglich zu nutzen.

Lage in der Region: Erding im Großraum von München



## Stadtbausteine: Die Innenstadt im gesamtstädtischen Kontext

Die große Kreisstadt Erding liegt im Landkreis Erding im Regierungsbezirk Oberbayern. Durch die räumliche Nähe und den direkten S-Bahn-Anschluss an die Landeshauptstadt München zählt Erding zum unmittelbaren Einzugsbereich und zählt als Oberzentrum im Verdichtungsraum München (Regionalplan München, 2019).

Erding verfügt über eine sehr gute Anbindung an überregionale Verkehrswege. Von besonderer Bedeutung ist neben der Nähe zur Landeshauptstadt München die Nähe zum internationalen Flughafen München, welcher seit 1992 zu gleichen Teilen auf den Gebieten der Landkreise Freising und Erding liegt.

Die Stadt Erding misst eine Gesamtfläche von knapp 55 km<sup>2</sup> und besteht aus den drei Stadtteilen Altenerding, Erding und Langengeisling, die insgesamt 22 Gemeindeteile umfassen. Diese sind entlang der Verkehrs- und Grünraumbänder aufgefädelt.

### **Naturräumliche Einbettung**

Naturräumlich liegt Erding in der nördlichen Münchener Ebene an der Grenze zwischen dem Isen-Sempt-Hügelland und dem Erdinger/Freisinger Moos. Die Schotterebene entstand aus Ablagerungen der letzten Eiszeiten und zeichnet sich durch eine gering ausgeprägte Topografie aus. Die Münchener Ebene ist ein Schwerpunkt der Niedermoorbildung in Bayern. Das Erdinger Moos erstreckt sich zwischen Erding und Freising und ist Teil des Münchener Grüngürtels. Durch Erding führt der regionalplanerisch festgelegte Grünzug 16 - Sempttal.

### **Freizeit und Naherholung**

Das Naherholungsgebiet um den Kronthaler Weiher umfasst rund 45 ha und liegt im Norden der Stadt Erding. Auf dem Gelände befinden sich verschiedene Sportstätten sowie verschiedene Spielplätze. Der Kronthaler Weiher ist vor allem im Sommer für die Bevölkerung aus Erding und der Region ein wichtiges Naherholungsgebiet.

Im Freizeitzentrum Erding sind eine Reihe von Sportstätten, Sportvereinen und anderen Nutzungen auf einem weitläufigen Gelände ansässig, unter anderem das Hallen- und Freibad und die Eislaufhalle. Nördlich davon finden auf dem großen Festplatz unter anderem das Volksfest, Festivals und auch Flohmärkte statt. In den Zwischenzeiten wird der Platz vor allem als Parkplatz genutzt.

Die Therme Erding ist ein privates Thermalbad und nach eigenen Angaben die größte Therme der Welt. Die Therme Erding hat ganzjährig ein hohes Besucheraufkommen und trägt damit zum Verkehrsaufkommen in Erding bei, sowohl innerstädtisch als auch (über-)regional. Im Jahr 2019 hatte die Therme über 1,85 Millionen Gäste.

Der Erdinger Stadtpark hat eine lange Geschichte. Er wurde bereits 1822 begründet. Schon in seiner frühen Zeit wurde der Park vielfältig als Erholungsraum genutzt. Der Erdinger Stadtpark hat sich im Laufe der Zeit aufgrund seiner Größe und zentralen Lage zur wichtigsten öffentlichen, innerörtlichen Grünfläche entwickelt. Der Park wird von allen Altersklassen genutzt – ob zur Erholung, zum Sport, zur Kommunikation oder zum Spielen. Auch als Rückzugs- und Lebensraum für viele unterschiedliche Pflanzen und Tiere dient die Anlage.









### **Gewerbe-/Geschäftsstandort**

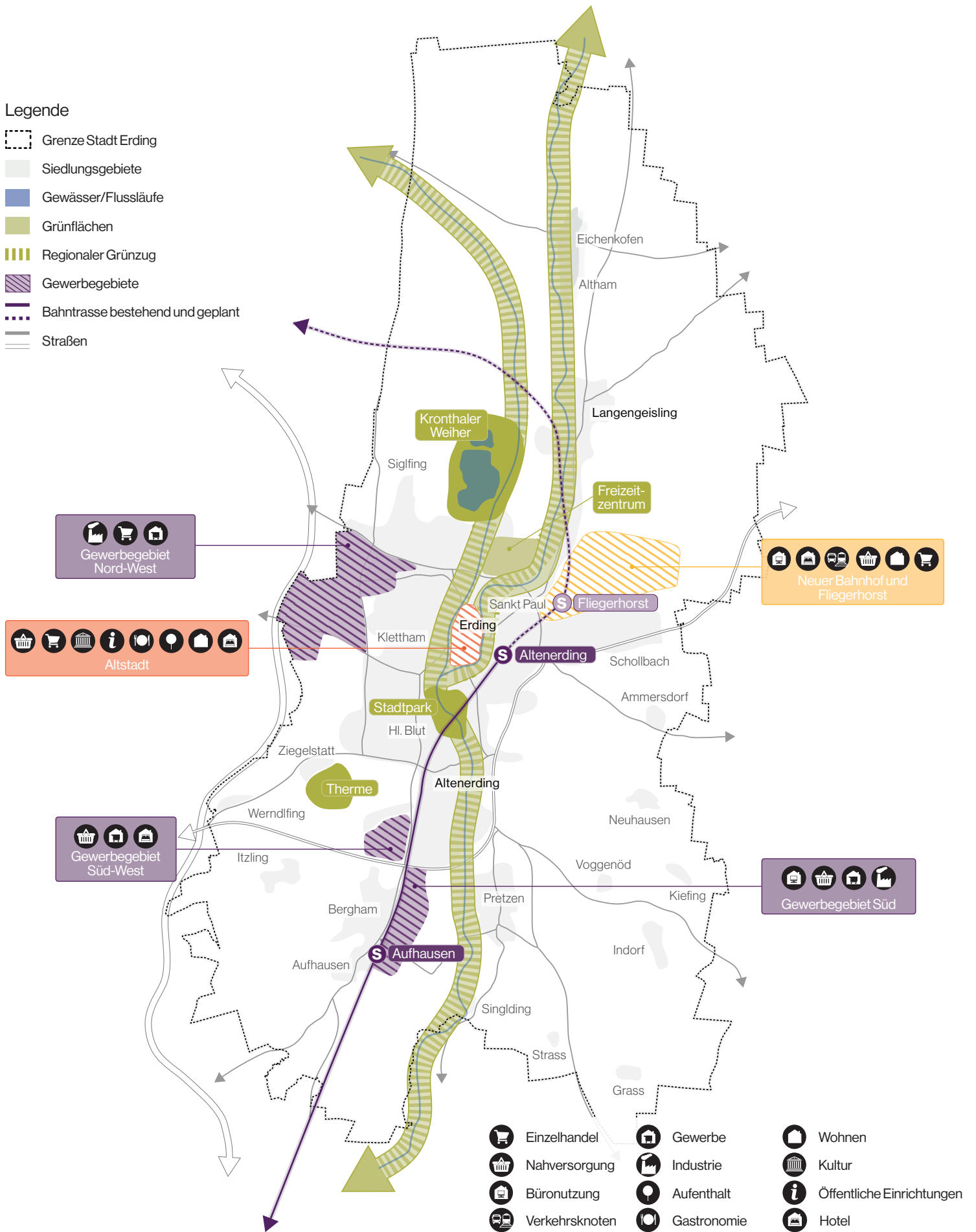
Erding ist ein urbaner Standort mit vielfältigen Angeboten und Möglichkeiten. Die historische Altstadt hat eine hohe touristische und wirtschaftliche Bedeutung, steht jedoch unter Druck durch Konkurrenz aus den vier Gewerbegebieten sowie der Innenstadt München und den Riem-Arkaden.

Zukünftig wird auch der Fliegerhorst rund um den neuen Bahnhof als Wohn- und Gewerbestandort in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt und mit direktem S-Bahn-Anschluss entwickelt.

# Anlass und Aufgabe

## Legende

-  Grenze Stadt Erding
-  Siedlungsgebiete
-  Gewässer/Flussläufe
-  Grünflächen
-  Regionaler Grünzug
-  Gewerbegebiete
-  Bahntrasse bestehend und geplant
-  Straßen



## Siedlungsgeschichte und historische Stadtstruktur

Auf die frühmittelalterliche Einflussnahme der Bajuwaren auf den Ursprung der Stadt Erding weist die „ing“-Endung des Ortsnamens hin. Im 13. Jahrhundert fand die Erhebung Erdings zur Stadt durch den Wittelsbacher Herzog Ludwig den Kehlheimer statt. Ein Ziel der Stadtgründung war die Schaffung eines herzoglichen Stützpunktes zwischen München und Landshut gegen den Bischof von Freising. Ein anderes Ziel war die Initiation eines Entwicklungsimpulses durch die von Handwerkern, Kaufleuten und Ackerbürgern besiedelte Stadt.

Die birnenförmige Gestalt der Erdinger Altstadt ergibt sich aus den beiden Wasserläufen – der Sempt im Osten und dem künstlich vertieften Fehlbach im Westen, was der Stadt im Mittelalter gleichsam den Wert einer Wasserfestung gab. Stadtmauer, Graben und Wall sind in kleinen Resten noch bis heute vorhanden.

Im Altstadtzentrum gibt es typische Kennzeichen einer wittelsbachischen Stadtneugründung des 13. Jahrhunderts. Eine lang gezogene, etwa 400 Meter lange Nord-Süd-Achse, die Lange Zeile heißt und ursprünglich als Straßenmarkt angelegt wurde. In West-Ost-Richtung einen Straßenzug und in der Mitte den Schrankenplatz. Von den ursprünglichen vier Stadttoren (im Westen das Münchener Tor, im Norden das Freisinger Tor und im Süden das Haager Tor) ist nur noch das Osttor, das Landshuter Tor (Schöner Turm) erhalten geblieben. Dieses war das größte Stadttor, da es zur damaligen Hauptstadt Landshut führte. Im Südwesten lag die heute abgegangene Stadtburg von Erding. Ab 1300 wurde der Erdinger Stadtturm,

das Wahrzeichen der Stadt, an zentraler Stelle erbaut. Zusätzlich zur strategischen Bedeutung kam später der Rang als Handelszentrum hinzu, speziell für Getreide und Vieh.

Im Zuge des Dreißigjährigen Krieges eroberten die Schweden Erding zweimal – 1632 und 1634. Die Folgen waren eine Hungersnot und der Ausbruch der Pest. 1648 wurde Erding Hauptquartier des schwedischen Generals Wrangel. Die Bevölkerung war größtenteils in die noch unbesetzten Gebiete des Landes geflohen. Als die Kaiserlichen unter General Piccolomini auf Erding von Vilsbiburg und Geisenhausen her vorrückten, wurde die Stadt erneut in Brand gesteckt. Der dritte Wiederaufbau wurde durch eine extra eingeführte Biersteuer finanziert.

Erding lag in einem vorrangig von landwirtschaftlichen Strukturen geprägten Gebiet. Zu einer flächigen Ausbreitung der städtischen Siedlungsstrukturen kam es erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. (Vgl. DIS 2015)



Abb: Bebauung um 1811, © VU 1989

# Erding in Zahlen

## Bevölkerungsentwicklung

Die große Kreisstadt Erding mit 36.414 Einwohner:innen (2021) ist eine wachsende Stadt mit einem positiven Geburtensaldo. Auch in nächster Zukunft ist aufgrund des aktuellen Wohnungsdrucks in der Landeshauptstadt München und des geplanten S-Bahn-Ausbaus weiterhin mit einem starken Zuwachs zu rechnen.

Sinkende Kinderzahlen und steigende Seniorenzahlen zeichnen auch in Erding den demografischen Wandel aus. In Zukunft wird vor allem die Altersgruppe 65+ stark wachsen, während die der unter 17-jährigen verhältnismäßig stark abnehmen wird. Schon 2039 werden die 65- bis 75-Jährigen den größten Altersgruppenanteil ausmachen. Die Wachstumsprognosen zum einen und der Überalterungsprozess zum anderen erfordern spezifische Anpassungen im Bereich des Wohnungsmarktes aber auch in Umgang mit der städtischen Infrastruktur. (Vgl. Demografiespiegel für die Große Kreisstadt Erding bis 2039, 2019:6; ISEK 2018:44f.)

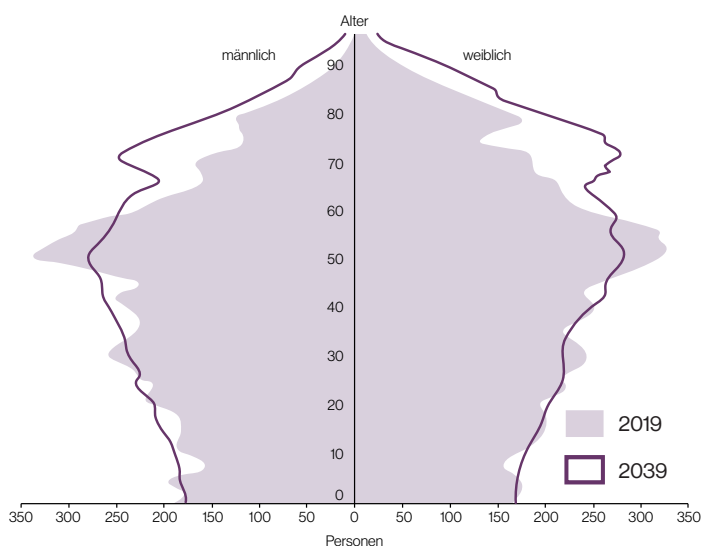


Abb.: Bevölkerungsskizze im Jahr 2019 bzw. 2039, Darstellung: Modul5 (2023), Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik: Demografiespiegel für die Große Kreisstadt Erding bis 2039 (2019:6)

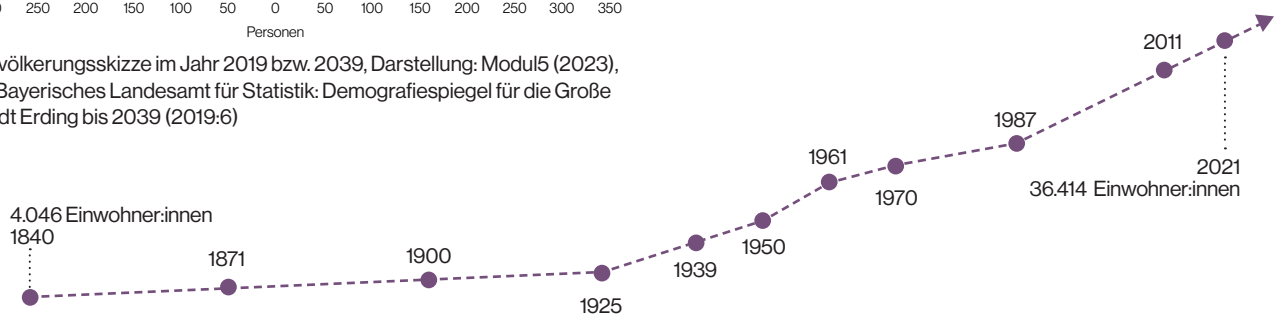


Abb.: Bevölkerungsentwicklung 1840 bis 2021, Darstellung: Modul5 (2023), Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik: Statistik kommunal Erding (2021)

## Beschäftigung und Wirtschaft

In der Kreisstadt bestehen starke Pendlerverflechtungen zu den umliegenden Städten und Gemeinden. Erding dient sowohl als Arbeitsort für Einpendler:innen aus den umliegenden Orten, als auch als Wohnort für berufsbedingte Auspendler:innen, wobei 9.062 erwerbstätige Personen nach Erding ein- und 11.525 erwerbstätige Personen auspendeln (2017). Am höchsten sind die Auspendlerzahlen in das Stadtgebiet Münchens (3.544 Personen) und in die nächstgrößeren Auspendlerziele Freising mit 1.148 und Oberding im Landkreis Erding mit 975 Auspendler:innen. Gründe hierfür sind die gute verkehrliche Anbindung zur Landeshauptstadt, die hohe Arbeitsplatzdichte und das große Beschäftigungsangebot des Münchner Flughafens (Freising, Oberding).

Erdings Bedeutung als Pendlerziel wiederum fällt vor allem auf die Landeshauptstadt München und die umliegenden Orte Dorfen, Bockhorn, Taufkirchen und Fraunberg.

Erding selbst ist ein urbaner Standort mit vielfältigen Angeboten und Möglichkeiten. Die historische Altstadt hat eine hohe touristische und wirtschaftliche Bedeutung. Die Arbeitslosigkeit ist in Erding kontinuierlich sehr gering. (Vgl. MEK 2020:7)

# Der Planungsprozess

## Der Prozessablauf

Im Rahmen des Planungsprozesses ging es nicht um die Lösung technischer und gestalterischer Aufgaben, sondern ganz besonders auch um die Förderung des Bewusstseins, gemeinsam an der künftigen Entwicklung der Innenstadt zu arbeiten. Es ging um das Wecken von Interesse und um das Stimulieren von Engagement der Bevölkerung. Über unterschiedliche Arbeitsformate, wie Spaziergänge und eine öffentliche Werkstatt war der Planungsprozess auf eine größtmögliche Offenheit und Lernfähigkeit angelegt. Das Lernen voneinander wurde zum zentralen Anspruch.

### **(1) Vorbereiten**

Die erste Arbeitsphase war von der Zusammenstellung und Aufbereitung der Bestandsinformationen zur Altstadt- bzw. Innenstadtentwicklung geprägt. Dabei konnte unter anderem umfassend auf bereits erstellte Bausteine des ISEKs 2018 zurückgegriffen werden. Neben Ortsbegehungen und Arbeitsgesprächen auf der Verwaltungsebene wurden zur Vorbereitung des Werkstattprozesses auch erste Vorgespräche mit Vertretern von innenstadtrelevanten Akteur:innen aus Politik, Verwaltung, Eigentümern, Bewohnern wie aus Wirtschaft und Kultur geführt. Die erste Projektzeitung diente als Einladung und erste Information für das bevorstehende Innenstadtforum.

### **(2) Entwerfen**

In der Entwurfsphase wurde an die bereits erarbeiteten Inhalte aus dem ISEK 2018 angeknüpft.

Im Oktober 2022 fanden das öffentliche Innenstadtforum und die Verwaltungswerkstatt statt. Die wurden vom Planungsteam zusammengeführt, fachlich ergänzt und als Teil des ISEKs ausgearbeitet.

### **(3) Umsetzen**

Nach dem Innenstadtforum wurde das Entwicklungskonzept von den PlanerInnen ausgearbeitet. Im April 2023 wurden die Schlüsselmaßnahmen in einer Umsetzungswerkstatt mit der Projektbearbeitungsgruppe abgestimmt, präzisiert und in das Leitbild eingearbeitet. Danach wurde das Entwicklungskonzept fertiggestellt. Nach der Präsentation und der Beschlussfassung im Stadtrat werden die zentralen Ergebnisse des ISEKs im September 2023 in einer zweiten Projektzeitung veröffentlicht und vor Ort ausgestellt.

### **Die Lenkungsgruppe (LG)**

Im Rahmen des Planungsprozesses geht es damit nicht nur um die konkrete Lösung technischer und gestalterischer Aufgaben, sondern ganz besonders auch um die Förderung des Bewusstseins, gemeinsam an der künftigen Profilierung, Entwicklung und Gestaltung der Altstadt von Erding zu arbeiten und Grundzüge künftiger Planungen und Projekte zu formulieren.

Die Bildung einer Lenkungsgruppe dient dazu, den Prozess kontinuierlich zu begleiten, Zwischenstände mit dem Planungsteam zu beraten und den notwendigen Wissenstransfer zu unterstützen.

Die Lenkungsgruppe setzte sich aus folgenden Akteur:innen zusammen: Vertreter und Vertreterinnen aus den Fraktionen und Verwaltung, aus dem Handel und der fachlichen Beratung der Stadt.

Ihr Aufgabe war die kontinuierliche Begleitung des Planungsprozesses, die Abstimmung wichtiger Zwischenschritte und die Vorbereitung von Entscheidungen und Beschlussfassungen.

