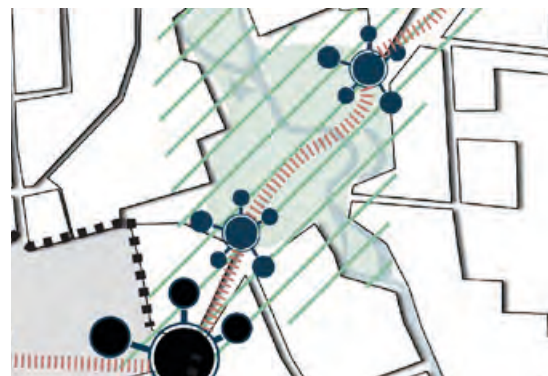


ED2050: *Gap Closing*

Projekt im Masterstudiengang Urbanistik – Landschaft und Stadt
Wintersemester 2019/2020



Technische Universität München
Lehrstuhl für Raumentwicklung
Prof. Dr. Alain Thierstein



Grußwort

Man kann den Initiatoren des Projekts „Urban Landscape 1“ um Prof. Dr. Alain Thierstein vom Lehrstuhl für Raumentwicklung der Technischen Universität (TU) München nur gratulieren. Wie die Entwicklungsstudie für Erding bis ins Jahr 2050 erneut bewies, kennt das Langzeitprojekt ausschließlich Gewinner: Zum einen natürlich die Studierenden selbst, weil sie die theoretischen Kenntnisse ihres Studiums in der Praxis erproben können. Großen Nutzen aus dem Masterstudiengang ziehen zum anderen die untersuchten Kommunen, wie jetzt Erding. Mich freut dabei besonders der frische und junge Blick von außen. Denn obwohl Erfahrung und die exakte Kenntnis der lokalen Gegebenheiten immens wichtig sind, schränkt dieser ausgeprägte Realismus manchmal den Blick auf das Mögliche ein und lässt das Wünschenswerte außer Acht.

Was „ED 2050 Gap Closing“ so spannend machte, sind seine Dimensionen. Wird die Konversion des Fliegerhorst-Geländes Realität, entsteht hier nicht nur ein völlig neuer Stadtteil, sondern mit dem S-Bahn-Ringschluss und dem neuen Erdinger Bahnhof ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für den gesamten südostbayerischen Raum. Bezieht man in die Überlegungen darüber hinaus noch Themen wie den Klimawandel, neue Formen der Mobilität und Energieeffizienz mit ein, könnte die Entwicklung des Areals Modellcharakter für viele andere Kommunen haben. Sich mit den unterschiedlichsten Ansätzen zu beschäftigen, lohnt also in jedem Fall. Genau dafür bedanke ich mich sehr herzlich bei allen Beteiligten.

Preface

One can only congratulate the initiators of the project "Urban Landscape 1" supporting Prof. Dr. Alain Thierstein from the Department of Urban Development at the Technical University (TU) Munich. As the development study for Erding up until the year 2050 once again proved, the long-term project produces only winners: On the one hand, of course, the students themselves, because they can test the theoretical knowledge of their studies in practice. On the other hand, the municipalities studied, such as Erding, also benefit greatly from the Master's course. I am particularly pleased about the fresh and young view from outside. Although experience and precise knowledge of local conditions are immensely important, this pronounced realism sometimes limits the view of what is possible and ignores what is desirable.

What made "ED 2050 Gap Closing" so exciting are its dimensions. If the conversion of the military air base site becomes reality, not only will a completely new district be created here, but with the S-Bahn ring closure and the new Erding station, an important traffic junction for the entire southeast Bavarian region will be created. If one also takes into account issues such as climate change, new forms of mobility and energy efficiency, the development of the site could serve as a model for many other municipalities. So it is definitely worthwhile to consider a wide variety of approaches. And that is precisely why I would like to thank everyone involved.