06-09/22

**VORBEREITEN**



Sichten vorhandener Plangrundlagen

Gespräche mit Schlüsselakteur:innen



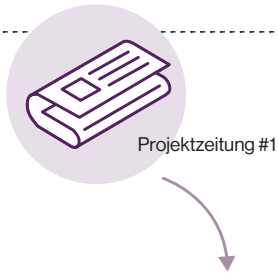
Begehungen vor Ort



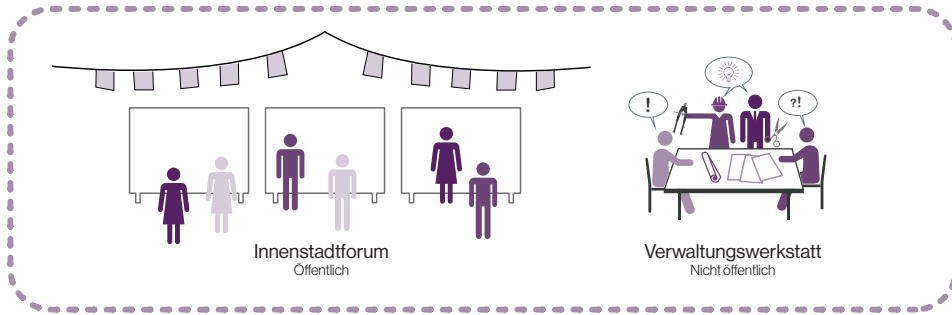
LG

10/22-01/23

**ENTWERFEN**



Projektzeitung #1



Innenstadtforum  
Öffentlich

Verwaltungswerkstatt  
Nicht öffentlich



LG



Entwurf ISEK



Umsetzungswerkstatt  
Nicht öffentlich



LG

02/23-05/23

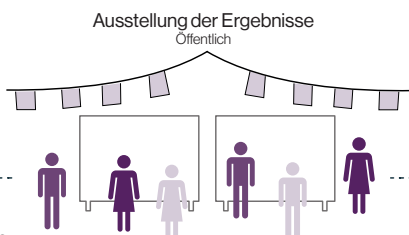
**UMSETZEN**



ISEK ERDING  
Integriertes städtebauliches  
Entwicklungskonzept



Präsentation vor  
dem Stadtrat



Ausstellung der Ergebnisse  
Öffentlich



Projektzeitung #2



\*LG=Lenkungsgruppe



## Einbindung der Öffentlichkeit

### Bürger:innenbeteiligung

Erding kann bereits auf eine längere Geschichte der Bürgerbeteiligung zurückblicken, bereits 2012 wurde basierend auf einer Bürgerbeteiligung Teile des Stadtparks revitalisiert und erweitert, Ergebnisse waren unter anderem die bekannte „Himmelsleiter“ und das „grüne Klassenzimmer“. Für einen erfolgreichen Prozess ist die Mitwirkung der Bürger:innen unverzichtbar. Die Möglichkeit zur aktiven Beteiligung an den Planungen bildet die Grundlage für Akzeptanz und Identifikation der Bevölkerung.

### Innenstadtforum

Das Kernstück des Beteiligungsprozesses bildete das sogenannte „Innenstadtforum“ am 14.10.2022, bei dem gemeinsam vor Ort die Erwartungen an die Entwicklung der Innenstadt mit allen interessierten Erdingern und Erdingern diskutiert und erarbeitet wurde. An das Planungsteam wurden zahlreiche Fragen, Erwartungen und Vorschläge herangetragen.

Den Auftakt bildeten zwei Stadtpaziergänge entlang unterschiedlicher Routen.

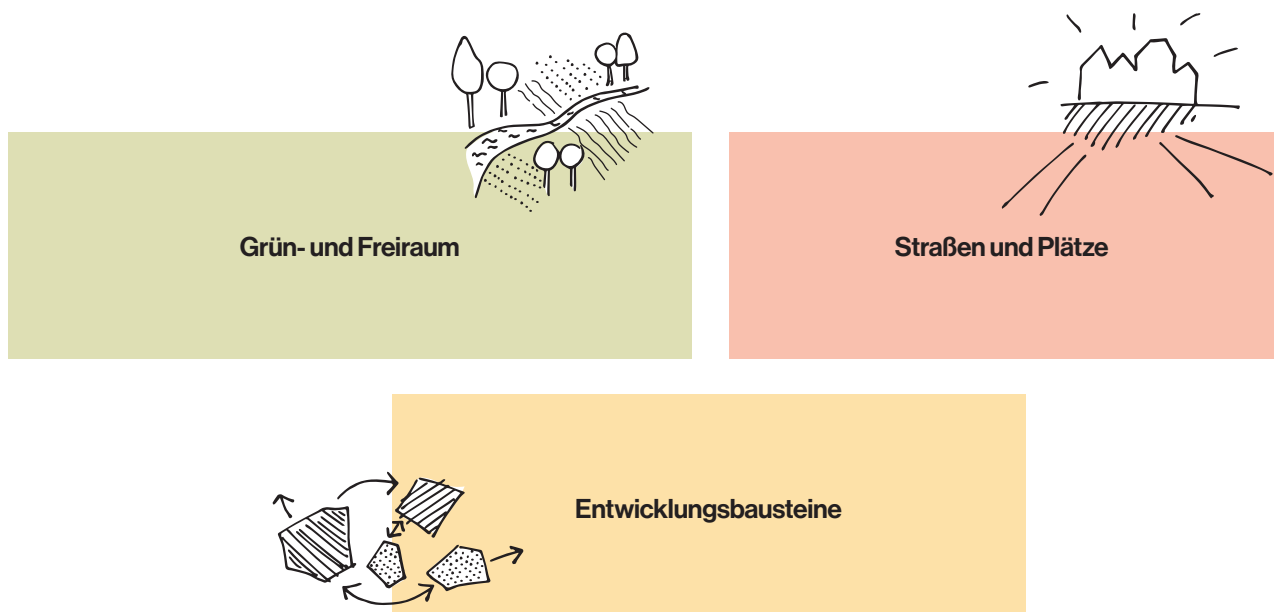
Bei der anschließenden Werkstatt wurde an einer langen Tafel mit Plänen zu den Themen „Straßen/Plätze“, „Grün- und Freiräume“ und „Entwicklungsbausteine“ diskutiert und Ideen sowie Anregungen gesammelt. Polarisierende Themen waren unter anderem die Parkplatzsituation, die potenzielle Fußgängerzone Lange Zeile und die Anbindung an den neuen Bahnhof. Gleichzeitig äußerten einige ihre Sorge vor den vielen bevorstehenden Baustellen.

Das Interesse war groß: mehr als 70 Teilnehmer:innen brachten sich beim Innenstadtforum ein.

### Projektzeitungen

In den zwei Projektzeitungen werden die jeweiligen Arbeitsstände des Entwicklungskonzepts für alle Erdingern und Erdingern verständlich und prägnant zusammengefasst und dargestellt.

Die Zeitungen wurden an alle Haushalte der Stadt verteilt.



## **Straßen und Plätze**

### Altstadt

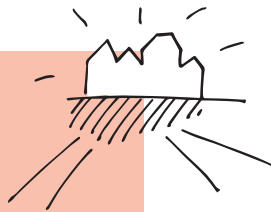
- Kinder- und hundefreundliche Innenstadt
- Ortsbild schützen, Denkmalschutz
- Reduktion von Lärm in der Altstadt (Pflaster, Verkehr)
- Branchenvielfalt in der Altstadt fördern, attraktive Schaufenster (Eigentümer in Verantwortung ziehen)
- Weniger Autos in der Innenstadt, mehr Platz für Fußgänger und Aufenthaltsorte (kein Durchgangsverkehr)
- Thema PV-Anlagen im Altstadtbereich
- Mehrgenerationenhaus
- Nahversorger in zentraler Lage

### Tore und Verbindungen

- Namen der Tore mit Funktionsnamen „überschreiben“ z.B. „das Haupttor“
- Brücken als Verbindungselement betonen
- Fußgängerzone in der Langen Zeile (temporär?)
- Fuß- und Radwege besser ausweisen (streckenweise getrennt)
- Gut sichtbarer Weg zur Innenstadt
- Taufkirchener Weg - Fahrradweg?
- Einbahnstraßenregelung in der Innenstadt
- Barrierefreiheit

### Landshuter Straße

- Attraktivierung des Straßenraums
- Öffentlichen Verkehr verbessern (Intervalle, Angebot etc.)
- Seilbahn, autonome Buslinie



## **Grün- und Freiraum**

- Grünbereiche zum Entspannen und Wohlfühlen
- Fassadenbegrünung
- Mehr Beschattung des öffentlichen Raums
- Grüner Markt: mehr Aufenthaltsqualität
- Mehr Begrünung/Beschattung am Schranzenplatz
- Streuobstwiesen/Kräutergärten statt Dekorationsbepflanzung
- Freilegen der Bachläufe an öffentlichen Plätzen
- Wasser sichtbarer machen
- Besserer Zugang zur Sempt
- Kühlen/entsiegeln/belüften der öffentlichen Räume
- Mehr „grüne“ und sichere Fahrrad- und Fußwege
- „Grüne“ Parkplätze
- Pocket-Parks aus mehreren Parkplätzen

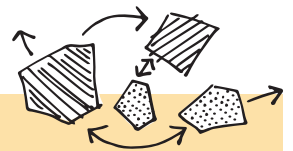
### Auszug der Ergebnisse aus dem Innenstadtforum

#### Parkplatzsituation

- Parkplatzsituation deutlich verbessern
- Zukünftige Parkhäuser städtebaulich und funktional integrieren (Begrünung, PV-Anlagen, Nutzung Erdgeschoss)
- Parkhäuser altersgerecht gestalten (EG-Parken)
- Öffentliche Parkplätze verteilen (auch südl. Innenstadt)
- Ruhenden Verkehr aus der Altstadt bringen
- Mehr E-Parkplätze in zentraler Lage

#### Ausstattung

- Mehr Sitzgelegenheiten (auch zum Liegen)
- Kleine Spielgelegenheiten
- Öffentliche Trinkbrunnen
- Regelmäßigere Reinigung der öffentlichen Toiletten
- Öffentliche Trinkbrunnen
- Mehr Fahrradabstellplätze (auch überdacht)
- Öffentliche Fahrradpumpen
- Helle Oberflächen (Albedo-Effekt)
- Beleuchtung beim Erdinger Stadtmodell
- Schließfächer in zentraler Lage für Einkäufe



### Entwicklungsbausteine

#### Mayr-Wirt-Areal

- Günstiger/leistbarer Wohnraum
- Mehrgenerationen-Treffpunkt
- Tiefgarage
- Durchwegung ermöglichen

#### Alter Bahnhof

- Bevölkerung über Stand informieren
- Neue Bebauung nicht zu hoch und zu dicht
- Grünflächen mit Wasserelementen und Bäumen
- Verbindung zwischen den Stadtteilen schaffen

#### Feuerwehr/Bauhof

- Nahversorger
- Parkhaus

#### Mühlgraben

- Durchwegung zur Landshuter Straße
- Bäume erhalten
- Parkplätze ersetzen
- Sempt zugänglich machen



Abbildungen: Stadtsparziergang Oktober 2022,  
© Modul5 2022



## Der Planungsprozess



Abbildungen oben.: Projektzeitung #1  
© Modul5 2023

Abbildungen unten: Innenstadtforum  
Oktober 2022, © Modul5 2022



# Die Innenstadt lesen

## Bestehende Planungen und Konzepte

Nachfolgend werden Inhalte und Ergebnisse bestehender Planungsdokumente vorgestellt, die für das ISEK Relevanz haben.

### **ISEK Innenstadt Erding (2018)**- UmbauStadt, Berlin

Planungen zur Verlegung des Bahnhofs im Zuge des S-Bahn-Ringschlusses und der Konversion des Fliegerhorstes bedingte die Erstellung des ISEKs 2018. Strategie zur weiteren Entwicklung der Altstadt

Das Untersuchungsgebiet wurde in drei räumliche Teilbereiche gegliedert: Altstadtkern, Verknüpfungsraum und Entwicklungsraum. Im „Altstadtkern“ soll das baukulturelle Erbe weiterhin geschützt und weiterentwickelt werden, dabei gilt es eine verträgliche Nutzungsmischung zu erhalten und die Attraktivität der Altstadt durch Impulsprojekte zu erhöhen. Der „Verknüpfungsraum“ soll als Bindeglied zwischen der Altstadt und Umgebung entwickelt werden. So sollen räumliche Zäsuren abgebaut werden, das Wegenetz ausgebaut werden, das Freiraumangebot soll erweitert werden, Potenzialflächen sollen als lebendige Wohnstandorte entwickelt und städtebaulich so strukturiert werden, dass sie Altstadt und die Umgebung verknüpft werden (ISEK 2018: S. 8).

Das ISEK 2018 wurden nicht im Stadtrat beschlossen, dient aber als unverbindliche Grundlage für derzeitige Planungsentscheidungen.

### **Konzept zur barrierefreien Umgestaltung der Altstadt von Erding (2019)**- Stadt Raum Planung, München

Im Rahmen der Untersuchung werden die öffentlichen Flächen der Altstadt in Hinsicht auf ihre Nutzbarkeit für Menschen mit körperlichen und kognitiven Behinderungen bewertet und Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung beschrieben. Dabei wurde der Untersuchungsbereich Altstadt in vier räumliche Teilbereiche unterteilt: zentrale Straßenzüge, Gassen und Höfe, Altstadtsaum und die Durchwegung zwischen Landratsamt und dem Parkplatz am Mühlgraben.

### **Mobilitätskonzept 2035, Kurzfassung Phase1 (2020)**- team red, Berlin

Auf Basis einer umfangreichen Bestandsaufnahme mit den Schwerpunkten Erreichbarkeiten, Megatrends und Bürgerbefragung (Arbeitnehmerbefragung, Workshops mit Schlüsselakteuren), werden in einem Leitlinienworkshop mit Stadträten 10 Leitlinien entwickelt. Phase 2 befindet sich derzeit in Arbeit.

### **Fassadenbuch (2022)** - DIS Dürsch Institut für Stadtentwicklung

Das Fassadenbuch gilt als Weiterentwicklung der vertieften städtebaulich-denkmalflegerischen Untersuchung (2015). Es beinhaltet detaillierte Angaben zu 72 Objektfassaden im Ensemble Altstadt Erding.

Das Fassadenbuch fungiert als Hilfe für interessierte Bauherren und als Basis für Entscheidungen über bauliche Gestaltung und Entwicklung.

### **Vertiefte städtebaulich-denkmalflegerische Untersuchung Erding, Altort (2015)**- DIS

Die Untersuchung zeigt die geschichtlichen und städtebaulichen Wurzeln der Stadt auf, dokumentiert die erhaltenen und erhaltenswerten Elemente und gibt Hinweise auf die erlittenen Verluste an bedeutenden Gebäuden und Anlagen. Dabei bezieht sich die Untersuchung räumlich auf den Bereich der früheren Befestigung („Ensemble Altstadt Erding“) und bezieht zugleich die alten Vorstädte Haager Vorstadt und Münchener Vorstadt mit ein.

### **Vorbereitende Untersuchung zur Sanierung der Altstadt (1985) und Sanierungssatzung (1989)-**

Architekturbüro Detlev Schreiber

Die erste Vorbereitende Untersuchung (VU) zur Sanierung der Altstadt wurde mit dem Ziel einer Umgestaltung der Altstadt veröffentlicht. Die wichtigsten Maßnahmen waren die Verkehrsberuhigung und Aufwertung des öffentlichen Raums zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und die Erarbeitung eines ersten Einzelhandelskonzepts. Um eine einheitliche und zügige Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen zu gewährleisten wurde für einen Teil des Untersuchungsgebiets ein Sanierungsgebiet festgelegt. Der Stadtrat beschloss am 1989 eine Sanierungssatzung gemäß § 142 Abs. 4 BauGB im vereinfachten Verfahren.

### **Klimaschutzatlas Landkreis Erding (2020)**

Der Klimaschutzatlas enthält umfassende Informationen und Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels auf lokaler Ebene. Der Atlas wurde entwickelt, um den Bürger:innen, Unternehmen und Entscheidungsträger:innen im Landkreis Erding konkrete Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen, um aktiv zum Klimaschutz beizutragen und die Auswirkungen des Klimawandels zu bekämpfen.

Der Atlas umfasst verschiedene Themenbereiche wie Energieeffizienz, erneuerbare Energien, Mobilität, Gebäudesanierung, Landwirtschaft und Abfallmanagement.

### **Flächennutzungsplan (2020)**

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Erding wurde zuletzt im März 2020 erneuert und beschlossen. Er dient der (behörden-)verbindlichen Planung der Bodennutzung.

Innerhalb des ISEK-Geltungsbereichs sind folgende Nutzungen verankert: im Altstadtbereich vorwiegend besondere Wohngebiete gemäß § 4a BauNVO, neben den Flächen für Gemeinbedarf (Schulen, Kindergärten, Kirchen, Feuerwehr etc.) ist der restliche Geltungsbereich als Mischgebiete und allgemeine Wohngebiete festgelegt. Das Gewerbegebiet im Norden des Geltungsbereichs ist als Urbanes Gebiet gekennzeichnet.



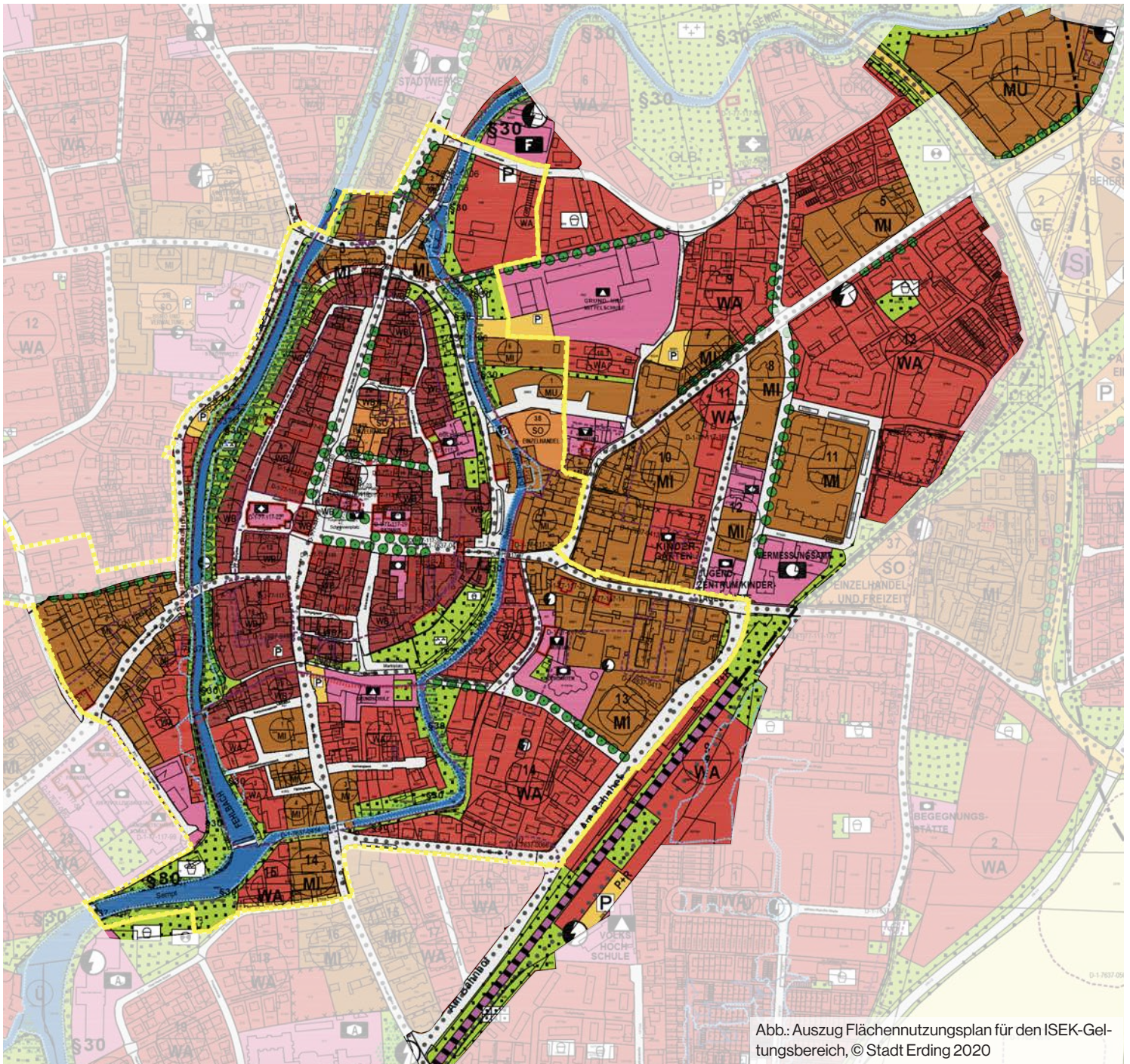
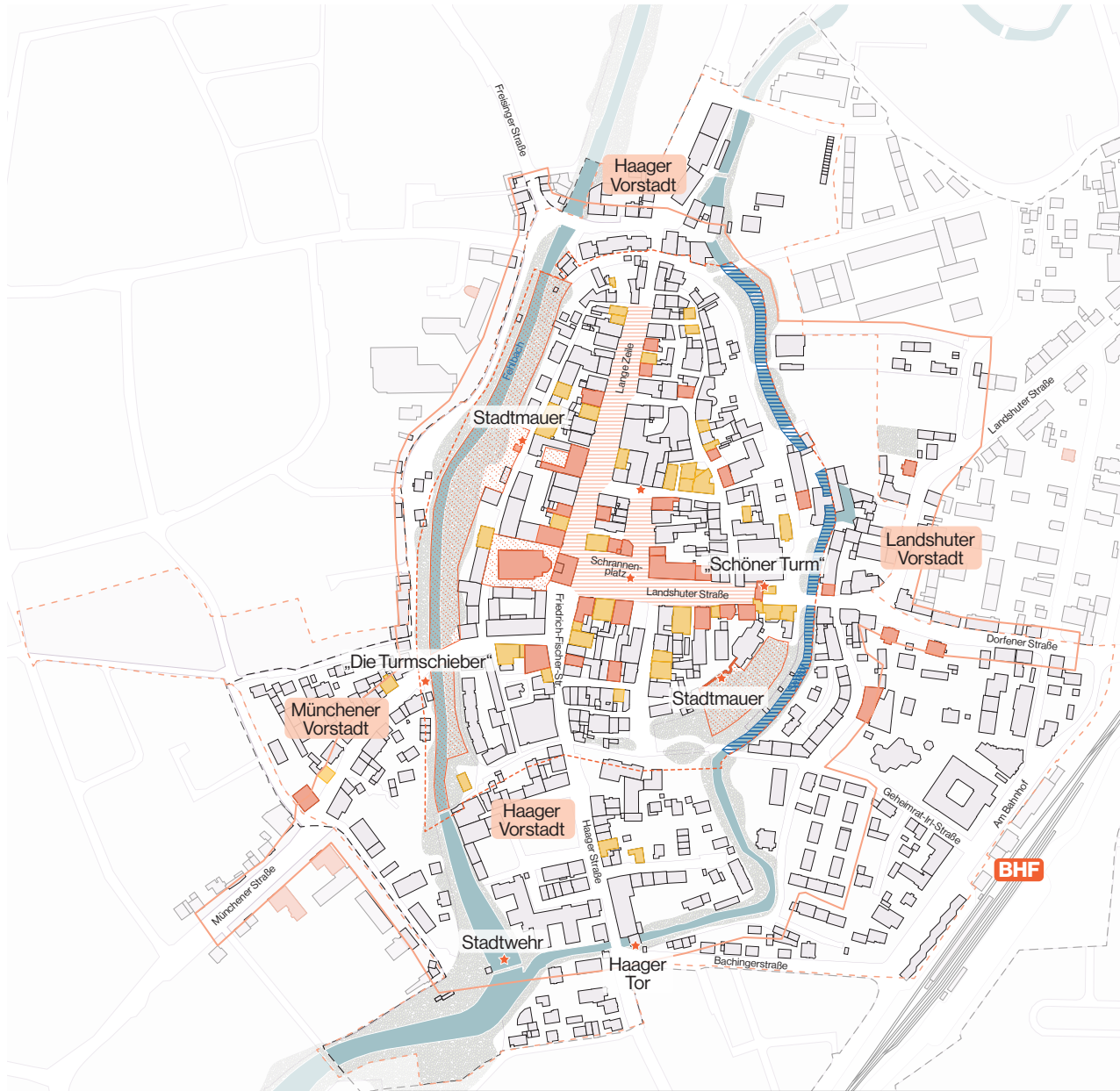


Abb.: Auszug Flächennutzungsplan für den ISEK-Geltungsbereich, © Stadt Erding 2020

<b>WA</b>	Allgemeine Wohngebiete gemäß § 4 BauNVO	<b>SO</b>	Sondergebiete, die der Erholung dienen gemäß § 10 Abs. 2 BauNVO; Sonstige Sondergebiete gemäß § 11 Abs. 2 und 3 BauNVO
<b>WB</b>	Besondere Wohngebiete gemäß § 4a BauNVO	<b>SAN</b>	Umgrenzung des Sanierungsgebietes
<b>MI</b>	Mischgebiete gemäß § 6 BauNVO		Flächen für den Gemeinbedarf, Einrichtungen und Anlagen:
<b>MU</b>	Urbane Gebiete gemäß § 6a BauNVO	<b>S</b>	S-Bahnhaltepunkt



Legende		Denkmalschutz *Karteneinhalte gem. Vertiefte städtebaulich-denkmalpflegerische Untersuchung 2015:81	
Bestand			
[Dashed line]	Geltungsbereich ISEK	[Red square]	Baudenkmal
[Grey square]	Gebäude	[Red dashed line]	Ensemblebereich Denkmalschutz
[Blue square]	Gewässer	[Yellow square]	Erhaltenswertes, ortsbildprägendes Gebäude
[Green square]	Grünflächen	[Blue wavy line]	Historische Wasserfläche als Baudenkmal
[Red star]	Denkmäler/Kunst im öffentlichen Raum	[Red horizontal lines]	Straßen- und Platzbildung von besonderer Bedeutung
[Red BHF icon]	Bahnhof	[Red dashed line]	Sanierungsgebiet seit 1989
[Scale bar 0-200m]		[Red solid line]	Neues Sanierungsgebiet

## Altstadt und städtebaulicher Denkmalschutz

### Altstadt

Die Altstadt zeichnet sich durch ihre besondere Lage als Insel zwischen den Flussläufen der Sempt und des künstlich geschaffenen, am Stadtwehr abzweigenden, Fehlbachs aus. Neben den historischen Gebäuden prägen vor allem die vielfältigen öffentlichen Räume die Innenstadt von Erding.

Der bekannteste und größte Platz ist der Schrankenplatz im Herzen der Altstadt. Mit seiner gepflasterten Fläche, umgeben von historischen Gebäuden und dem imposanten Stadtturm, wird er gerne zum Verweilen und als Treffpunkt für Einwohner:innen und Besucher:innen genutzt. Hier finden regelmäßig Veranstaltungen, wie der Wochenmarkt oder kulturelle Festivals, statt.

Darüber hinaus verfügt Erding über ansprechend gestaltete Fußgängerzonen und Straßen, wie den Kleinen Platz und die Lange Zeile, die zum Flanieren und Einkaufen einladen. Dort finden sich zahlreiche Cafés, Restaurants und Geschäfte.

Für einen Teil des Schrankenplatzes und die nördliche Friedrich-Fischer-Straße sind weitere Umgestaltungspläne angedacht. Hier soll der Verkehr besser in die Platzgestaltung integriert werden und die Qualität für Menschen, die sich zu Fuß oder mit dem Rad durch die Altstadt bewegen, langfristig verbessert werden.

### Denkmalschutz

Die Altstadt Erdings ist aufgrund ihrer geschichtlichen und städtebaulichen Bedeutung als Ensemble gemäß Denkmalschutzgesetz geschützt. Darüber hinaus sind vor allem im Altstadtbereich auch zahlreiche einzelne Gebäude als auch eine historische Wasserfläche denkmalgeschützt. Neben dem Ensemblebereich der Altstadt innerhalb der früheren Befestigung sind in der Haager, der Münchener und Landshuter Vorstadt vereinzelt Einzeldenkmäler und ortsbildprägende Gebäude vorzufinden. Die ehemaligen Vorstädte (Münchener, Haager, Landshuter und Freisinger Vorstadt) sind als Bodendenkmäler ausgewiesen. (Vgl. DIS 2015)

### Sanierungsgebiet

Basierend auf einer „Vorbereitenden Untersuchung zur Sanierung der Altstadt“ wurde 1989 ein Sanierungsgebiet festgelegt, um eine einheitliche und zügige Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen zu gewährleisten. Um den seit damals erfolgten Veränderungen und den neuen Entwicklungen Rechnungen zu tragen ist eine Evaluierung der VU 1989 und des Sanierungsgebiets erforderlich.

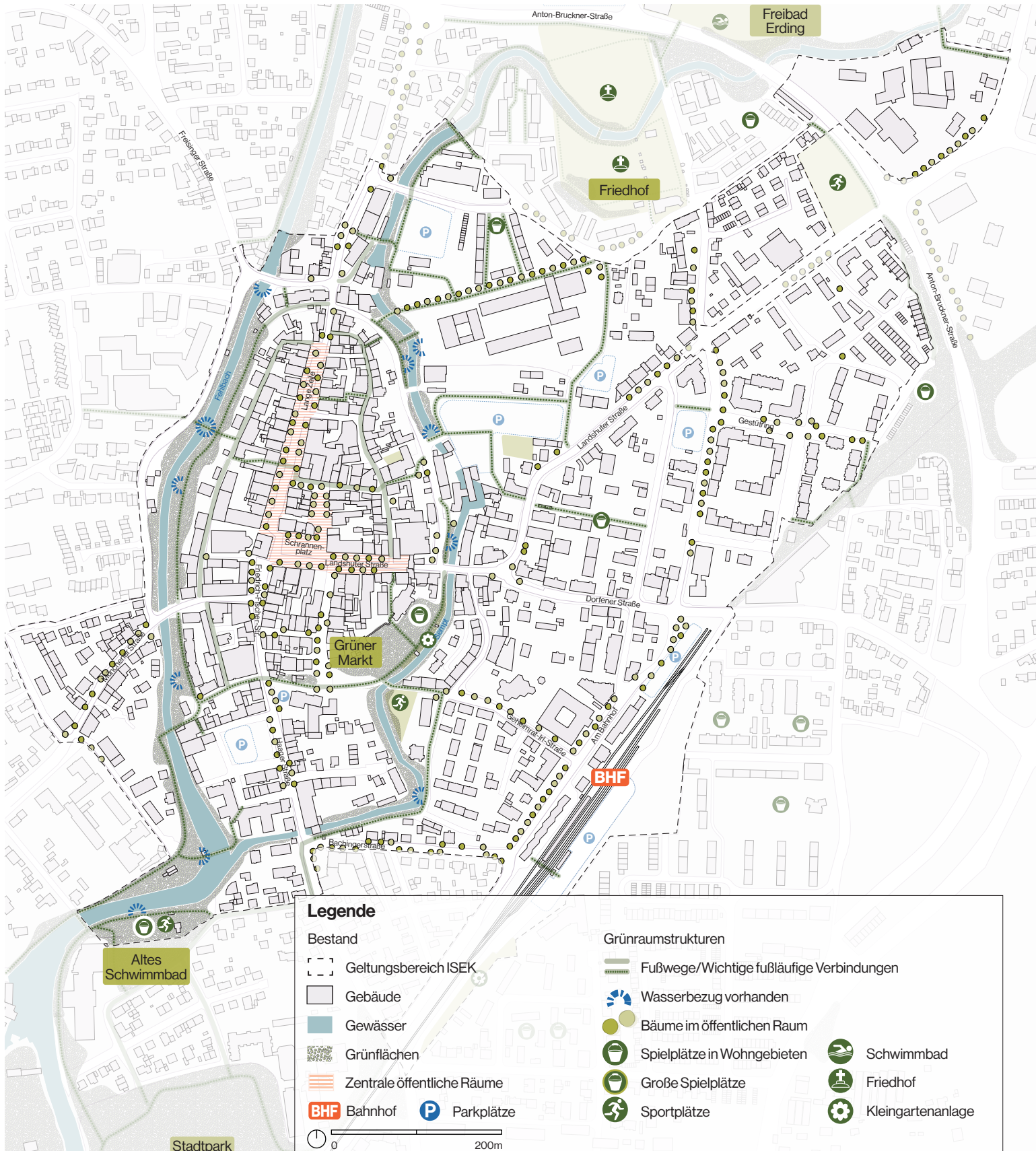
### Kultur, Denkmäler und Kunst im öffentlichen Raum

Die Altstadt bietet ein breites Angebot an kulturellen Sehenswürdigkeiten wie das Museum Erding oder das Franz Xaver Stahl Museum, sowie zahlreiche Denkmäler und Kunstwerke im öffentlichen Raum.

Historische Sehenswürdigkeiten wie etwa das Frauenkirchlein, die Stadtmauer und das Stadtwehr, aber auch moderne künstlerische Arbeiten wie die Interpretation des Haager Tors und die Skulptur „Die Erdinger Turmschieber“ am Münchener Tor tragen zur kulturellen Atmosphäre von Erding bei und zeugen vom Engagement der Stadt für die Förderung von Kunst und Kultur.

### Bestehende Planungen und Konzepte

- Vertiefte städtebaulich-denkmalflegerische Untersuchung Erding, Altort (2015)
- Fassadenbuch (2022)
- Konzept zur barrierefreien Umgestaltung der Altstadt von Erding (2019)
- Stadt Erding. 20 Jahre Sanierung Altstadt (2009)
- Vorbereitende Untersuchung zur Sanierung der Altstadt (1985) und Sanierungssatzung (1989)



## Grün- und Freiräume

### Grüner Ring

Die begrünte ehemalige Wallanlage entlang von Sempt und Fehlbach bildet die Grundstruktur für den „Grünen Ring“ um die Altstadt. Er umschließt die Altstadt und verleiht dieser ihre besonders hohe Aufenthaltsqualität.

Trotzdem besteht im Bezug auf die Gestaltung und Zugänglichkeit der Grünflächen und der Uferbereiche des grünen Altstadtrings derzeit noch Gestaltungsbedarf. In Zukunft wird es auch darum gehen, die Durchgängigkeit zu sichern und die Eingänge in die Altstadt über diese Grünflächen qualitativ auszugestalten.

### Sportflächen

Insgesamt verfügt Erding über eine „gute Ausstattung an öffentlichen Grünflächen und Parkanlagen“ (FNP 2015:69) mit einer Gesamtfläche von circa 300 Hektar.

Im Stadtgebiet Erdings sind ausreichend Sport- und Erholungsflächen vorhanden. Innerhalb der Innenstadt gibt es bis auf einige Bolzplätze allerdings relativ wenige öffentliche Sportflächen, weshalb die Anbindung bestehender Sportflächen in anderen Stadtteilen auszubauen ist. Das Freizeitzentrum und der Kronthaler Weiher befinden sich nördlich der Innenstadt und auch in Altenerding gibt es ein Freizeit- und Erholungszentrum. Beide sind mit dem Auto, zu Fuß und mit dem Rad aus der Innenstadt bereits gut erreichbar. Auch im Fliegerhorst werden zukünftig Freizeit- und Erholungsnutzungen zur Verfügung stehen, für deren Nutzung eine gute Anbindung zur Innenstadt essenziell ist.

### Spielplätze

Im Allgemeinen verfügt die Stadt ebenfalls über eine gute Versorgung an Spielplätzen.

Im Innenstadtbereich befinden sich vereinzelt Spielplätze in den Wohngebieten und zwei öffentliche größere Spielplätze am Rande der Altstadt, der Kleinkinderspielplatz am Grünen Markt und der Spielplatz am alten Schwimmbad. Beide Spielplätze hätten Sanierungspotenzial und könnten zukünftig eine größere Nutzer:innengruppe ansprechen. Für größere Kinder und Jugendliche gibt es im Innenstadtbereich kein Angebot, diese finden im Stadtpark ein vielfältiges Angebot. Potenzial hätte auch die Neugestaltung des Spielplatzes an der geplanten Grünen Fuge. Letzterer ist insbesondere bei der Planung des Bahnhofsumfelds mit zu beachten ist.

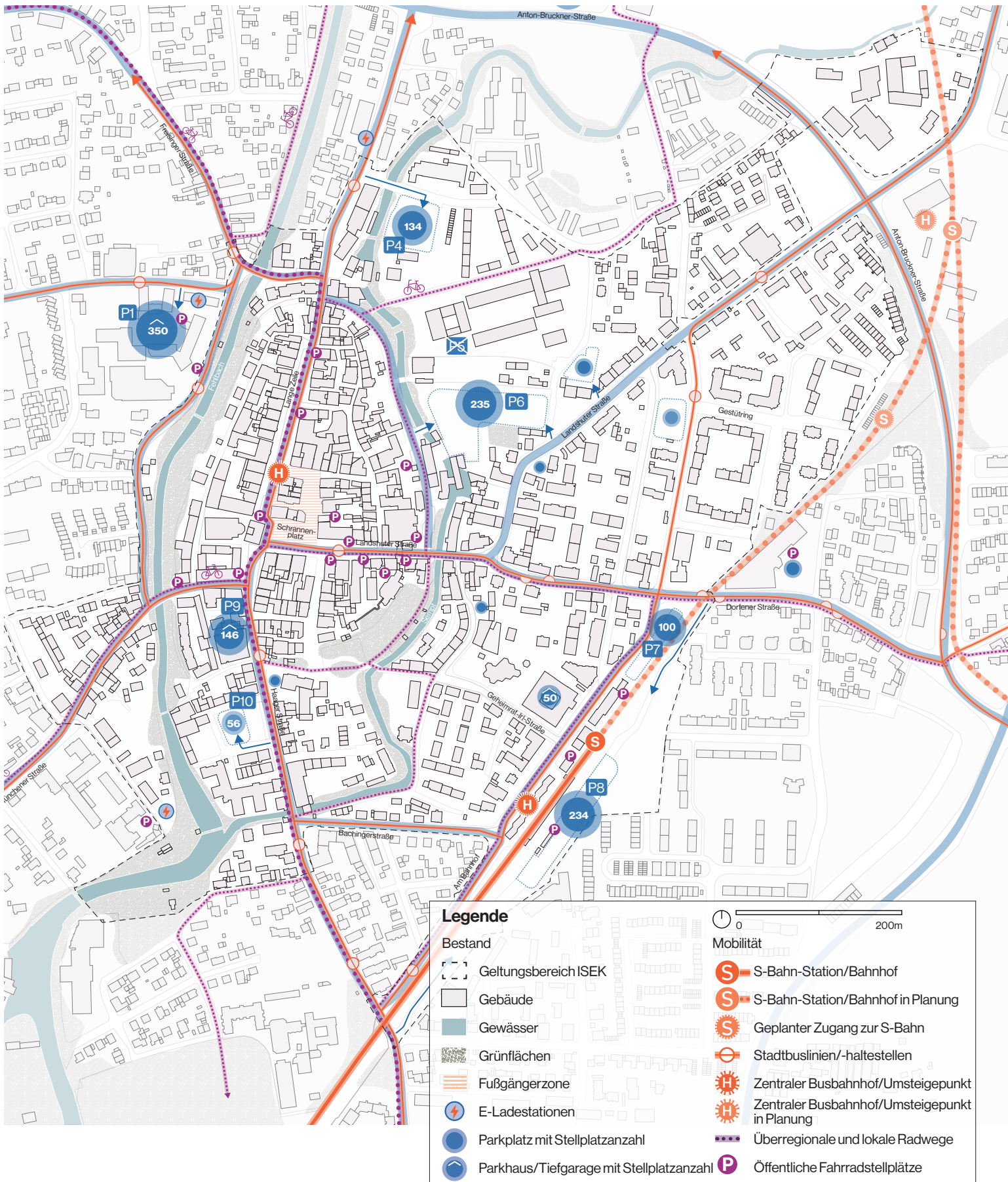
### Hochwasser

Für die Landschaftsgestaltung und Freiraumplanung spielt der Hochwasserschutz in Erding eine große Rolle. Dazu gibt es Hochwasserschutzkonzepte, die vor allem in Uferbereichen berücksichtigt werden sollten.