Oberbürgermeister der Stadt Erding
Maximilian Gotz

Inhaltsverzeichnis | Contents



Technische Universität München
Fakultät für Architektur

Lehrstuhl für Raumentwicklung
Chair of Urban Development

Prof. Dr. Alain Thierstein

Dr. Julia Schlegel
Markus Weinig
Diane Arvanitakis
Dr. Alice Labadini

Arcisstr. 21

D 80333 München

T: +49-(0)89-289-22489

F: +49-(0)89-289-22576

<http://ar.tum.de/re>

Studierende, M.Sc. Urbanistik

Joris Allemann, Michael Backes,
Aida Demchenko, Andrea Ertl,

Jana Gregorczyk, Franziska Jung, Tim Keim,

Maria Knoll, Spyridon-Nektarios Koulouris,

Susanne Lebedicker, Freya Probst,

Ivan Selednikov, Julia Wolf, Qianzi Yang

Grußwort <i>Preface</i>	2
Einleitung <i>Introduction</i>	4
Exkursion <i>Field Trip</i>	9
Ausstellung <i>Exhibition</i>	13
Projekte <i>Projects</i>	
Pack ma`s!	17
Mia hom an Schneid	27
Erding Cares	41
Raum für Bewegung / Raum für Begegnung	51
Quellenangaben <i>References</i>	62
Bildrechte <i>Copyright</i>	62
Danksagung <i>Acknowledgements</i>	63
Impressum <i>Imprint</i>	64

Einleitung

Die Broschüre „Erding ED2050: Gap closing“ dokumentiert die Arbeiten von vierzehn Studierenden im ersten Semester des Masterstudiengangs „Urbanistik - Landschaft und Stadt“ an der Fakultät für Architektur der Technischen Universität München (TUM). Die Studierenden untersuchten im Winter 2019/20 über vier Monate hinweg die räumliche Entwicklung Erdings. Hierzu nahmen sie eine prozessuale Perspektive auf die Transformation der gebauten, funktionalen und relationalen Umwelt ein. Das Semesterziel war es eine multiskalare Betrachtung und ein tiefgreifendes Verständnis des Untersuchungsraums und seiner regionalen Verflechtung zu erarbeiten. Der Schwerpunkt lag in der Entwicklung alternativer Zukunftsvorstellungen und der Ausarbeitung einer räumlichen Strategie mit notwendigen Interventionen für Kommune, Zivilgesellschaft und Privatwirtschaft.

Der Masterstudiengang: Urbanistik – Landschaft und Stadt

Der Masterstudiengang spricht Absolvent*innen aus den Fachrichtungen Architektur, Landschaftsplanung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, Umweltplanung, Geographie und Soziologie an. Der thematische Schwerpunkt liegt in der Erforschung und Entwicklung von Raum. Für Städte und Stadtregionen, die mit Anforderungen aus ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhängen wachsender Komplexität konfrontiert sind, sollen Lösungsansätze und Perspektiven entwickelt werden. Der Organisation des Raumes kommt eine zentrale Rolle bei der Aufgabe zu, diese wechselseitigen Herausforderungen aktiv anzugehen. Die Studierenden erlernen die für das Arbeitsfeld der räumlichen Planung und Gestaltung notwendigen methodischen,

fachlichen und sozialen Kompetenzen. Im Unterschied zu grundständig ausgebildeten Stadtplaner*innen sind Urbanist*innen in der Lage die Multidimensionalität räumlicher Entwicklungen durch individuelle disziplinäre Fachkenntnisse und interdisziplinäre Herangehensweise zu erkennen. Entwickelt werden ganzheitliche räumliche Strategien, die zukünftige komplexe Herausforderungen, soziale Prozesse und Akteurskonstellationen sowie wirtschaftliche, ökologische und gesetzliche Rahmenbedingungen berücksichtigen.

Gerade im ersten Semester des Masters ist die Verknüpfung von Theorie und Praxis im Sinne eines explorativen Forschungsansatzes eine schwer zufassende Aufgabe. Den Studierenden sollen geeignete Fähigkeiten für die Praxis der Raumplanung und der Raumentwicklung vermittelt werden. Zudem wird von den Studierenden ein sich entwickelnder elaborierter kritischer Blick auf den aktuellen Stand der Praxis erwartet. An dieser heiklen Schnittstelle sind Studierende zumeist eher bereit kreative Risiken einzugehen als etablierte Planer*innen. Die Ausstellung „ED2050: Gap closing“ dokumentiert neben den Ergebnissen der Studierenden auch den interdisziplinären Ansatz des Studiengangs, der die Studierenden aus der Komfortzone etablierter Praxen der Raumplanung herauszulocken vermag.

Wissenschaftliche Einbettung: Entwerfen von Regionen

Die methodische Untersuchung Erdings vermittelt den Studierenden grundlegende Kompetenzen im Entwerfen auf regionalem Maßstab. Dieser Maßstabssprung erscheint für die Studierenden der Urbanistik und der Architektur zunächst ungewöhnlich, ist aber für eine innovative und forschungsnahe Ausbildung unverzichtbar. Nach Jahrzehnten von Sub- und Desurbanisierung beobachten wir heute einen Trendwandel hin zur Reurbanisierung. Die Wiederherstellung innerstädtischer

historischer Stadtquartiere leistete hierzu ihren Teil. Das Städtische erstreckt sich längst über die Grenzen verdichteter Siedlungskörper und administrativer Gebietskörperschaften hinaus. Stadt zu verstehen bedarf der Betrachtung des scheinbar Unstädtischen. Feriensiedlungen, Autobahnen und großflächige Supermärkte sind alle Teil des urbanen Gewebes (Lefebvre, 1979/2003: 3-4). Die europäische Stadt ist eine polyzentrische Stadtlandschaft.

Diese Erkenntnis verändert die Arbeitsweise in Architektur und Raumplanung. Die Regionalplanung beschränkt sich heute noch vermehrt auf die Vermeidung unerwünschter Entwicklungen. Da die Region aber eine entscheidende Rolle in der Bereitstellung städtischer Qualitäten einnimmt, gilt es die Region nicht nur zu regulieren, sondern als urbanen Raum zu gestalten. Der regionale Maßstab konfrontiert die Planer*innen dabei mit neuen Herausforderungen, die die Grenzen des Gestalt- und Steuerbaren betreffen. Eine Region ist nicht im gleichen Detaillierungsgrad zu entwerfen wie Gebäude oder Stadtquartiere. Studierende lernen daher ein relationales Raumverständnis anzuwenden, selektiv auf mehreren Maßstabsebenen wirkungsvolle Interventionen zu entwerfen und diese in ein ganzheitliches ergebnisorientiertes Konzept einzubetten.

Arbeitsmethodik

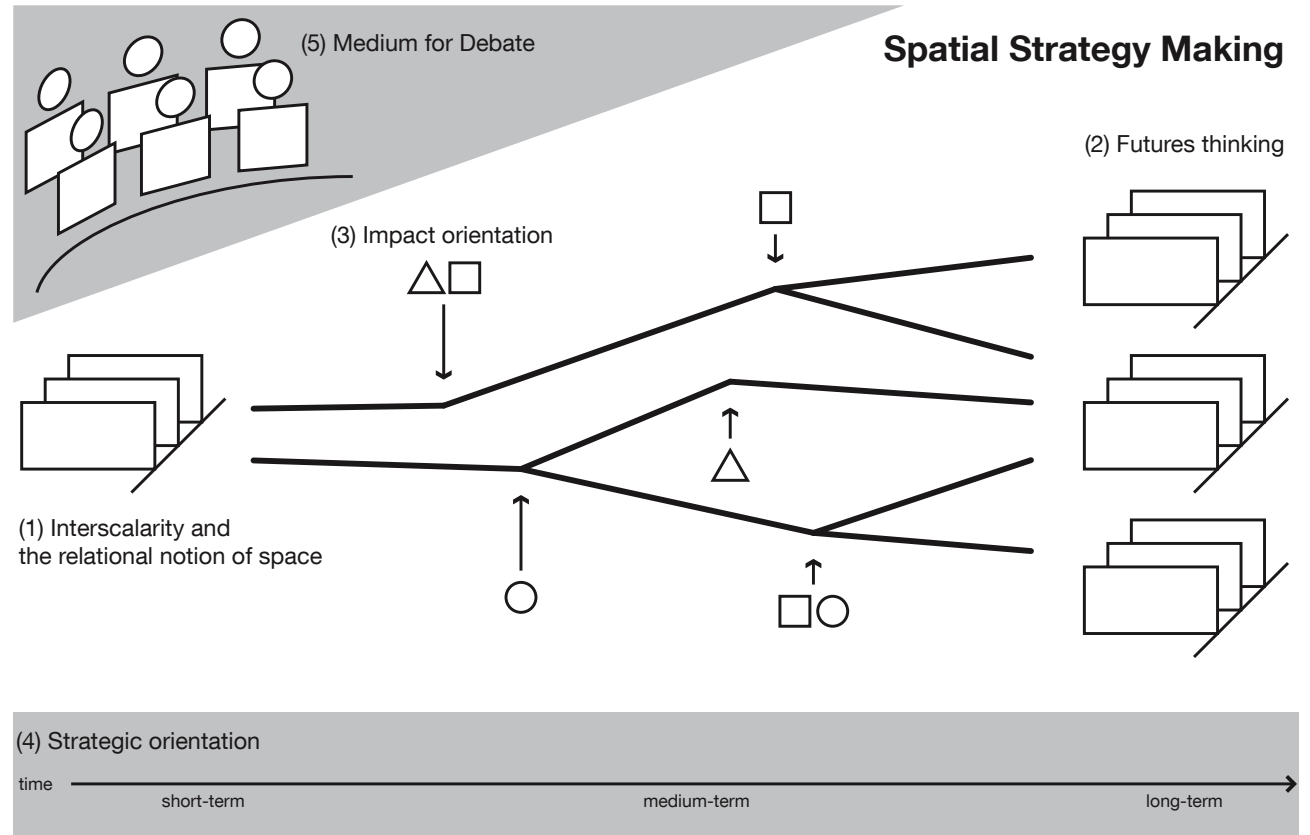
Das Projekt gliedert sich in Vorlesungen, Workshops und individuelle Gruppenarbeit. Vorlesungen (Inputs) vermitteln wichtiges Wissen zu Themenstellung und Ort, und ermöglichen den Studierenden das reflektierte Einordnen der eigenen Tätigkeit in Praxis und wissenschaftlichen Diskurs. Workshops helfen den Studierenden notwendige technische oder methodische Tools im Rahmen des Projektes zu erlernen. Die Workshops ersetzen nicht die methodische Vorbildung aus dem Bachelorstudium, ergänzen aber das Repertoire