Vergangene Hochwasserereignisse betrafen zwar primär die Ortsteile Altenerding, Langengeisling und Bergham/Aufhausen, aber auch in der Innenstadt entlang der Flussläufe der Sempt und des Fehlbachs besteht ein konkretes Hochwasserrisiko. (Vgl. ISEK 2018)

#### Bestehende Planungen und Konzepte

→ Klimaschutzatlas Landkreis Erding (2020)



**Legende**

**Bestand**

- Geltungsbereich ISEK
- Gebäude
- Gewässer
- Grünflächen
- Fußgängerzone
- E-Ladestationen
- Parkplatz mit Stellplatzanzahl
- Parkhaus/Tiefgarage mit Stellplatzanzahl

**Mobilität**

- S-Bahn-Station/Bahnhof
- S-Bahn-Station/Bahnhof in Planung
- Geplanter Zugang zur S-Bahn
- Stadtbuslinien/-haltestellen
- Zentraler Busbahnhof/Umsteigepunkt
- Zentraler Busbahnhof/Umsteigepunkt in Planung
- Überregionale und lokale Radwege
- Öffentliche Fahrradstellplätze

## Mobilität

### ÖPNV und S-Bahn

Erding ist Teil des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds MVV. Die S-Bahn S2 bildet die zentrale ÖPNV-Verbindung nach München. Der Bahnhof München-Ost ist von Erding aus in 40 Minuten erreichbar und fährt in 20- bis 40minütigen Intervallen. Die Bahn wird derzeit als eingleisige Stichbahn nach Erding geführt. Der Bahnhof im befindet sich im Südosten der Innenstadt. Dort befindet sich auch der Zentrale Busbahnhof. Sieben Stadtbuslinien verkehren im Stadtgebiet und zahlreiche Regionalbuslinien verknüpfen Erding mit dem Umland. (MEK 2020:12f.)

Der geplante zweigleisige Ringschluss zum Flughafen München befindet sich derzeit in Vorbereitung. Die Trasse wird zukünftig ab der Haager Straße unterirdisch verlaufen und statt wie bisher in Altenerding am neuen Bahnhof auf dem Fliegerhorst-Areal halten.

„Die Abdeckung des Stadtgebietes durch den ÖPNV erscheint auf den ersten Blick angemessen. Die Taktungen sind häufig nicht regelmäßig, was die Linienführung angeht. Aus diesem Grund zeigt sich ein relativ komplexes Bild des ÖPNV, welches für die Nutzer schwer nachzuvollziehen ist. Langfristig wäre es erstrebenswert, das System erheblich zu vereinfachen.“ (MEK 2020:36)

### Radverkehr

In Erding kreuzen sich zwei überregionale Fahrradwege. Der Radweg „Durchs Erdinger Land“ verläuft von Haag in Oberbayern bis Freising. Er verläuft entlang des Münchener Flughafens und verbindet diesen direkt mit der Stadt Erding. Die Verbindung führt über die Freisinger Straße, die Lange Zeile und die Haager Straße.

Die zweite Verbindung, der Sempt-Isen-Radweg von Ismaning bis Schwindegg, verläuft innerhalb der Stadt Erding von der Münchener Straße, über die Friedrich-Fischer-Straße, die Landshuter Straße, die Dorfener Straße und die Taufkirchener Straße.

Die Stadt Erding ist sowohl aufgrund Topografie, als auch von der zur Verfügung stehen-den Infrastruktur relativ gut für die Nutzung des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel geeignet.

### Bestehende Planungen und Konzepte

- Mobilitätsentwicklungskonzept 2035, Phase 1: Bestandsaufnahme und Leitlinien (MEK) (2020)
- Radverkehrskonzept Erding (2013)
- Konzept zur barrierefreien Umgestaltung der Altstadt von Erding (2019)

### Motorisierter Individualverkehr

Insgesamt ist die Erreichbarkeit mit dem MIV als gut zu bezeichnen. Gerade im Berufsverkehr ergeben sich jedoch in der gesamten Region München Überlastungserscheinungen im Straßennetz, die auch in und um Erding herum zu Verkehrsstaus führen. (Vgl. MEK 2020:33)

Basierend auf einem Verkehrskonzept von 1990 wurde im Sinne der notwendigen Verkehrsentslastung der Altstadt ein Hauptstraßenverkehrsring geschaffen und der Bereich innerhalb der Flussläufe Sempt und Fehlbach als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h angeordnet.

Mit der Neugestaltung 2013 der Straßen- und Platzräume in der Erdinger Altstadt wurde eine weitere Verringerung der Fahrgeschwindigkeit und eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität erreicht. (Vgl. Stadt Erding 2009)

Trotzdem ist die Innenstadt noch immer erheblich vom Durchgangsverkehr belastet. Vor allem an den Engstellen, den Einfahrten in den Altstadtbereich und am Schrankenplatz, entstehen häufig Stausituationen und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen. Ein Anstieg der Verkehrsbelastung ist auf vielen Straßen insbesondere durch anstehende Verkehrsprojekte (Entwicklungsgebiete Fliegerhorst und Neuer Bahnhof) zu erwarten. (Vgl. ISEK 2018)

Die Pkw- Zulassungen sind zwischen 2006 und 2016 sind um ca. 19% gestiegen. Gleichzeitig stieg die Einwohnerzahl nur um 8%. Der Motorisierungsgrad liegt 2020 mit 538 Pkw je 1.000 Einwohner:innen unter dem des Landkreises (620) und dem Bundesdurchschnitt (568).

Erding verfügt über ein negatives Pendlersaldo. Es gibt starke Pendlerbeziehungen zum Flughafen München, aber auch in benachbarte Landkreise und in die Landeshauptstadt München. (MEK 2035, team red, S.8/9)

### Modal Split

Eine konkrete Vorgabe für den Modal Split, also den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen, gibt es in Bayern nicht. Allerdings setzt sich die bayerische Landesregierung im Rahmen ihrer Verkehrspolitik für eine Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger ein und fördert insbesondere den Ausbau des ÖPNV, den Radverkehr und den Fußverkehr.

In einigen Städten Bayerns werden auch konkrete Ziele zur Verkehrsverlagerung verfolgt, beispielsweise in München mit dem Ziel, bis 2030 den Anteil des ÖPNV am Modal Split auf 50% zu erhöhen.

Der Modal Split von Passanten in der Altstadtstadt Erdings stellte sich 2020 wie folgt dar: Pkw 47%, zu Fuß 29%, Bus 5%, Rad 14%, S-Bahn 2%, Sonstiges 3%.

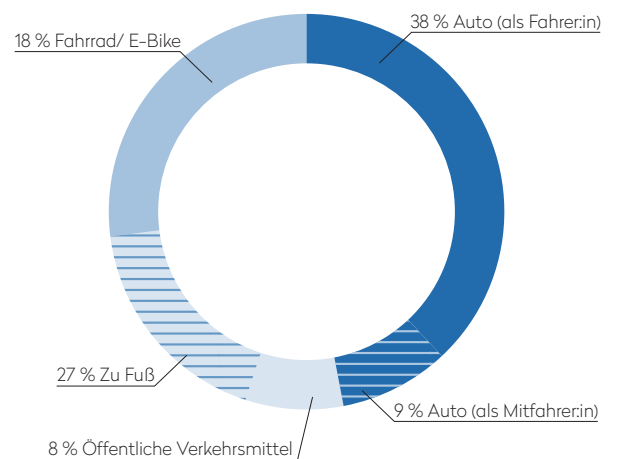


Abb.: Modal Split nach Nutzungshäufigkeiten (MEK 2020: S.28, Abb. 10), Darstellung: Modul5 2022



### Stellplatzsituation

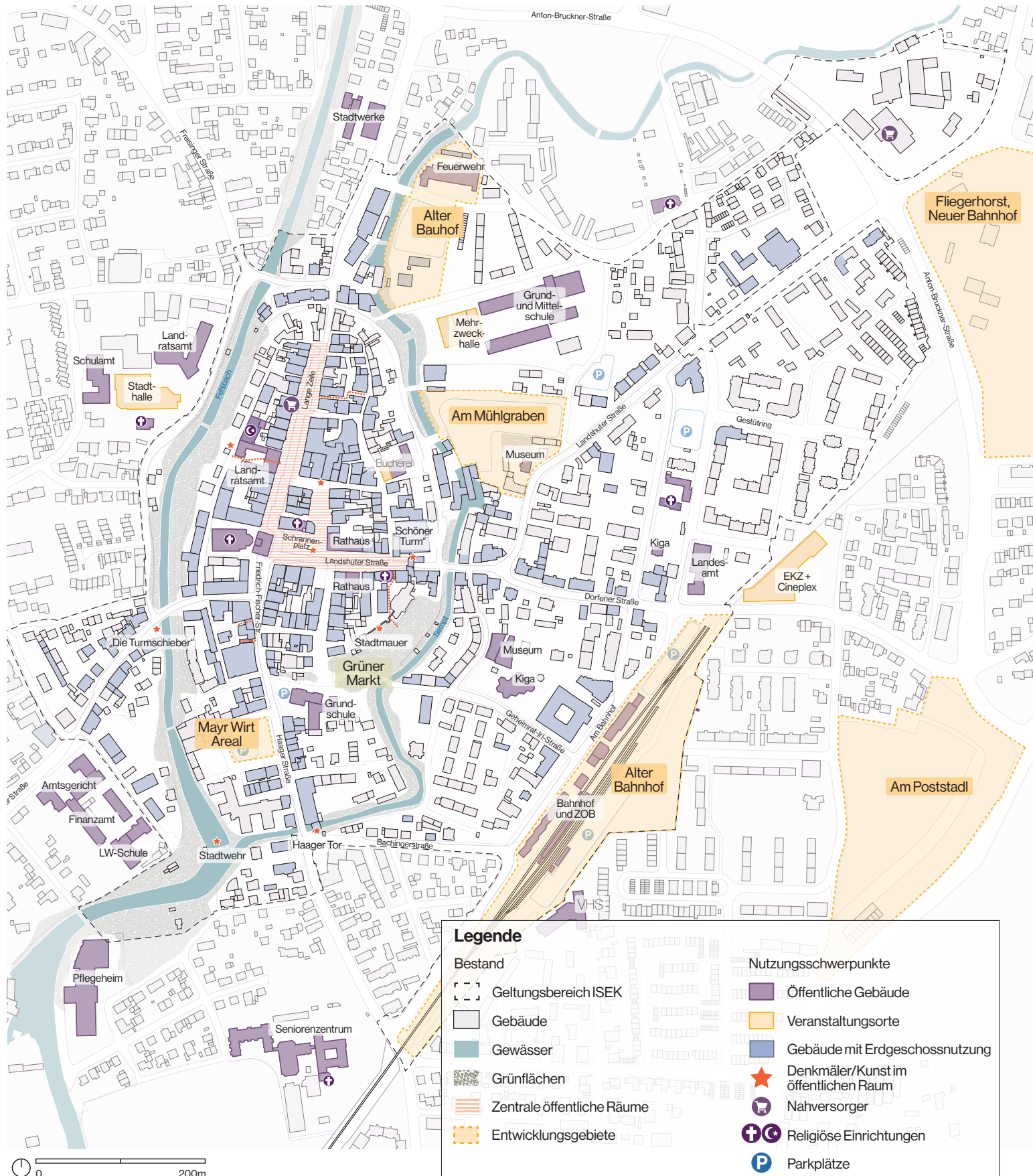
Die Innenstadt Erdings ist in zwei Parkzonen unterteilt: Kurzparken in der Innenstadt (bis zu einer Stunde, 145 Stellplätze) und Kurzparken im Innenstadt-Randbereich (bis zu zwei Stunden, 210 Stellplätze).

Es gibt zehn ausgewiesene öffentliche Parkplätze und Garagen, davon liegen sieben im ISEK-Innenstadtgebiet. Der Parkplatz am Lodererplatz (P5) ist seit dem Baubeginn der neuen Mehrzweckhalle (2022) nicht mehr in Betrieb. Zwei Parkplätze befinden sich nördlich der Innenstadt am Stadion und bei dem Schwimmbad, einer befindet sich westlich an das Innenstadtgebiet angrenzend bei der Stadthalle.

Einige der Stellplätze werden im Zuge innenstadtnaher Entwicklungen kurz- oder mittelfristig wegfallen, hier braucht es teilweise Ersatzflächen und attraktive Alternativen. Beispielsweise sind in den neu entstehenden Entwicklungsgebieten am neuen Bahnhof und auch am Alten Bauhof bereits Parkflächen vorgesehen (siehe Handlungsfeld Entwicklungsbausteine: ab S.56).

Parkplatz Nr.	Name	Anzahl Stellplätze
P1	Tiefgarage	350
P2	Am Stadion	120
P3	Schwimmbad, Eissporthalle	360
P4	Feuerwehr	134
P5 (aufgelassen)	Lodererplatz	-50
P6	Am Mühlgraben	235
P7+P8	P+R Bahnhof	334
P9	Tiefgarage	146
P10	Mayr-Wirt-Areal	56
<b>Summe</b>		<b>2135</b>

Abb.: Öffentliche Stellplätze (Parkplatzbroschüre 2016), Darstellung: Modul5 2023



**Legende**

<b>Bestand</b>	<b>Nutzungsschwerpunkte</b>
Geltungsbereich ISEK	Öffentliche Gebäude
Gebäude	Veranstaltungsorte
Gewässer	Gebäude mit Erdgeschossnutzung
Grünflächen	Denkmäler/Kunst im öffentlichen Raum
Zentrale öffentliche Räume	Nahversorger
Entwicklungsgebiete	Religiöse Einrichtungen
	Parkplätze

# Nutzungsschwerpunkte und Entwicklungsbausteine

## Öffentliche Einrichtungen

Erding ist Sitz zahlreicher übergeordneter öffentlicher Verwaltungen (u.a. Landratsamt, Schulamt, staatliches Gesundheitsamt, Vermessungsamt, Amt für Landwirtschaft, Finanzamt). Die meisten dieser Einrichtungen befinden sich in der Altstadt und ihrer unmittelbaren Umgebung. Die Stadtverwaltung befindet sich im Zentrum der Altstadt an der Landshuter Straße – im Rathaus 1 und 2. Das Landratsamt befindet sich westlich der Sempt bei neben der Stadthalle und zusätzlich im zukünftig umgebauten Widmann-Palais.

## Soziales und Bildung

Die starke Konzentration an sozialen und öffentlichen, (vor-)schulischen Einrichtungen sowie an medizinischer Versorgung und Pflegeeinrichtungen unterstreicht die besondere Rolle Erdings als Oberzentrum mit besonderen Versorgungsfunktion. In der Innenstadt befinden sich mehrere Kindergärten, die Grundschule am Grünen Markt sowie die Grund- und Mittelschule am Lodererplatz. Östlich des Bahnhofs liegt die Volkshochschule Erding, im Westen eine Landwirtschaftsschule. Laut FNP 2015 ist der allgemeine Bedarf an Bildungseinrichtungen auch im Hinblick auf die Bevölkerungsprognosen weitgehend gedeckt. Bei einzelnen Altersgruppen bestehen noch Ausbaubedarfe: bei Kinderkrippen, bei Kindergärten mit Ganztagsangeboten und bei an Grundschulen angegliederten Horteinrichtungen.

In der Innenstadt befinden sich außerdem viele Einrichtungen der Gesundheits- und Sozialfürsorge (wie etwa der AWO, Malteser Hilfsdienst), an der Dorfener Straße liegt das Jugend- und Kulturhaus „Sonic“. Die Stadtbücherei am Mühlgraben, das Museum Erding und das Franz Xaver Stahl-Museum an der Landshuter Straße bilden wichtige kulturelle und soziale Treffpunkte. Das „Haus der Begegnungen“ vom BRK bietet seit 2018 ein vielfältiges Angebot vor allem auch für ältere Generationen. Die 2023 fertig gestellte Mehrzweckhalle und die Stadthalle sind überörtliche Veranstaltungsorte.

## Nahversorgung

Die Nahversorgungssituation im Untersuchungsgebiet ist sehr begrenzt. Neben einem kleinen Supermarkt (Feneberg) an der Langen Zeile gibt es einen Obst- und Gemüsehändler in der Bräuhausgasse und einen Discounter (Aldi Süd) am nordöstlichen Rand des Gebiets.

Der Großteil der Bevölkerung erledigt Lebensmitteleinkäufe und anderweitige Besorgungen im Gewerbegebiet West (Rewe, Lidl, Feneberg, Lidl etc.), welches vom Schrankenplatz aus in 10 bis 15 Minuten öffentlich erreichbar ist, jedoch vor allem mit dem Pkw angefahren wird.

## Erdgeschossnutzung

Die Erdgeschossnutzung im Innenstadtbereich konzentriert sich sehr deutlich im Altstadtbereich. Vor allem entlang der Langen Zeile, am Schrankenplatz und am Kleinen Platz und auch entlang der Friedrich Fischer-Straße und der Haager Straße sind die Erdgeschosszonen gut besetzt. Auch Richtung Bahnhof entlang der Dorfener Straße und Am Bahnhof gibt es vermehrt Erdgeschossnutzungen. Vereinzelt finden sich auch Erdgeschossnutzungen entlang der Landshuter Straße - jedoch mit einem Schwerpunkt auf Kfz-orientiertem Gewerbe.

### Bestehende Planungen und Konzepte

- Bebauungsplan Nr. 224 - Entwurf „für das Gebiet zwischen Landshuter Straße und östlich des Mühlgrabens“ (2018)
- Bebauungsplan Nr. 224 I - „für das Gebiet westlich der Landshuter Straße und östlich des Mühlgrabens“ (2020)
- Bebauungsplan Nr. 212 - Entwurf „Alter Bahnhof“ (2013)
- Bebauungsplan Nr. 193 I - Entwurf „Neuer Bahnhof Erding“ (2018)
- Städtebauliche Weiterentwicklung Fliegerhorstareal, Planstand 2023

### **Handel**

Als Versorgungszentrum konzentriert sich der Einzelhandel auf den Altstadtbereich. Hier prägen der Handel und die Gastronomie das Stadtbild und zugleich trägt das historische Stadtbild maßgeblich zum Einkaufserlebnis bei.

Die Herausforderungen der vergangenen Jahre, Konkurrenz durch Online-Handel, Covid-Pandemie und die Teuerung fordern die Stadt verstärkt heraus, mit besonderem Anspruch die Lagequalitäten zu stärken, Erreichbarkeiten für alle zu verbessern und den zielgruppengerechten Branchenmix der Altstadt entsprechend zu verbessern. So lässt sich dem überörtlichen Versorgungsanspruch auch weiterhin gerecht werden.

### **Versorgung der alternden Gesellschaft**

Die Seniorenpflege in Erding wird durch das Heilig-Geist-Altenheim (Stadt Erding) und durch Fischer's Kreis Altersheim (Landkreis Erding) sowie ein privates Altenwohheim abgedeckt. Die beiden Altersheime in öffentlicher Trägerschaft liegen in unmittelbarer Nähe der Innenstadt und profitieren von der dort vorhandenen Infrastruktur und den sie umgebenden Freiräumen. Bereits heute werden zusätzliche Räume für die öffentliche Altenpflege im Bereich der Altstadt benötigt.

Aber langfristig wird der allgemeine Bedarf an Altenpflege, –Versorgung und –Betreuung noch weiter wachsen. Gleichzeitig steigt die Lebenserwartung der Menschen im Alter über 65 Jahren heutzutage deutlich. Senior:innen sind oft noch sehr aktiv und der Anteil an über 90-Jährigen steigt zunehmend an.