der Studierenden gezielt. Die individuelle Gruppenarbeit ist Hauptbestandteil des Kurses: Auch wenn keine Vorlesungen und Workshops im Programm stehen, sollten die Studierenden im vorgesehenen Arbeitsraum (Studio) arbeiten. Dienstags ganztägig und mittwochnachmittags sind dabei als Arbeits- und Präsenzzeit vorgesehen. Ziel ist, dass Studierende unterschiedlicher Disziplinen mit- und voneinander lernen. Dies gelingt nur durch die ständige Zusammenarbeit mit physischer Präsenz. Die Gruppenarbeit wird wöchentlich von Mitarbeitenden des Lehrstuhls betreut.

Das Semester teilt sich in drei Arbeitsphasen: (1) Eine thematisch-räumliche Analyse, (2) eine systemische Betrachtung der zukünftigen Entwicklung und (3) das Entwerfen einer räumlichen Strategie. Dabei arbeiten die Studierenden je Phase in Gruppen zusammen.

Phase 1 des Semesters hat einen analytischen Fokus. Jede Gruppe arbeitet zu einem Themenfeld, das sich aus dem Trendreport, des international tätigen Beratungs- und Planungsunternehmens EBP (EBP, 2016) ableitet. Die zugewiesenen Trends geben das analytische Spektrum vor. Ziel ist es, die bedeutendsten Stärken, Schwächen der Region je Themenfeld zu identifizieren und räumlich zu verstehen und zu visualisieren. Dies bedarf neben dem Arbeiten mit Indikatoren und statistischen Karten, auch des Verstehens der räumlich-physischen Organisation der Region. Bestehende Stärken und Schwächen werden mithilfe von wichtigen gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Trends beurteilt.

In Phase 2 rückt die zeitliche Dimension ins Zentrum der Arbeit. Die Themenfelder aus der ersten Phase werden weiterentwickelt und auf Wechselwirkungen hin untersucht um die Chancen und Risiken für die räumliche Entwicklung der Region benennen zu können.