Gleichzeitig ist der Gesundheitszustand und der Grad der individuellen Mobilität immer weniger abhängig vom physischen Alter, weshalb die Lebensstile und individuellen Anforderungen dieser wachsenden Bevölkerungsgruppe stark variieren. Dabei stellt Altersarmut und Einsamkeit als Folge komplexer Wirkungszusammenhänge eine nicht zu unterschätzende Herausforderung und Belastung dar, die es aufzugreifen und abzumindern gilt. Daher sollte das Angebot an Pflege und Betreuung, an Wohnraum und medizinischer Versorgung angepasst, ausgebaut und in Neubauprojekte integriert werden.

Zusammenfassend stellt der Ausbau der Altenbetreuung für die Stadt Erding im Hinblick auf die prognostizierte demografische Entwicklung zukünftig eine zentrale Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. (ISEK 2018)

### **Entwicklungsbausteine**

In der Innenstadt stehen eine Reihe von attraktiven Standorten vor der Planung bzw. Umsetzung unterschiedlicher Projekte: Für die Gebiete Am Mayr-Wirt-Areal und Am Mühlgraben sowie das Gelände der Feuerwehr und des alten Bauhofs und für das heutige Bahnhofsareal liegen Projektvorhaben mit unterschiedlichem Status vor. Diese werden ab Seite 56 ausführlich beschrieben.

Auch unmittelbar angrenzend an den Betrachtungsraum des ISEK finden sich zwei weitere ganz wesentliche Entwicklungsbausteine, die in der Festlegung der Zielsetzungen für die Innenstadt unbedingt mitzubetrachten sind:

#### → Fliegerhorst

Am Gelände des Fliegerhorst entsteht ein nutzungs-gemischter Stadtteil in mehreren Entwicklungsetappen. Anlass gibt auch die Verlegung des Bahnstands-ortes in diesen Bereich, womit hier ein für die gesamte Stadt Erding wesentliches neues Zentrum entsteht. Dieser neue Bezugspunkt wird hinsichtlich des Zent- rengenfüges, der Wegebeziehungen und der Nutzungs- schwerpunkte auch bei den Entwicklungen der Innen- stadt eine zentrale Bedeutung erhalten.

Nicht zuletzt ergibt sich durch die Verlegung des Bahn- hofs die Möglichkeit, am heutigen Bahnhofsareal eben- so einen neuen Standort in bester Innenstadtlage zu entwickeln – nur zehn Gehminuten von der Altstadt ent- fernt.

#### → Am Poststadl

Im Neubaugebiet am Poststadl an der Dorfener Straße östlich der Erdinger Innenstadt entsteht seit 2020 ein Wohnquartier mit circa 300 Wohneinheiten in Mehrfa- milienhäusern und Reihenhäusern. Einerseits wird da- durch vor allem die Dorfener Straße zu einer wichtigen Verbindungssachse direkt in die Altstadt, andererseits kommt dem Standort Alter Bahnhof die wichtige Rol- le des Bindeglieds zwischen der Innenstadt und dem Neubaugebiet zu. Hier lässt sich die heutige Barriere durch die Bahngleise überwinden und den Standort Am Poststadl damit noch näher an die Altstadt bzw. die In- nenstadt rücken.

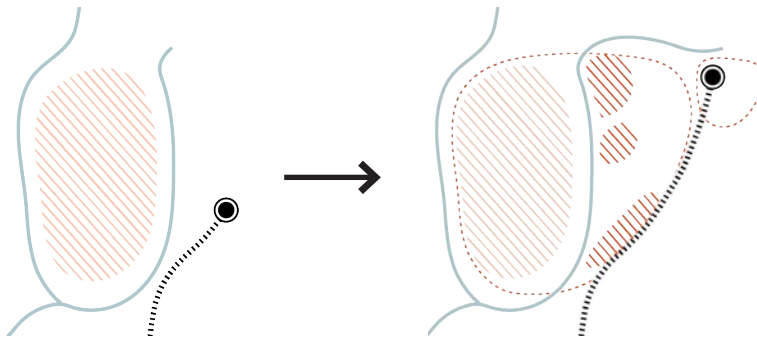
# Das Entwicklungskonzept



## Zukunftsbild

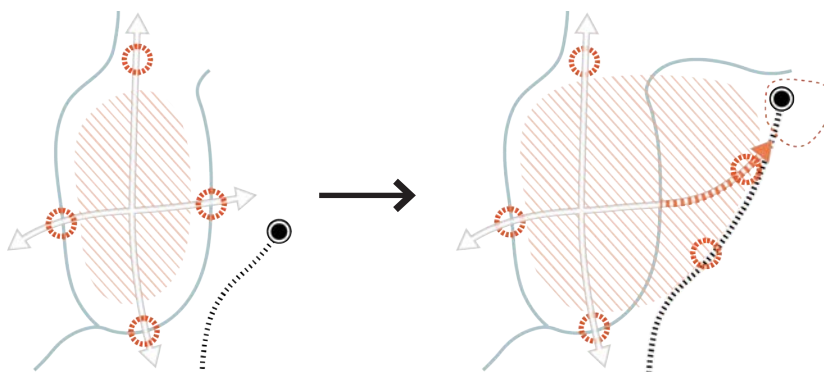
Um ein Entwicklungskonzept mit langfristiger Perspektive in eine erfolgreiche Umsetzung bringen zu können, braucht es eine gemeinsame Vorstellung des „großen Ganzen“ für die Erdinger Innenstadt. Erst wenn ein solches Zukunftsbild entstanden ist, lassen sich schrittweise und zielgerichtet die konkreten Maßnahmen setzen, um dieses Zukunftsbild auch zu erreichen.

## Räumliche Prinzipien



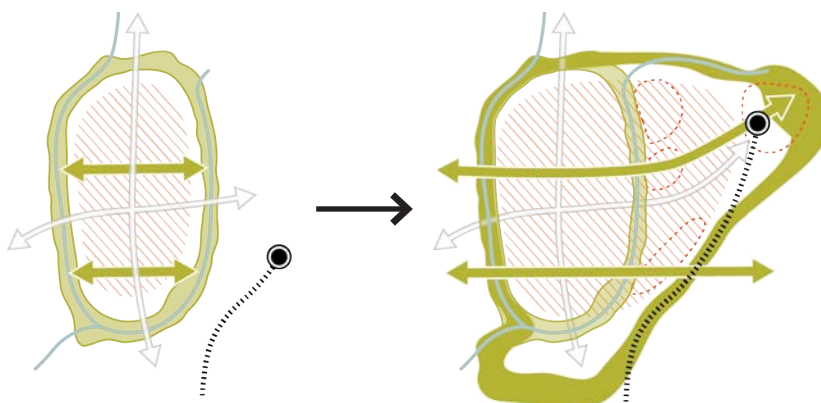
### Von der Altstadt zur Innenstadt

Mit der Verlegung des Bahnhofs vom Rand der Altstadt zum Fliegerhorst-Areal, erweitert sich auch der Betrachtungsraum der Entwicklungen um jene Bereiche der Innenstadt, die zwischen Altstadt und Bahn neue Zentralität erlangen.



### Neue Stadteingänge

Die Ausweitung des Betrachtungsraums der Innenstadt definiert zugleich neue Stadteingänge. Waren historisch die Stadttore die sichtbaren Eingänge in die Stadt, übernehmen künftig zusätzlich neue Standorte entlang der Bahnlinie diese Portalfunktion und werden zu zentralen Orten des Ankommens in der Innenstadt.



### Vom Grünen Ring zum Grünen Gerüst

Der Grüne Ring mit den beiden Flussläufen legt sich sehr markant wie eine Schlinge um die Altstadt. Diese raumprägende Struktur lässt sich künftig um weitere großräumige grüne Verbindungen zu einem „Grünen Gerüst“ erweitern.



## Handlungsfelder

Kernziel des ISEK ist es, ein abgestimmtes Leitbild für die mittel- bis langfristige Entwicklung der Erdinger Innenstadt zu schaffen, das allen Handlungs- und Entscheidungsträger:innen als gemeinsame Grundlage dient. Als Basis für konkrete Maßnahmen wurden im dialogorientierten Planungsprozess mit Vertreter:innen aus Politik und Verwaltung, Schlüsselakteur:innen und interessierten Bürger:innen drei übergeordnete Handlungsfelder identifiziert, aus denen jeweils ein räumliches Leitbild abgeleitet und entsprechende Leitziele entwickelt wurden.

### **1. Altstadt, Straßen und Plätze**

Neben den historischen Gebäuden und Plätzen der Altstadt prägen vor allem die öffentlichen Räume die Innenstadt von Erding. Hier werden die Maßstäbe für die künftigen Entwicklungen gesetzt.

→ ab S. 42

### **2. Klima, Grün- und Freiräume**

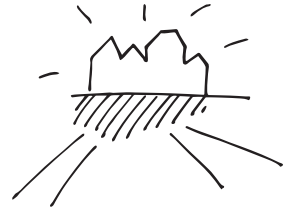
Die Altstadt ist von einem sehr markanten und attraktiven „grünen Ring“ umzogen. Davon ausgehend sind bei künftigen Entwicklungen die Grünraumqualitäten in besonderer Weise zu berücksichtigen.

→ ab S. 48

### **3. Entwicklungsbausteine**

Das ISEK richtet konkrete Anforderungen an die bauliche und funktionale Entwicklung neuer Stadtbausteine. Zentraler Anspruch muss es immer sein, neue und bestehende Standorte klug und mit hoher städtebaulicher Qualität zu verknüpfen und mit neuen Projekten auch einen Mehrwert für die bestehende Innenstadt zu schaffen.

→ ab S. 56



## Handlungsfeld Altstadt, Straßen und Plätze

Die Altstadt zeichnet sich durch ihre besondere Lage zwischen den Flussläufen der Sempt und des am Stadtwehr abzweigenden künstlich geschaffenen Fehlbaches aus. Der Schrankenplatz, der Kleine Platz, der nördliche Bereich der Friedrich-Fischer-Straße und die Lange Zeile bilden die zentralen öffentlichen Räume, die teilweise bereits umgestaltet wurden. Neben den historischen Gebäuden prägen vor allem die öffentlichen Räume die Innenstadt von Erding. Sie nehmen eine zentrale Rolle in den künftigen Entwicklungen ein.

## Leitziele

### → **Die Altstadt in ihrer unverkennbaren Form sichern**

Das Stadtbild, die städtebauliche Struktur und der Charakter der Altstadt mit ihrem baukulturellen Erbe sind in ihren Grundzügen zu bewahren. Dazu zählt zum einen der historische Gebäudebestand, den es kontinuierlich zu pflegen und zu sanieren gilt. Auch die historischen Straßenzüge und Plätze zählen zu den historisch bedeutsamen Orten der Altstadt und auch sie sind in ihrer Qualität unter den Anforderungen einer zeitgemäßen Nutzung in ihrem Charakter bestmöglich zu bewahren.

### → **Baukulturelle Leitlinien für eine qualitätsvolle Weiterentwicklung aufstellen**

Der anhaltende Wachstums- und Veränderungsdruck der letzten Jahrzehnte sowie konkrete anstehende Projektvorhaben machen es erforderlich, immer auch eine Weiterentwicklung der Altstadt zu ermöglichen. So wie beim Erhalt des historischen Bestandes auf höchste Qualitätsanforderungen gesetzt wird, müssen auch für bauliche Veränderungen oder Ergänzungen im Ensemble der Altstadt höchste baukulturelle Standards gelten. Bei zeitgemäßer und hoher architektonischer Qualität und bei behutsamer Integration in den historischen und identitätsstiftenden Bestand, lässt sich die Altstadt von Erding auch unter der Bewahrung ihres Charakters mit hoher Qualität weiterentwickeln.

### → **Mit der Altstadtsanierung zum Klimaschutz beitragen**

Ein Drittel der globalen Treibhausgasemissionen stammt aus dem Gebäudesektor. Allein Raumwärme und Warmwasser machen in Deutschland rund ein Drittel des Energieverbrauchs aus. So gilt es, auch im Rahmen von Sanierungen im Altstadtbereich entschlossen auf nachhaltige, dezentrale Energiesysteme nach dem jeweiligen Stand der Technik umzustellen, bei thermischer Sanierung wie im Neubau auf höchste Energieeffizienz zu setzen und möglichst nachhaltige und wiederverwendbare Roh- bzw. Baustoffe zu verwenden. So lassen sich auch im historischen Bestand CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren oder gar vermeiden.

→ **Stadteingänge zu adressbildenden Räumen weiterentwickeln**

Die vier historischen Stadteingängen sind auch heute noch die zentralen Zugänge in die Altstadt. Gleichzeitig bilden sie durch die historische Bebauungsstruktur Engstellen, an denen es zu konflikthafter Überlagerungen von Wegen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden kommt. Um dieses markante und identitätsstiftende städtebauliche Gefüge weiterhin spürbar zu machen, sind diese historischen Stadteingänge in ihrer stadträumlich ablesbaren Funktion zu bewahren und entsprechend in die Wegenetze einzubetten. In Ergänzung zu den historischen Stadttoren lassen sich die Bahnstandsstandorte (alt und neu) als neue Eingänge in die Erdinger Innenstadt bezeichnen. Das Umfeld des neuen Bahnhofs und insbesondere die Landshuter Straße als direkte Verbindung zur Altstadt werden in Zukunft an Bedeutung gewinnen. So ist auch die Landshuter Straße gewissermaßen als „neue Bahnhofsstraße“ zu einem adressbildenden Raum der Erdinger Innenstadt zu gestalten.

→ **Nutzbarkeit, Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume für alle verbessern**

Die öffentlichen Räume sind Räume für alle, daher ist auch sicherzustellen, dass sie allen entsprechende Nutzungsangebote bieten und auch allen zugänglich – somit barrierefrei – sind. Dabei sind die Anforderungen so vielfältig wie die Bewohnerinnen und Bewohner selbst. Die unmittelbare Nachbarschaft zu den Schulen und dem Kindergarten machen die zentralen öffentlichen Räume zu wichtigen Aufenthaltsräumen für junge Menschen. Durch das nahe gelegene Alten- und Pflegeheim und den demografischen Wandel bringen auch Ältere ihre Nutzungsanforderungen mit. Barrierefreie Wege, entsprechende Aufenthaltsorte entlang zentraler Fußverbindungen und ausreichend Raum für unterschiedliche Nutzungen sind wesentliche Zielsetzungen in der Weiterentwicklung der öffentlichen Räume in der Erdinger Innenstadt.

→ **Den stationären Handel als Motor der Innenstadt stärken**

Die Rahmenbedingungen für den Einzelhandel und die Gastronomie haben sich in den vergangenen Jahren immer weiter verschärft: der stationäre Handel muss sich gegen den Online-Handel behaupten und ist zugleich gefordert, die Chancen der Digitalisierung aktiv zu nutzen, die Corona-Pandemie hat Läden wie Gastronomie unter unvergleichbare Herausforderungen gestellt und die Teuerung und Veränderungen der Kaufkraft wirken sich zunehmend auf die Handelsstrukturen aus. Umso wichtiger ist es, im Sinn einer integrierten Innenstadtentwicklung auch die Qualitäten der Innenstadtlagen zu verbessern. Über öffentliche Investitionen lassen sich letztlich auch private Initiativen befördern, um so nachhaltig den "Standort Innenstadt" zu stärken. Über bauliche Maßnahmen hinaus bedarf es für Geschäftslagen in der Innenstadt auch ganzheitliche Standortmarketingstrategien und entsprechende finanzielle Fördermaßnahmen.



# Leitbildkarte und Maßnahmen

## 1 Vorbereitende Untersuchung zur Sanierungssatzung

Durch die erfolgreiche Sanierung seit den 1990er Jahren wurde ein einheitlicher Gestaltungskanon geschaffen, der ständig weiterentwickelt und angepasst werden muss. Aufbauend auf den umfangreich vorliegenden Untersuchungen (z.B. DIS 2017) soll mit der Vorbereitenden Untersuchung die Grundlage für eine neue Sanierungssatzung geschaffen werden. Darin sollen die Sanierungsziele aus dem Jahr 1989 evaluiert und neu formuliert werden.

## 2 Baukulturelle Leitlinien („Altstadtfibel“)

Um der historischen Identität und gleichzeitig den neuen Anforderungen bei der Weiterentwicklung der Altstadt gerecht zu werden, soll eine Altstadtfibel im Sinn von baukulturellen Leitlinien für Dichte, Struktur, Kubatur und ggf. funktionale Mischung erarbeitet werden. Sie baut auf der Vorbereitenden Untersuchung für die neue Sanierungssatzung auf und bildet die Grundlage für den zu erstellen Bebauungsplan. (Vgl. ISEK2018:108)

## 3 Sanierung und Nachnutzung „Schöner Turm“

Der „Schöne Turm“ ist als Teil des einzigen noch erhaltenden Stadttors an der Landshuter Straße besonders bedeutend. Aufgrund des aktuellen Leerstandes und der

Notwendigkeit der Sanierung des denkmalgeschützten Gebäudes (Voruntersuchung liegt vor) ist diese zeitnah umzusetzen.

Der gleichzeitige Leerstand des benachbarten Gebäudes (Landshuter Str. 13) ermöglicht die Entwicklung eines gemeinsamen Nutzungskonzepts. Die besondere Eingangssituation wäre für eine den Vorplatz bespielende Nutzung prädestiniert (z.B. Touristeninformation mit gastronomischem Angebot).

## 4 Umgestaltung Friedrich-Fischer-Straße/ Schrankenplatz

Der Schrankenplatz, der Kleine Platz und der nördliche Bereich der Friedrich-Fischer-Straße bilden mit ihrer Lage und den umliegenden Gebäuden und zentralen städtischen Funktionen das Zentrum der Altstadt. Im Zuge der Altstadtsanierung wurde der Schrankenplatz entsprechend hochwertig neugestaltet. Die Verkehrssituation wurde allerdings nicht ausreichend zufriedenstellend gelöst: Erhebliche Durchgangs- und Parksuchverkehre, die sich zu Stoßzeiten oft quer durch die Altstadt stauen, belasten die Aufenthaltsqualität erheblich und führen teils zu Konflikten zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden. Der Durchfahrverkehr ist zu verlangsamen und zu reduzieren, die sehr breite nördliche und verkehrlich

### Legende

#### Leitbildbausteine

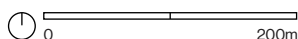
- Altstadtbereich
- Umgriff für VU Sanierungsgebiet und Altstadtfibel
- Umgestaltungsbereiche
- Stadteingänge
- Wichtige Wegebeziehungen der Innenstadt
- Maßnahmen

#### Bestand

- Geltungsbereich ISEK
- Gewässer
- Öffentliche Gebäude
- Zentrale öffentliche Räume
- Grünflächen
- Denkmäler/Kunst im öffentlichen Raum
- Nahversorger
- Entwicklungsgebiete
- Zentrale Zufahrtsrouten

#### Zukünftige Mobilitätsangebote (Ringschluss)

- Busbahnhof
- Bahnhof
- S-Bahn-Zugänge
- Park&Ride
- Bike&Ride
- Bestehenbleibende öffentliche Parkplätze und -häuser
- Umfahrung Fliegerhorst



ungeordnete Friedrich-Fischer-Straße soll zum barrierefreien Friedrich-Fischer-Platz mit schmaler Fahrbahn und ohne Stellplätze umgestaltet werden.

### **5 Grunderwerb und Sanierung Stadtmauer am Grünen Markt**

Einer von zwei noch erhaltenen Teilstücken der ehemaligen Stadtmauer befindet sich am Grünen Markt bzw. Heilig-Geist-Hof und bildet hofseitig die Kulisse eines Biergartens und auf der Seite zum Grünen Markt hin die Kulisse mit öffentlicher Durchwegung zur Landshuter Straße. Um dieses Relikt vor dem Verfall zu schützen sollte das Grundstück erworben werden und eine Sanierung der Mauer vorgenommen werden. (siehe Handlungsfeld Klima, Grün- und Freiräume, Maßnahme 3: S. 53)

### **6 Barrierefreie Umgestaltung Rätschenbach**

Die Altstadt stellt den zentralen Versorgungsschwerpunkt und einen wichtigen gesellschaftlichen Treffpunkt der Stadt dar. Damit dieses Angebot von allen Bewohner:innen gleichermaßen wahrgenommen werden kann, ist eine Aufwertung der Flächen hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit erforderlich. Im Rahmen der Untersuchung zur barrierefreien Umgestaltung der Altstadt wurden die öffentlichen Flächen der Altstadt in Hinsicht auf ihre Nutzbarkeit für Menschen mit körperlichen und kognitiven Behinderungen bewertet und Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung beschrieben.

Die Belagsituation in der Gasse Am Rätschenbach wurde aufgrund der großformatiger Kopfsteinpflasterung als besondere Barriere eingestuft und der barrierefreie Umbau aufgrund der dort angesiedelten Nutzungen mit Publikumsverkehr priorisiert. (Vgl.: Konzept zur barrierefreien Umgestaltung der Altstadt von Erding 2019:41)

### **7 „Klimafitte Landshuter Straße“**

Mit der geplanten Errichtung des S-Bahn-Ringschlusses und des neuen Bahnhofs am Gelände des ehemaligen Fliegerhorsts erhält die Landshuter Straße eine völlig neue Rolle: als künftige „Bahnhofstraße“ wird sie zur Visitenkarte von Erding und zum Ort des Ankommens in der Innenstadt. Damit ergeben sich ganz besondere Anforderungen an diesen Straßenraum:

→ Straßenraum fair teilen

Die Landshuter Straße wird zur wichtigsten Verbindung vom neuen Bahnhof in die Erdinger Altstadt. So sind hier auch attraktive Angebote für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuß- und Radverkehr zu schaffen, um den Weg sicher, attraktiv und möglichst emissionsfrei zurücklegen zu können. Eine Reduktion des ruhenden Verkehrs wirkt sich im Übrigen auch positiv auf die Lufttemperatur aus: Abgestellte Fahrzeuge geben über längere Zeit Wärme an die Umgebung ab, was dazu führt, dass auch über Nacht die Temperaturen weniger stark abkühlen können. Weniger Stellplätze bedeuten somit eine bessere Abkühlung der Luft über Nacht und damit wiederum einen erholsameren Schlaf.

→ Straßenraum klimafit machen

Mit einer Neugestaltung der Landshuter Straße lassen sich auch Standards in der Klimawandelanpassung umsetzen. Neben einer Reduktion der Stellplätze ist hier vor allem das Modell der „Schwammstadt“ zu empfehlen. Dieses erlaubt das zeitlich verzögerte Abfließen des Regenwassers in den Kanal, was bei zunehmenden Starkregenereignissen an Relevanz gewinnt, da die entsprechende städtische Infrastruktur weniger stark überlastet wird. Nach dem Motto „Regenwasser ist zu schade für den Kanal“ lassen sich zudem die Straßenbäume über einen längeren Zeitraum bewässern, was wiederum zu einem gesünderen und damit klimawirksameren Baumbestand in der Stadt beiträgt.

→ Straßenraum mit hoher Qualitäts- und Erlebnisdichte schaffen

Der Weg vom künftigen Bahnhof über die Landshuter Straße bis zum Rathaus sind etwa 900 Meter bzw. knapp 15 Gehminuten. Um diese Strecke gerne und häufig zurückzulegen, braucht es neben sicheren vor allem auch attraktive Straßenräume mit einer entsprechenden Erlebnisdichte und abwechslungsreichen Teilräumen. So soll die neue Landshuter Straße auch zu einer multifunktionalen Verbindung in unterschiedlichen Sequenzen, Nutzungsschwerpunkten und Ge-

staltungselementen entwickelt werden. An markanten Kreuzungspunkten markieren besondere Aufenthaltsorte die Richtungsänderungen.

Um diese Anforderungen gerecht zu werden, empfiehlt sich die Erstellung eines integrierten städtebaulichen Leitbildes „Klimafitte Landshuter Straße“. Im Rahmen eines dialogorientierten Planungsprozesses mit allen entwicklungsrelevanten Akteur:innen lassen sich die komplexen technischen und gestalterischen Zielsetzungen bestmöglich aufeinander abstimmen.

### Die abwechslungsreichen Teilräume der Landshuter Straße

#### **A** Urbaner Altstadtauftakt

Hier führt die Landshuter Straße direkt in die Altstadt. Vom Schönen Turm bis zum Franz Xaver Stahl-Museum ist der Abschnitt von kompakter Bebauung und heterogenen Erdgeschossnutzungen geprägt. Am Eingang zum Entwicklungsgebiet Am Mühlgraben wechselt der Charakter der Straße.

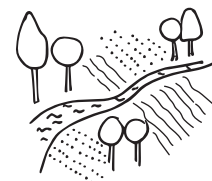
#### **C** Bewegungsmeile zum neuen Bahnhof

Ort des Ankommens und des Eintritts in die Innenstadt. Weiter Straßenquerschnitt und Punktbebauung unterstreichen den räumlich großzügigen Charakter des nordöstlichen Abschnitts.

#### **B** Grüne Spange trifft Landshuter Straße

Dieser Abschnitt verschränkt sich mit der Grünen Spange Nord und ist das Verbindungsstück vom Mühlgraben zum neuen südlichen S-Bahn-Ausgang.





## Handlungsfeld Klima, Grün- und Freiräume

Die Stadt Erding ist durch einen engen Bezug zwischen der sie umgebenden Landschaft und den zahlreichen innerstädtischen Grünräumen geprägt. Das grundlegende Gerüst bilden die beiden Flussläufe der Sempt und des Fehlbachs, entlang derer auch ein regionaler Grünzug verläuft und die wichtigsten innerstädtischen Grünräume aufgefädelt sind (Kronthaler Weiher, Stadtpark, Fliegerhorst). Auch der Grüne Markt und der Erdinger Friedhof liegen an diesen von sukzessiver Überbauung freizuhaltenden Grünzügen.

## Leitziele

### → Grünräume als "Klimaanlage" der Innenstadt sichern

Wasser, Wald und unversiegelter Boden sind unverzichtbar, wenn es um die Eindämmung der Auswirkungen des Klimawandels geht. Erding hat dafür beste Voraussetzungen. Neben den Fließgewässern sind es vor allem die innerstädtischen Grünflächen, die zur Kühlung der umgebenden Luft beitragen. So sind die Grünanlagen im Stadtzentrum (Grüner Markt, Altes Schwimmbad) nicht nur Bestandteil des Stadtbildes und gestalterisch wertvoll, sondern sie sind auch gemeinsam mit den Fließgewässern gewissermaßen die "Klimaanlage" der Innenstadt. Daher sind bestehende Grünflächen und Baumbestände unbedingt zu erhalten und wo es möglich ist, weiter auszubauen. Erst ein kühler und schattiger öffentlicher Raum ist letztlich ein nutzbarer und gesunder Raum.

### → Den Grünen Innenstadtring schließen

Ausgehend von den historischen Grünraumstrukturen – dem „Grüner Ring“ – der Erdinger Altstadt, dem Stadtpark südlich der Innenstadt und dem zukünftigen Freizeit- und Erholungspark auf dem Fliegerhorst-Gelände soll ein umfangreiches Grünraumsystem um die Innenstadt bestehende und teils neu zu errichtende Grünräume zu einem umfassenden „Grünen Innenstadtring“ zusammenschließen. Diese grüne Struktur gliedert den Stadtraum, bietet Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zum Wohnraum, schafft attraktive und durchgängige Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr und trägt temperaturregulierend zu einem positiven Stadtklima bei. Ein Schlüsselbaustein darin ist die sogenannte „Grüne Fuge“, ein Verbindungsstück vom Stadtpark im Süden bis zum neuen Bahnhofsquartier am Fliegerhorst-Gelände. Mit dem Verlegen der Bahntrasse unter die Oberfläche wird die Strecke für eine großzügige Freiraumverbindung verfügbar. Diese ist als hochrangige attraktive und sichere Fuß- und Radverbindung zu gestalten. Angegliederte Grün- und Freiflächen sind in ihrer Zugänglichkeit und Nutzbarkeit sowie ihren Aufenthaltsqualitäten zu verbessern, Wegeverbindungen in die umliegenden Gebiete sind herzustellen bzw. zu attraktivieren.



→ **Grünflächen engmaschig miteinander verbinden: Die "Grünen Spangen"**

Neben dem großräumigen System des "Grünen Innenstadtrings" gilt es auch, sichere und attraktive Querverbindungen durch die Innenstadt zu legen. Die Grünen Spangen fungieren als wichtige Fuß- und Radwegeverbindungen in Ost-West-Richtung. Über sie erreicht man die wichtigsten Ziele in der Innenstadt und sie bieten möglichst kurze Wege zu den Grün- und Erholungsräumen des "Grünen Innenstadtrings". Die nördliche "Grüne Spange" verläuft dabei von der Stadthalle durch das Widmann-Palais bis zur Stadtbücherei, über das Areal am Mühlgraben und die Landshuter Straße zum zukünftig südlichen S-Bahn-Eingang. Die südliche "Grüne Spange" verläuft vom Fehlbach über den Herzoggraben bis zum Grünen Markt an der Sempt und von dort aus über die Geheimrat-Irl-Straße zum geplanten Quartier am alten Bahnhof. Darüber hinaus verbindet sie die Innenstadt mit den östlich der Bahntrasse liegenden Nachbarschaften.

→ **Neue Grünflächen schaffen**

Über den Erhalt und die Verbesserung der Zugänglichkeit bestehender Grünflächen hinaus ist es auch erforderlich, im Rahmen neuer städtebaulicher Vorhaben in der Innenstadt auch den entsprechenden Anteil an Grünflächen mitzuentwickeln. Mit neuen Projekten und neuen Menschen, die in der Innenstadt wohnen und arbeiten, steigt auch der Bedarf einer quantitativ angemessenen und qualitativ hochwertigen Grünraumversorgung. Die Lage der Innenstadt zeichnet sich in hohem Maße auch durch ihre „grüne Visitenkarte“ aus – diese gilt es in zeitgemäßer Form in neue Projekte zu integrieren. Hervorzuheben sind hier vor allem jene Entwicklungsstandorte mit unmittelbarer Nähe zu hochwertigen Grünräumen, wie dem Alten Bauhof und Am Mühlgraben. Hier ist diese besondere Lagequalität an der Sempt zu nutzen, eine Durchlässigkeit der grünen Verbindungen und eine Zugänglichkeit zu den Uferbereichen sicherzustellen.

→ **Regenwasser klug und klimasensibel nutzen**

Immer häufiger auftretende Unwetter und Starkniederschläge sowie die zunehmende Bodenversiegelung belasten immer mehr die Kanalisationsinfrastruktur. Hitzewellen und Trockenperioden lassen unsere Wasservorräte sinken. So wird der Umgang mit dem Regenwasser zu einer zentralen Herausforderung in der Stadt. Gleichzeitig ist das Niederschlagswasser zu wertvoll für die Einleitung in das Kanalnetz. Intelligentes Regenmanagement wird also eine immer wichtigere Rolle spielen. Dabei sind vor allem folgende Ziele zentral: (1) Der Versiegelungsgrad ist – auch in der dicht bebauten Innenstadt – so gering wie möglich zu halten. Es soll geprüft werden, wo versickerungsfähige Oberflächen in der Freiraumgestaltung vermehrt zum Einsatz kommen können. (2) Das Angebot an Grünflächen ist ausbauen, um die Speicherung von Regenwasser zu unterstützen. Dies gilt im Übrigen auch für Gründächer: Extensiv begrünte Dächer können im Jahresmittel ca. 60-90 Prozent des Gesamtniederschlags zurückhalten. Intensiv begrünte Dächer erreichen einen Wert von fast 99 Prozent. (3) Die Entwicklung eines innovativen Regenwasser- bzw. Starkregenmanagement-Konzeptes für die Innenstadt ist zu empfehlen.





## Leitbildkarte und Maßnahmen

### 1 „Grüne Fuge“/Fahrradhighway

An der Oberfläche des geplanten S-Bahn-Tunnels soll die sogenannte "Grüne Fuge" den "Grünen Innenstadtring" schließen und den Stadtpark im Süden mit den neuen Grünfläche nördlich des neuen Bahnhofsareals verbinden. Kernstück dieser neuen Verbindung ist ein "Fahrradhighway" als schneller, sicherer und attraktiver Radweg, der sich im Entwicklungsgebiet des neuen Bahnhofsareals fortsetzt.

Neben der Herstellung der durchgängigen Verbindung sollen entlang der "Grünen Fuge" auch die Anschlusspunkte in die jeweils angrenzende Quartieren verbessert werden. Insbesondere die Kreuzungspunkte Anton-Bruckner-Straße, Dorfener Straße, Geheimrat-Irl-Straße und die Haager Straße – als Kreuzungspunkt mit dem Re-

gionalen Radweg – sind bei einem Radwege- und Gestaltungskonzept zu bearbeiten.

Die technische Umsetzung ist verkehrsplanerisch und landschaftsarchitektonisch zu vertiefen. Ziel ist die Errichtung eines Zweirichtungsradwegs mit entsprechender Breite, einem davon getrennten, begleitenden Gehweg und einem Grünstreifen mit Baumpflanzungen – zur Beschattung des Geh- und Radwegs. An den Kreuzungspunkten sowie markanten Standorten sollen entsprechend ausgestaltete Aufenthaltsbereiche sowie eine durchgehende Beleuchtung die Nutzungsqualität der „Grünen Fuge“ noch weiter verbessern.

### Legende

#### Leitbildbausteine

- Innenstadtring
- Grüne Fuge/Fahrradhighway
- Grüne Spangen
- Untergeordnete grüne Verbindungen
- Durchwegung erhalten
- Durchwegung herstellen
- Kreuzungsbereich gestalten

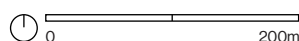
#### 1 Maßnahmen

#### Bestand

- Geltungsbereich ISEK
- Gewässer
- Öffentliche Gebäude
- Zentrale öffentliche Räume
- Denkmäler/Kunst im öffentlichen Raum
- Grünflächen
- Bestehende Wegeverbindungen
- Spielplätze in Wohngebieten
- Große Spielplätze
- Sportplätze

#### Zukünftige Mobilitätsangebote (Ringschluss)

- ZOB Busbahnhof
- BHF Bahnhof
- S-Bahn-Zugänge
- P&R Park&Ride
- B&R Bike&Ride
- Bestehenbleibende öffentliche Parkplätze und -häuser
- Umfahrung Fliegerhorst
- Schwimmbad
- Friedhof
- Kleingärten



## **2 Grüne Spangen**

Die beiden Grünen Spangen bilden attraktive und sichere Fußwegverbindungen im Innenstadtbereich und vernetzen darüber hinaus die Innenstadt mit den umgebenden Quartieren. Ihre Wegeverbindungen sind sicherzustellen bzw. hochwertig auszubilden und aufzuwerten.

### **2a Grüne Spange Nord**

Die Grüne Spange im Norden spannt sich von der Stadthalle als Auftakt zum angrenzenden Stadtteil Klettham über die Altstadt und das Entwicklungsgebiet am Mühlgraben über den Gestütring zum geplanten südlichen Zugang zur S-Bahn an der Goethestraße. Gerade hier, am neuen Vorbereich um den künftigen südlichen S-Bahnzugang ist auf eine qualitätsvolle Ausgestaltung des Vorplatzes zu achten. Eine gute und barrierefreie Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad bis zum S-Bahn-Zugang sowie ausreichend Fahrradabstellplätze, Lastenradstellplätze und ggf. weitere Mobilitätsangebote sind an diesem Standort vorzusehen. Gerade dieser „Mobility Hub“ als lokaler Umstiegs-knoten ist im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes für die Innenstadt in enger Abstimmung mit dem Mobilitätskonzept für das Entwicklungsgebiet am Fliegerhorst zu vertiefen. Es ist zu erwarten, dass gerade der südliche S-Bahnzugang der bevorzugte Zugang für die Bewohner:innen der östlichen Innenstadt wird. Eine entsprechende Ausstattung mit einem breiten Angebot an Mobilitäts- und Sharing-Infrastruktur ist anzustreben.

### **2b Grüne Spange Süd**

Die südliche Grüne Spange spannt einen Bogen vom direkten Übergang zum Grünen Innenstadtring im Westen (s.o.) über den Grünen Markt und die Geheimrat-Irl-Straße in das Entwicklungsgebiet Alter Bahnhof als Verbindung in die angrenzenden Nachbarschaften östlich der Bahn.

Genau hier – am Kreuzungspunkt mit dem heutigen Bahnhof bzw. der künftigen "Grünen Fuge" und am Eingang in ein neues Entwicklungsgebiet – bietet sich ebenso an, einen Standort für Leihradsysteme u.ä. anzubieten. Auch diesen Bereich gilt es verkehrsplanerisch vertiefend zu untersuchen und in ein künftiges Mobilitätskonzept für die Innenstadt aufzunehmen.

### 3 Grüner Markt mit Semppterrasse

Als einziger größerer Grün- und Erholungsraum im Altstadtbereich ist der Grüne Markt u.a. auch relevant für das Stadtklima. Mit knapp einem Hektar an zusammenhängender Grünfläche (inkl. Gewässer) stellt der Grüne Markt ein wichtiges Kaltluftentstehungsgebiet mitten in der dicht bebauten und stark versiegelten Innenstadt dar.

Der Bereich bietet heute auch schon eine gewisse Bandbreite an Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Diese Funktionen gilt es unbedingt weiter auszubauen. Das Potenzial scheint noch nicht ausgeschöpft. Durch den Erwerb der brachliegenden Fläche im Westen kann der Bereich vergrößert werden und würde sich so für eine Weiterentwicklung als Mehrgenerationentreffpunkt eignen. Das Teilstück am Sempptufer direkt neben der Brücke lässt sich als Teil der südlichen Grünen Spange als „Semppterrasse“, also als hochwertigen und einzigartigen Aufenthaltsort direkt am Wasser, ausgestalten. Der bereits multifunktionale Platzbereich vor dem Schulgarten sollte saniert werden.

Bei allen Maßnahmen im Uferbereich der Sempt ist das Wasserwirtschaftsamt eng einzubinden.

### 4 Regenwassermanagement-Konzept

Wenn das Niederschlagswasser nicht in den Kanal abgeleitet wird, sondern vor Ort verdunstet oder versickert, entlastet man einerseits die Abwasserinfrastruktur und trägt dazu bei, Überflutungsereignisse bei Starkregen zu vermeiden oder abzuschwächen. Mit einem maßgeschneiderten Regenwassermanagement-Konzept für die Erdinger Innenstadt lassen sich damit gleich drei große Ziele erreichen:

- Der Spitzen-Regenwasserabfluss wird durch entsiegelte Oberflächen und durch unterirdische Rückhaltungsmöglichkeiten verringert.
- Entsiegelung, offene Ableitungsrinnen und Begrünung erhöhen die Boden- und Luftfeuchtigkeit und verbessern den thermalen Komfort – die kühlende Wirkung trägt zu einem verträglicheren Stadtklima bei.
- Regenwasser im Freiraum steigert die Lebensqualität in der Innenstadt. Da wo Wasser sichtbar und erlebbar ist, wird die Aufenthaltsqualität verbessert.



**5 Maßnahmenpaket Grüner Innenstadtring**

Sowohl bei laufenden Entwicklungsprojekten (Alter Bauhof, Fliegerhorst) als auch bei potenziell neuen Standortentwicklungen ist die Durchlässigkeit bzw. Zugänglichkeit zum und entlang des Innenstadtrings sowie die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von anliegenden Grün- und Freiflächen zu sichern und zu verbessern. Entsprechende Wegeverbindungen sind herzustellen und zu attraktivieren. Dabei sollte der Versiegelungsgrad in Grün- und Freiräumen möglichst niedrig gehalten bzw. reduziert werden, um die Speicherung von Regenwasser zu unterstützen.



Der Innenstadtring lässt sich in verschiedene Sequenzen unterteilen:

### **A** Historischer Altstadtring

Der Abschnitt zwischen dem Stadtwehr im Süden, entlang des Fehlbachs über den Herzoggraben und den Mühlgraben, und dem die Sempt querenden Friedhofsweg bildet die erste Sequenz des Innenstadtrings. Dieser Teil ist Teil des historischen Altstadtrings und bereits entsprechend in seiner Durchgänglichkeit und Qualität ausgestaltet.

Handlungsbedarf besteht hier vor allem an den Anschlussstellen zu umliegenden Stadtteilen: an der Münchner Straße, dem Übergang von der Brücke zum Alois-Schieß-Platz vor der Stadthalle und der Kreuzung an der Langen Zeile besteht Gestaltungsbedarf im Sinne einer fußgänger- und radfahrerfreundlichen und sicheren Querung.

### **B** Entwicklungsgebiet Feuerwehr und Alter Bauhof

Das derzeit als Parkplatz genutzte Areal ist durch seine Lage am Rande der Altstadt und am Innenstadtring ein attraktiver Standort für neue und bewährte Nutzungsbau- steine. Als wichtiger Baustein am Innenstadtring ist dort der direkte Anschluss zum Friedhofsweg im Süden her- zustellen und eine Durchwegung entlang der Sempt lang- fristig zu sichern.

### **C** Friedhof und Umgebung

Dieser Abschnitt des Innenstadtrings ist der am wenig- sten erschlossene. Eine Wohnerschließung entlang der Sempt ermöglicht die Durchwegung eines Teilstücks. Der Friedhof als großflächiger, beidseitiger – jedoch entlang der Sempt nicht zugänglicher – Freiraum könnte zukünftig ein Potenzialraum für die Wegeführung entlang der Sempt sein. Unter Berücksichtigung der zu achtenden Fried- hofsatmosphäre wird eine Absprache mit der zuständi- gen Direktion bezüglich der zumindest zu Öffnungszeiten

möglichen Querung des Friedhofsareals empfohlen.

In der Verlängerung der Sportfeldstraße ermöglicht eine Unterführung die sichere Querung der Anton-Bruckner- Straße in Richtung Schwimmbad und Stadion.

Zusätzlich sollte bei einer möglichen zukünftigen Projekt- entwicklung der Bereiche südlich der Sempt, östlich und westlich der Anton-Bruckner-Straße auf die Freilassung und Qualifizierung des Uferbereichs geachtet werden.

### **D** Entwicklungsgebiet Neuer Bahnhof und Fliegerhorst

Der Fliegerhorst-Park und der nördliche Teil der Grünen Fuge liegen im Entwicklungsgebiet Fliegerhorst. Der Grü- ne Ring verbindet diese zukünftigen Grünbereiche mit bestehenden und anderen zu entwickelnden Freiräumen. Zusammen bilden sie ein Grünraumgerüst welches die In- nenstadt rahmt.

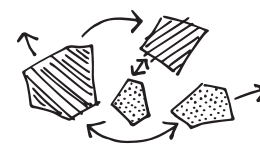
### **E** Fahrradhighway/Grüne Fuge durch das Entwick- lungsgebiet Alter Bahnhof

Der Fahrradhighway bzw. die Grüne Fuge verläuft durch zwei wichtige Entwicklungsgebiete, den alten Bahnhof und den Neuen Bahnhof/Fliegerhorst, und verbindet die- se mit dem Stadtpark im Süden der Erdinger Innenstadt. Vor allem die Kreuzungsbereiche zu den hochrangigen Verkehrsachsen Anton-Bruckner-Straße, Dorfener Stra- ße und Haager Straße sind mit hoher Qualität zu gestalten. (siehe Maßnahme 1 "Grüne Fuge")

### **F** Stadtpark

Den Endpunkt des Innenstadtrings bildet der Abschnitt zwischen Stadtpark und dem Spielplatz am alten Schwimmbad. Der Stadtpark bietet bereits einen sehr at- traktiven Aufenthaltsraum.

Die großzügige und gut gelegene Grünfläche am alten Schwimmbad ist schon jetzt ein beliebter Treffpunkt und Erholungsraum für Jung und Alt. Entsprechend könn- ten vielseitigere Nutzungsangebote und ein Zugang zur Sempt den Raum aufwerten.



## Handlungsfeld Entwicklungsbausteine

In der Innenstadt stehen eine Reihe von attraktiven Standorten mit unterschiedlichen Projekten vor einer Umsetzung. Das ISEK richtet aus der Perspektive einer gesamtgesellschaftlichen städtebaulichen Entwicklung der Innenstadt konkrete Anforderungen an die bauliche und funktionale Entwicklung dieser neuen Stadtbausteine. Zentraler Anspruch muss es immer sein, neue und bestehende Standorte klug und qualitativvoll miteinander zu verknüpfen und mit neuen Projekten auch einen Mehrwert für die bestehende Innenstadt zu schaffen.

## Leitziele

### → Mit neuen Projekten einen Mehrwert für die Innenstadt leisten

Die in Planung oder in Vorbereitung befindlichen Projekte am Mayr-Wirt-Areal, Am Mühlgraben, am Alten Bauhof und am Alten Bahnhof sind alle Projekte an ganz besonderen Standorten in der Innenstadt. Daher sind diese Projekte mit besonderem Anspruch als integrierte, gut aufeinander abgestimmte Nutzungsbausteine zu entwickeln und behutsam und qualitativvoll in das städtebauliche Gefüge der Innenstadt einzusetzen. Konkret können einzelne Projekte etwa in folgenden Bereichen einen Beitrag zur weiteren Qualifizierung der Innenstadt leisten: (1) Errichtung von öffentlich zugänglichen Grün- und Freiflächen und das Anknüpfen an das Grün- und Freiraumnetz der Innenstadt. (2) Errichten von attraktiven Mobilitätsangeboten, die einen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen leisten. (3) Errichtung von Nutzungsangeboten, die bestehende Nutzungen in der Innenstadt klug ergänzen oder verbessern, wie etwa leistbarer Wohnraum. Da die Innenstadt als Stadt für alle gelten muss, ist anzustreben, dass in den neuen Entwicklungsprojekten auch Wohnraum für alle Bevölkerungs- und Einkommensgruppen angeboten wird. Entsprechende privatrechtliche Vereinbarungen können diese Zielsetzungen absichern.

### → Für besondere Standorte besondere Planungs- und Baukultur einfordern

So wie sich durch die besondere Lage in der Innenstadt ein besonderer Beitrag an der Entwicklung der Innenstadt einfordern lässt, so soll es auch das Ziel sein, gerade in der Innenstadt auch mit einem besonders hohen planungs- und baukulturellen Anspruch diese Projekte zu entwickeln. Dies beginnt mit der Möglichkeit, über dialogorientierte Planungsprozesse mit Stakeholdern bzw. Bürger:innen die Eckpunkte der jeweiligen Projekte zu diskutieren und die unterschiedlichen Interessenslagen in der Innenstadt auch in den einzelnen Vorhaben abzubilden. Über qualitätssichernde weitere Planungsinstrumente, wie Architekturwettbewerbe oder kooperative Planungsverfahren, lässt sich darüber hinaus sicherstellen, dass für die besten Standorte der Stadt auch die besten Projekte gefunden werden.



→ **Neue Entwicklungsbausteine in ein umfassendes Mobilitätskonzept einbetten**

Als Handelszentrum war und ist Erding auch ein Verkehrsknoten und wichtiges Ziel für viele Menschen. So ist auch in Zukunft sicherzustellen, dass die Altstadt für alle Menschen gut erreichbar ist. Neben dem Pkw-Verkehr sind die Straßenräume an die sich weiterhin verändernden Mobilitätsbedürfnisse sowie die Klimaziele anzupassen; der ruhende Verkehr ist qualitativ in die öffentlichen Räume zu integrieren.

Ergänzt man die Innenstadt um die neuen Entwicklungsbausteine ergibt sich außerdem eine große Chance: im Zuge dieser Standortentwicklungen sollen auch zukunftsweisende Mobilitätsangebote geschaffen werden, die die neuen Standorte attraktiv und frei von Treibhausgasemissionen an die bestehenden Systeme anbinden.

Die Lösung für all diese zentralen Aufgaben sind mittels eines umfassenden und integrierten innerstädtischen oder gar gesamtstädtischen Mobilitätsentwicklungskonzeptes zu erarbeiten.

→ **Mit Neubau zum Klimaschutz beitragen**

Bereits im Handlungsfeld Altstadtsanierung wird das hohe Einsparungspotenzial an CO<sub>2</sub>-Emissionen im Gebäudesektor deutlich gemacht. Im Bereich des Neubaus gilt in besonderer Weise, in höchster Energieeffizienz und unter Einsatz nachhaltiger bzw. wiederverwendbarer Baustoffe zu arbeiten. Gerade für einen nachhaltigen Umbau im Energiesystem hat der Neubausektor eine Schlüsselrolle: Heizung, Temperierung und Warmwasseraufbereitung sollte im Neubau in Zukunft entweder über erneuerbare Energien wie Erdwärme, Solarenergie oder Biomasse erfolgen.

Darüber hinaus tragen Gebäude mit begrünten Dächern und Fassaden und Außenbereiche zur mikroklimatischen Verbesserung vor Ort bei und stellen einen nachhaltigen Umgang mit Regenwasser dar. Entsiegelte Innenhöfe und Baumpflanzungen kühlen die Temperatur am Bauplatz spürbar ab. Begrünte Fassaden und Dächer verdunsten Wasser, kühlen dadurch die umgebende Luft ab, wirken dämmend und reduzieren so die Innentemperatur. Mit außen liegendem Sonnenschutz unter Berücksichtigung des Stadtbildes lässt sich eine Überhitzung durch Sonneneinstrahlung im öffentlichen und privaten Raum mindern.

Diese Reihe an Einzelmaßnahmen macht den Anspruch deutlich, in jedem Neubauprojekt den Aspekten des Klimaschutzes und der Klimawandelanpassung einen zentralen Stellenwert zu geben und zugleich projektspezifisch die jeweils besten Lösungen zu entwickeln.



## Leitbildkarte und Maßnahmen

### A Mobilitätskonzept Innenstadt

Alle großen Entwicklungsbausteine der Innenstadt lösen einen konkreten Bedarf an einem umfassenden, integrierten und innovativen Mobilitätskonzept aus. Dabei gilt es zum einen, eine optimale Erschließung der neuen Standorte sicherzustellen ohne andere Bereiche der Innenstadt zusätzlich zu belasten. Zum anderen braucht es ein innenstadtweites Stellplatzkonzept, das die geeignetsten Standorte für Sammelgaragen abbildet und zugleich eine adäquate Kompensation wegfallender Stellplätze vorgeschlägt.

Darüber hinaus sind in einem solchen Mobilitätskonzept explizit Vorschläge für attraktive Angebote für den nicht-motorisierten Individualverkehr zu entwickeln, die zu einer Erhöhung des Anteil am Fuß- und Radverkehr sowie im öffentlichen Verkehr beitragen und zugleich die Lebensqualität in der Innenstadt verbessern.

Erding hat dabei beste Voraussetzungen für ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept. Als Stadt der kurzen Wege sind bereits heute der Fuß- und Radverkehr in der Alt- bzw.







Innenstadt kultiviert. Die Qualitäten der historischen Altstadt unterstützen diese Mobilitätsformen noch weiter.

Das große Entwicklungsvorhaben des neuen Bahnhofstandorts mit allen damit zusammenhängenden neuen Mobilitätsangeboten lassen zusätzlich eine Verlagerung im Modal Split zugunsten der emissionsfreien Mobilitätsformen erwarten.








Es ist zu empfehlen, über den Innenstadtbereich hinaus ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept zu erstellen, das eine umfassende räumliche und systemische Einordnung der Lösungsvorschläge erlaubt. Dabei lässt sich an bereits vorliegende Studien und Untersuchungen – wie die Bestandsaufnahme des Mobilitätsentwicklungskonzeptes 2035 aus dem Jahr 2020 – anknüpfen. Die Erstellung eines solchen zukunftsweisenden Mobilitätskonzeptes sollte dabei unbedingt im engmaschigen Dialog mit den Entscheidungsträger:innen erarbeitet werden, um eine größtmögliche Tragfähigkeit der Ergebnisse sicherzustellen.

### Legende

#### Leitbildbausteine

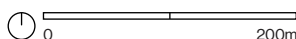
-  Entwicklungsgebiete
-  Geplante Baufelder
-  Geplante Gebäude
-  Geplante Grünflächen
-  Geplante wichtige Fuß- und Radwegebeziehungen
-  Maßnahmen

#### Bestand

-  Geltungsbereich ISEK
-  Gewässer
-  Öffentliche Gebäude
-  Zentrale öffentliche Räume
-  Grünflächen
-  Denkmäler/Kunst im öffentlichen Raum
-  Nahversorger

#### Zukünftige Mobilitätsangebote (Ringschluss)

-  Busbahnhof
-  Bahnhof
-  S-Bahn-Zugänge
-  Park&Ride
-  Bike&Ride
-  Bestehenbleibende öffentliche Parkplätze und -häuser
-  Umfahrung Fliegerhorst



### 1 Mayr-Wirt-Areal

Das derzeit brach liegende, temporär als Parkplatz genutzte Areal in der Haager Str. 4 ist durch seine zentrale Lage ein ganz besonderer Baustein in der weiteren Entwicklung der Altstadt.

Das charakteristische jedoch seit 2018 geschlossene Mayr-Wirt-Gebäude wurde nach langen Diskussionen aufgrund erheblicher Mängel Ende 2022 abgerissen. Das Gelände in hervorragende Altstadt-Lage befindet sich seit 2009 in Besitz der Stadt. Eine Machbarkeitsstudie geht von einer dreigeschossigen Bebauung mit den Nutzungen Gastronomie, Gewerbe und Wohnen aus. Außerdem ist eine zweigeschossige Tiefgarage vorgesehen.

Projektstatus:

2020 beschloss der Stadtrat die Ausrichtung eines städtebaulichen Wettbewerbs. Ein städtebaulicher Wettbewerb für das Areal befindet sich in Vorbereitung.

→ Ausschreibung für Wettbewerb in Arbeit

Strukturelle Anforderungen:

→ Anschlüsse zum Grünen Innenstadtring und zur Grünen Spange Süd herstellen

→ Nutzung/Belebung der Erdgeschosszone zur Haager Straße

→ Nutzungsvorschläge : Veranstaltungsort für alle Generationen, Gastronomie (niedrigschwellig), Angebot für altersgerechtes Wohnen für Senior:innen (z.B. Wohngemeinschaften, Mehr-Generationen-Wohnen, betreutes Wohnen)

→ Ansprechende dem Stadtbild entsprechende Gestaltung

→ Tiefgarage

Maßnahmen:

→ Investorenwettbewerb



Legende	
Leitbildbausteine	
	Entwicklungsgebiet
	Geplante Gebäude
	Geplante Baufelder
	Raumkante zur Haager Straße
	Öffentlichen Raum gestalten
	Eingänge ins Quartier/mögliche Anknüpfungspunkte
	Durchwegung herstellen
	Kreuzungsbereich gestalten
	Bezug zur Sempt herstellen
	Wichtige Fuß- und Radwegebeziehungen
Bestand	
	Raumkanten
	Öffentliche Gebäude Bestand/Planung
	Denkmäler/Kunst im öffentlichen Raum
	Parkplatz
	Grünflächen
	Bestehende Wegeverbindungen

## 2 Am Mühlgraben

Die heute als Parkplatz genutzte und sehr beliebte Fläche zwischen Mühlgraben und Landshuter Straße ist ein zentrales Bindeglied zwischen Altstadt und dem neuen Bahnhof bzw. dem Fliegerhorst-Gelände. Hier soll ein nutzungsgemischtes Quartier entstehen, das der hohen Lagequalität in unmittelbarer Nachbarschaft zur Altstadt gerecht wird. Dabei ist in besonderer Weise die Verbindung zwischen Mühlgraben und der Landshuter Straße als Teil der Grünen Spange Nord sicherzustellen, sowie eine attraktive öffentliche Durchwegung entlang der Sempt zu schaffen.

### Projektstatus:

Für den Standort liegt ein Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs aus dem Jahr 2016 vor. Dieses liegt bereits als Vorentwurf Bebauungsplan vor. Aufgrund der zentralen Lage am Grünen Altstadtring und an der Landshuter Straße ist eine Entwicklung des Areals im vorgesehenen Umfang empfehlenswert. Die sehr beliebten und für den Einzelhandel sehr wichtigen wegfallende Parkplätze sind unbedingt in reduzierter Form altstadtnah zu ersetzen.

Bereits beschlossen und in Vorbereitung befinden sich die Sanierung des angrenzenden Franz Xaver Stahl Museums und der angrenzende Neubau des Kunst- und Begegnungshauses (Ergebnis eines Architekturwettbewerbs 2021/22). Der bestehende Museumsgarten bleibt erhalten und wird zukünftig von beiden Institutionen genutzt. Im Untergeschoss des Kunsthauses wird ein Kunstwerke-Depot untergebracht.

Am Kreuzungspunkt zur Landshuter Straße ist ein öffentliches Gebäude vorgesehen, welches sowohl gestalterisch als auch nutzungsspezifisch auf die besondere städtebauliche Lage am Kreuzungspunkt der Landshuter Straße und der Grünen Spange Nord als direkter Weg in die Altstadt Erdings eingeht.

### Strukturelle Anforderungen:

- Öffentliche Durchwegung (Grüne Spange) zwischen Mühlgraben und Landshuter Straße sichern
- Schauseite/Visitenkarte zur Landshuter Straße
- Hochwertige Gestaltung und öffentlichkeitswirksame Nutzung an der Landshuter Straße als Auftakt ins Quartier (Architektur und öffentlicher Raum)
- Ansprechende Gestaltung der Eingangssituation im Westen mit Zugang zum Wasser
- Nutzungsgemischtes Quartier
- Durchwegung entlang der Sempt sicherstellen

### Maßnahmen:

- Planungsworkshop/Dialogverfahren: Aufgrund der komplexen Interessenslage unter allen entwicklungsrelevanten Akteuer:innen und der hohen Bedeutung des Standorts für die gesamte Innenstadt, empfiehlt sich ein dialogorientiertes Planungsverfahren, das – anders als ein klassischer Architekturwettbewerb – in Kenntnis und nicht in Konkurrenz unter allen Beteiligten läuft. So lassen sich auch im laufenden Entwurfsprozess die unterschiedlichen Positionen diskutieren und auf die Entwurfsbeiträge übertragen.



### 3 Feuerwehr und Alter Bauhof

Der derzeitige Standort der Feuerwehr Erding in der Lebzelterstraße wird langfristig zum Stadion verlegt. Somit kann die frei werdende Fläche zusammen mit dem ehemaligen Bauhof-Areal, welches derzeit als Parkplatz genutzt wird, entwickelt werden. So entsteht für das gesamte Areal die Möglichkeit, hier ein zusammenhängendes, attraktives Quartier in bester Lage zu entwickeln.

Das Entwicklungsgebiet liegt am Rande der Altstadt und ist Teil des Grünen Innenstadtrings. Der Standort lässt sich gut an den neuen Bahnhof anbinden.

Projektstatus:

/

Strukturelle Anforderungen :

- Grünfläche, Spielplatz/generationenübergreifender Treffpunkt im Süden des Areals

- Attraktive Wegeführung entlang der Sempt (Innenstadtring)/ Anschluss Friedhofweg
- Standort für innerstädtischen Nahversorger in unmittelbarer Nähe zu Parkhaus oder in Verbindung mit Parkhaus prüfen
- Wohnen für alle (verschiedene Finanzierungsmodelle)
- Überprüfung Durchfahrt weiterhin notwendig -> periphere Verkehrserschließung/ autofreies Quartier am alten Bauhof
- Hoher Anteil Grün in unterschiedlichsten Maßstäben
- Eignung des Standorts für innenstadtnahes Parken ist zu prüfen (Mobilitätskonzept)

Maßnahmen:

- Städtebaulicher Ideenwettbewerb für Fokusgebiet + erweiterter Betrachtungsraum (Lodererplatz und ehemaliges Arbeitsamt)



Legende	
Leitbildbausteine	
	Entwicklungsgebiet
	Erweiterter Betrachtungsraum
	Geplante Gebäude/Baufelder
	Eingänge ins Quartier/mögliche Anknüpfungspunkte
	Wichtige Wegebeziehungen
	Durchwegung herstellen
	Kreuzungsbereich gestalten
	Bezug zur Sempt herstellen
	Durchwegung erhalten
	Mehrgenerationentreffpunkt schaffen
Bestand	
	Raumkanten
	Öffentliche Gebäude
	Denkmäler/Kunst
	Parkplatz
	Grünflächen
	Bestehende Wegeverbindungen
	Spielplatz

#### 4 Alter Bahnhof

Die Entwicklung des neuen Bahnhofs als Auftakt zum Fliegerhorst-Areal ermöglicht bei einer geplanten Tunnellegung der S-Bahn-Trasse eine neue Nutzung des heutigen Bahnhofareals. Die Trasse selbst kann künftig als hochrangige Fuß- und Radverbindung zwischen dem Stadtpark im Süden und dem Fliegerhorst-Areal bzw. dem Erholungsgebiet Kronthaler Weiher im Norden dienen. Die sogenannte Grüne Fuge stellt einen wichtigen Baustein des Grünen Innenstadtrings dar. Gleichzeitig ermöglicht die neue Nutzung des Areals die oberirdische Querung des bisher als Barriere im Stadtraum präsenten Zugverkehrs und dient somit als Bindeglied zwischen der Innenstadt und den östlichen Wohngebieten, u.a. dem Entwicklungsgebiet „Poststadt“.



#### Projektstatus:

Für den Alten Bahnhof liegen ein Strukturkonzept (Bebauungsplan Nr. 212 - Entwurf „Alter Bahnhof“ (2013)) vor.

#### Strukturelle Anforderungen:

- Ausgewogene Nutzungsmischung: Gewerbe, Büro, kleinteilige Produktion, Gastronomie
- Im Erschütterungsbereich der S-Bahn keine Wohnnutzung
- Anbindung an östliches Wohnquartier und Entwicklungsgebiet „Poststadt“
- Fortsetzung der Grünen Fuge/Fahrradhighway aus dem Fliegerhorst: hochrangige Fuß- und Radverbindung entlang des Innenstadtrings
- Eignung des Standorts für innenstadtnahes Parken ist zu prüfen (Mobilitätskonzept)

#### Maßnahmen:

- Städtebaulicher Wettbewerb für Fokusgebiet + erweiterter Betrachtungsraum





# Das integrierte Entwicklungskonzept



→ Beschriftungen

## Legende

### Bestand

- Geltungsbereich ISEK
- Gewässer
- Öffentliche Gebäude
- Zentrale öffentliche Räume
- Denkmäler/Kunst im öffentlichen Raum
- Nahversorger
- Religiöse Einrichtungen

- Grünflächen
- Bestehende Wegeverbindungen
- Spielplätze in Wohngebieten
- Große Spielplätze
- Sportplätze
- Schwimmbad
- Friedhof
- Kleingärten

### Zukünftige Mobilitätsangebote (Ringschluss)

- ZOB Busbahnhof
- BHF Bahnhof
- S-Bahn-Zugänge
- P&R Park&Ride
- B&R Bike&Ride
- Bestehenbleibende öffentliche Parkplätze und -häuser
- Umfahrung Fliegerhorst
- Zentrale Zufahrtsrouten

### Leitbildbausteine

#### Altstadt, Straßen und Plätze

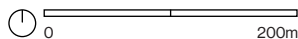
- Altstadtbereich
- Umgriff für VU Sanierungsgebiet und Altstadtfibel
- Umgestaltungsbereiche
- Stadteingänge
- Wichtige Wegebeziehungen der Innenstadt

#### Klima, Grün- und Freiräume

- Innenstadtring
- Grüne Fuge/Fahrradhighway
- Grüne Spangen
- Untergeordnete grüne Verbindungen
- Durchwegung erhalten
- Durchwegung herstellen
- Kreuzungsbereich gestalten

#### Entwicklungsbausteine

- Entwicklungsgebiete
- Geplante Gebäude
- Geplante Grünflächen
- Geplante wichtige Fuß- und Radwegebeziehungen



# Maßnahmenkatalog

## Handlungsfeld Altstadt, Straßen und Plätze

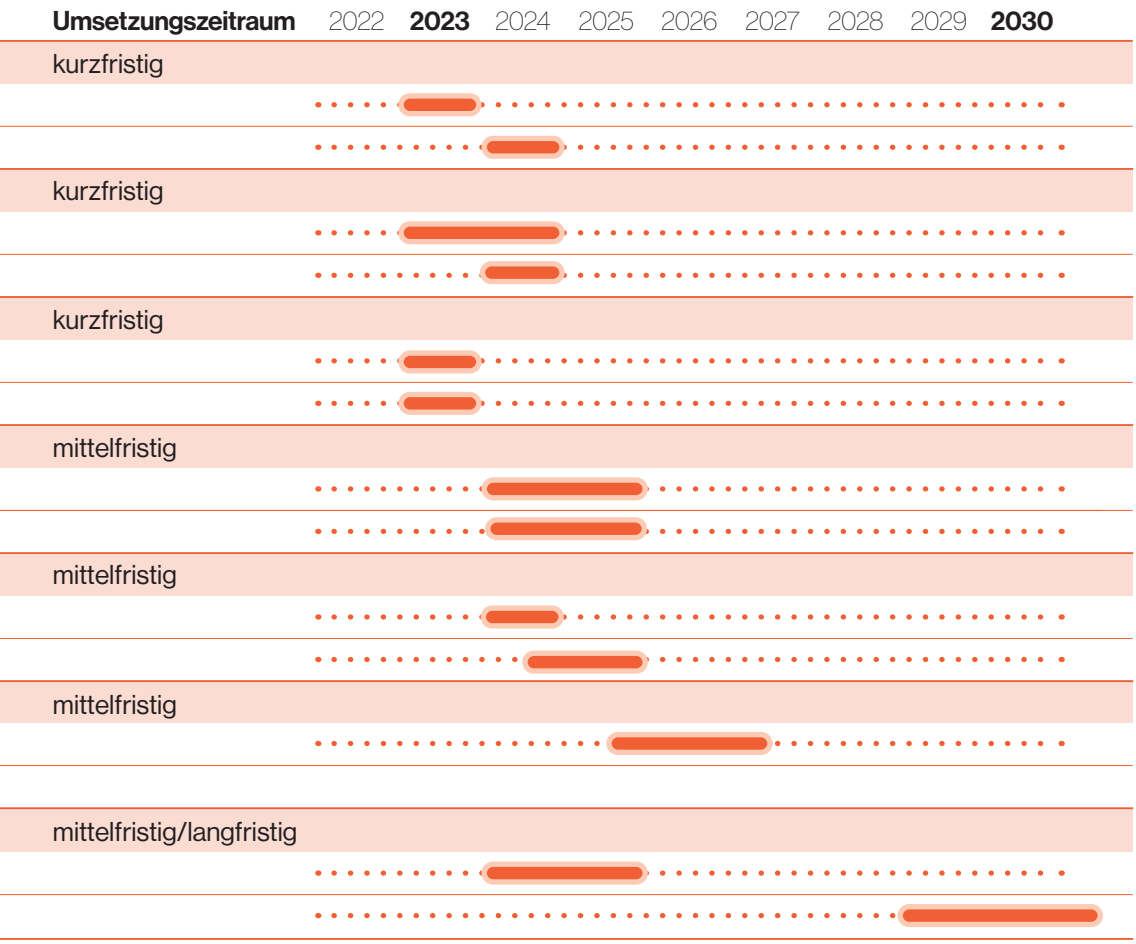
	Maßnahme	Finanzierungsbedarf	Zuständigkeit
1	Sanierungssatzung		Stadt Erding
	→ Vorbereitende Untersuchungen		Externes Planungsbüro
	→ Städtebauliche Beratung		Externes Planungsbüro
2	Baukulturelle Leitlinien		Stadt Erding
	→ Erstellung Altstadtfibelf/Gestaltungssatzung		Stadtplanungsamt mit Arbeitsgruppe
	→ Erstellung Bebauungsplan Ensemble		Externes Planungsbüro
3	„Schöner Turm“ am Landshuter Tor		Stadt Erding
	→ Nutzungskonzept		
	→ Sanierung		
4	Schrankenplatz/Friedrich-Fischer-Straße		Stadt Erding
	→ Umgestaltung Friedrich-Fischer-Straße		
	→ Umgestaltung Schrankenplatz		
5	Stadtmauer am Grünen Markt		Stadt Erding
	→ Grunderwerb		
	→ Sanierung		
6	Barrierefreie Umgestaltung Rätschenbach		Stadt Erding
	→ Umbau		
7	„Klimafitte Landshuter Straße“		Stadt Erding
	→ Erstellung Leitbild		Externes Planungsbüro
	→ Umbau		

Geringer Finanzierungsbedarf bis 100.000 EUR

Mittlerer Finanzierungsbedarf bis 500.000 EUR

Hoher Finanzierungsbedarf ab 500.000 EUR

# Das Entwicklungskonzept

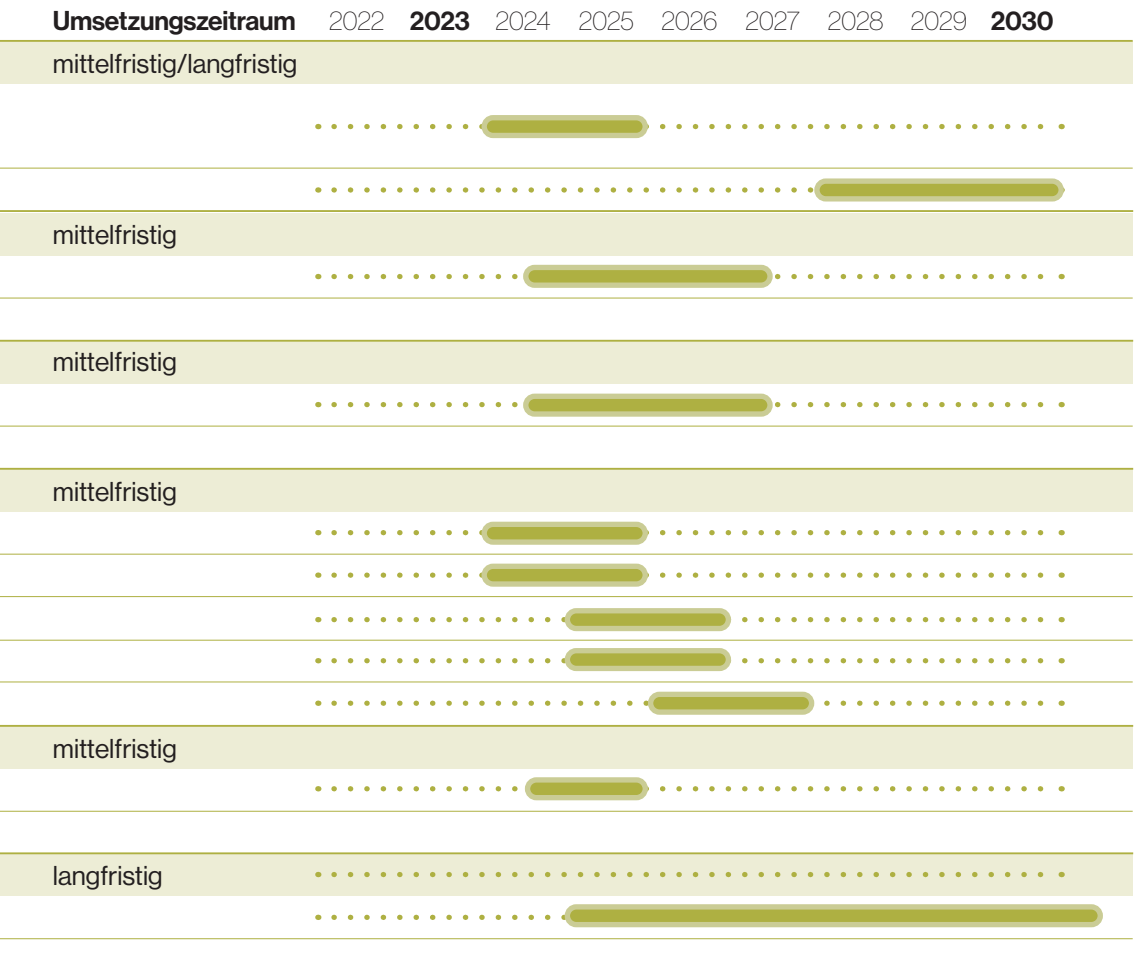


# Maßnahmenkatalog Handlungsfeld Klima, Grün- und Freiräume

	Maßnahme	Finanzierungsbedarf	Zuständigkeit
1	„Grüne Fuge“/Fahrradhighway → Entwurfs- und Realisierungsplanung Radweg- und Freiraumgestaltung → Umbau	● ● ●	Stadt Erding
2a	Grüne Spange Nord → Qualifizierung der Grünen Spange Nord	● ● ●	Stadt Erding
2b	Grüne Spange Süd → Qualifizierung der Grünen Spange Süd	● ● ●	Stadt Erding
3	Grüner Markt mit Semppterrasse → Feinuntersuchung + Wettbewerb Grüner Markt → Erwerb Grundstück am Grünen Markt → Sanierung/Umbau Spielplatz → Semppterrasse → Sanierung Platzbereich	● ● ●	Stadt Erding
4	Regenwasser-/Starkregenmanagement-Konzept → Erstellung Konzept	● ● ●	Stadt Erding
5	Grüner Innenstadtring → Qualifizierung Grüner Innenstadtring	● ● ●	Stadt Erding

Geringer Finanzierungsbedarf bis 100.000 EUR	● ● ●
Mittlerer Finanzierungsbedarf bis 500.000 EUR	● ● ●
Hoher Finanzierungsbedarf ab 500.000 EUR	● ● ●







# Das Entwicklungskonzept



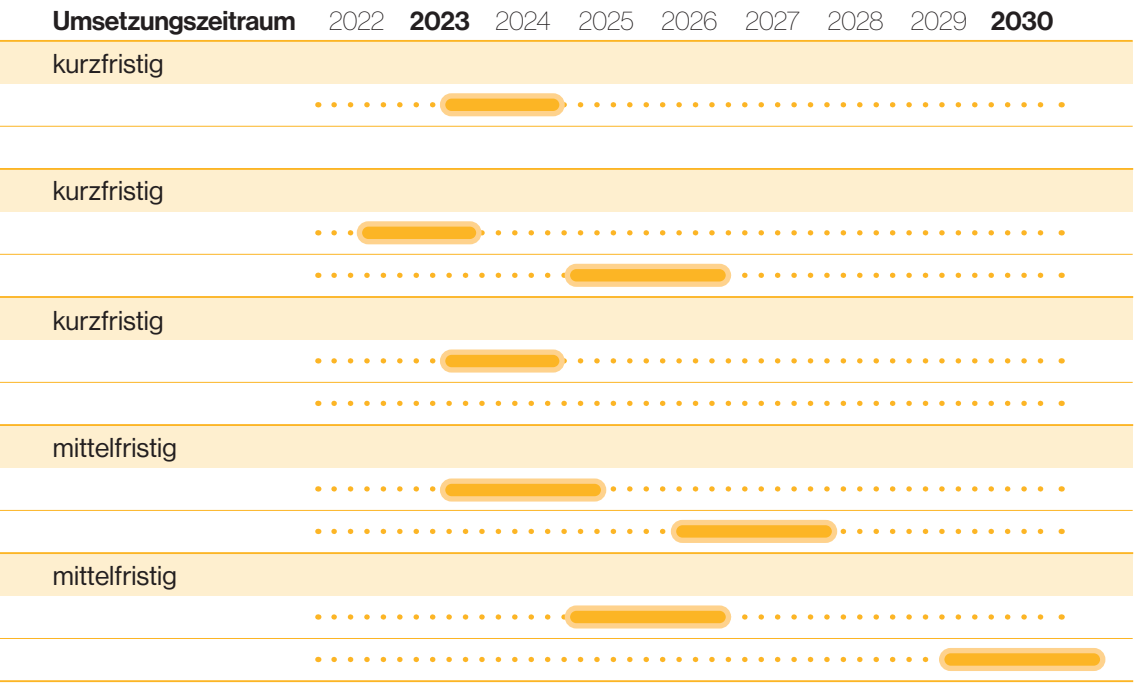
# Maßnahmenkatalog

## Handlungsfeld Entwicklungsbausteine

	Maßnahme	Finanzierungsbedarf	Zuständigkeit
	Mobilitätskonzept Innenstadt → Erstellung Mobilitätskonzept		Stadt Erding
1	Mayr-Wirt-Areal → Investorenwettbewerb → Umsetzung		Stadt Erding
2	Am Mühlgraben → Planungsworkshop/Dialogverfahren → Umsetzung		Stadt Erding
3	Feuerwehr und Alter Bauhof → Städtebaulicher Ideenwettbewerb → Umsetzung		Stadt Erding
4	Alter Bahnhof → Städtebaulicher Wettbewerb → Umsetzung		Stadt Erding

Geringer Finanzierungsbedarf bis 100.000 EUR		
Mittlerer Finanzierungsbedarf bis 500.000 EUR		
Hoher Finanzierungsbedarf ab 500.000 EUR		

# Das Entwicklungskonzept



# Nächste Schritte



## Nächste Schritte

### **Das Entwicklungskonzept als Steuerungsinstrument**

Das Entwicklungskonzept zur Innenstadt von Erding ist Teil einer Daueraufgabe der Stadt, die kontinuierlich fortgeschrieben werden muss. Mit einem weiten Zeithorizont gibt das Dokument eine zusammenhängende und vorausschauende Übersicht über aufeinander bezogene Projekte zur städtebaulichen Entwicklung. Es werden jene Handlungsfelder, Leitziele und Umsetzungsmaßnahmen aufgezeigt, die im besonderen die großen Entwicklungspotenziale der Innenstadt und damit der gesamten Stadt aufgreifen. Dabei stellt jede Maßnahme spezifische Anforderungen an die weiteren Planungsschritte und die Gestaltung weiterer Planungsprozesse bzw. Projektentwicklungen. Die hier dargestellten Zusammenhänge und Empfehlungen bilden das Entwicklungsgerüst, innerhalb dessen nun die nächsten Etappen genommen werden können.

### **Fortsetzung des Dialogs**

Ihr Engagement für die Innenstadt haben die Erdingerinnen und Erdinger während des Innenstadtforums eindrucksvoll bewiesen. Nun wird es darauf ankommen, den offenen und dialogorientierten Planungsansatz auch in die konkrete Projektarbeit hineinzutragen. Es geht um die Förderung des Miteinanders und um die zielführende Verknüpfung öffentlichen und privaten Engagements. Dieses Entwicklungskonzept bildet dazu die gemeinsame Grundlage, versteht sich gleichermaßen als Plattform und Richtschnur eines auf Kooperation ausgerichteten Handelns.

### **Die Lenkungsgruppe als Kommunikationsplattform**

Es wird nachdrücklich empfohlen, die Arbeit in der Lenkungsgruppe zur Entwicklung der Innenstadt fortzusetzen. Der Faden darf jetzt nicht abreißen! Es scheint besonders zielführend für die erfolgreiche Umsetzung von Projekten zu sein, an bestehende Strukturen und Kommunikationsformen anzuknüpfen. Gerade die anstehenden Projektvorhaben benötigen auch weiterhin einen umfassenden und offenen Austausch unter allen Beteiligten. Die Lenkungsgruppe als stabile, kontinuierliche Plattform soll Grundlage für die gemeinsame Arbeit im Ortszentrum werden. Erforderlich scheint dazu eine klare Agenda und konkrete Anlässe des Austauschs. Diese Anlässe sind in diesem Entwicklungskonzept benannt.

### **Es geht weiter!**

Mit dem Beschluss des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept für die Erdinger Innenstadt bekennt sich die Stadt zu den hier aufgezeigten Leitzielen und den Entwicklungsvorhaben. In den nächsten Schritten wird es darum gehen, die empfohlenen Umsetzungsprojekte zu förderfähigen Projekten auszuarbeiten. Über diese konkreten Projekte hinaus sollen die formulierten Zielsetzungen und alle weiteren empfohlenen Maßnahmen nachdrücklich weiter verfolgt werden. Sie alle tragen zu einer vorausschauenden und tragfähigen Entwicklung der Erdinger Innenstadt bei.

**ISEK Innenstadt Erding –  
Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept**  
Fortschreibung 2023