Five complementing competencies to urban design. Quelle: Wiese et al., 2014: 2

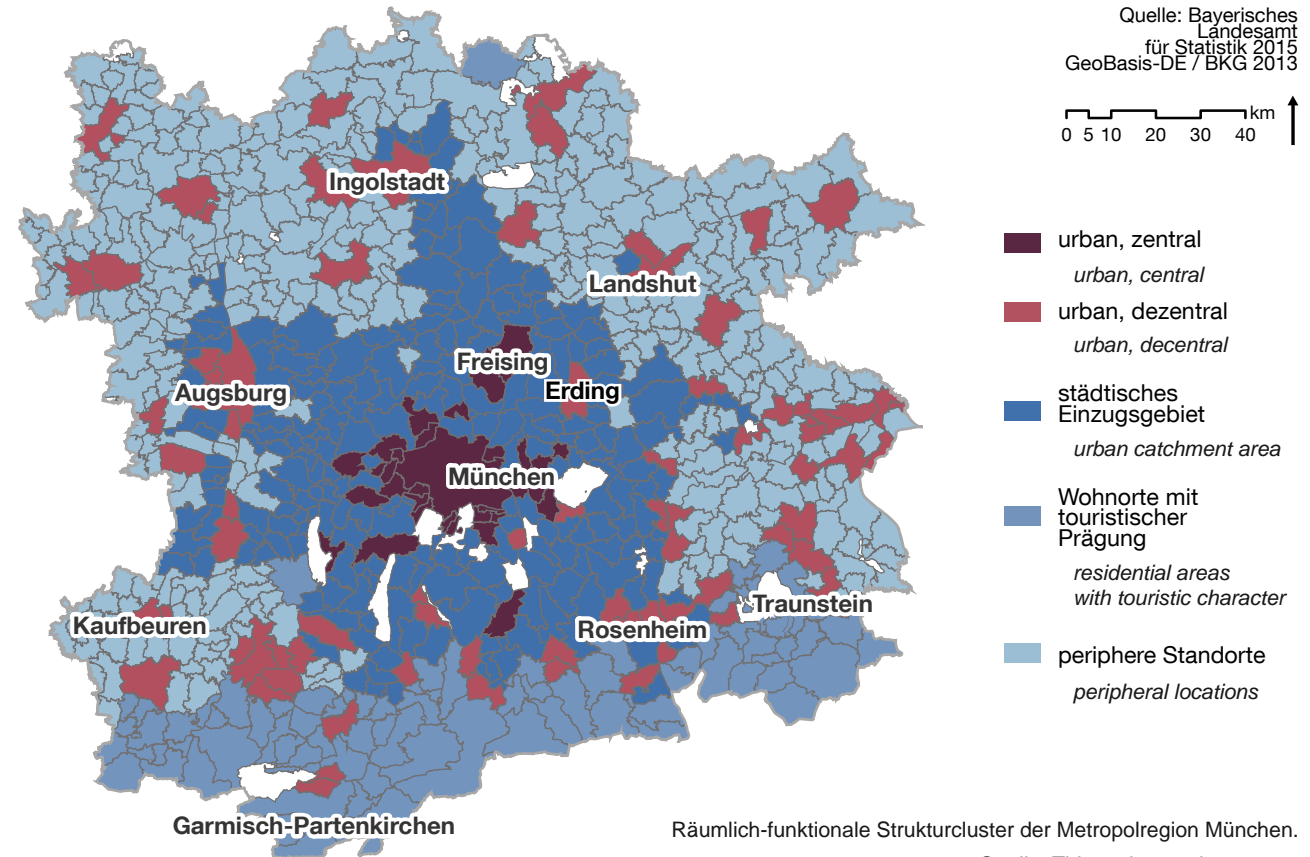
Je ein*e Student*in aus jeder thematischen Gruppe trägt ihr „Expertenwissen“ in die neue Gruppe. Das Zusammenbringen der einzelnen Experten bildet das Wissensspektrum der zweiten Phase. Ziel dieser Phase ist es, ein in sich schlüssiges Bild zu einer erreichbaren positiven alternativen Zukunft für die nächsten 30 Jahre aufzuzeichnen. Mit Hilfe einer Trendanalyse diskutieren die Studierenden, wie die in der ersten Phase erarbeiteten Stärken und Schwächen zusammenhängen und entwickeln daraus eine SWOT-Analyse sowie ein Wirkungsdiagramm.

Phase 3 konkretisiert das Zukunftsbild durch die Entwicklung räumlich konkreter Interventionen auf unterschiedlichen Maßstäben. Hierbei sind technische Ausführung und Detaillierung eher indikativ zu bearbeiten. Die durch die Interventionen beabsichtigten Wirkungen sollten hingegen klar räumlich herausgearbeitet werden. Die entwickelten Interventionen sind dann in eine zeitliche Abfolge zu bringen und jeweils potentiellen Akteuren zuzuordnen. Hieraus soll eine kongruente Strategie entstehen, die lokalen Akteuren in den nächsten 30 Jahren Orientierung geben kann.

Aufgabenstellung: Erding 2050 – Gap closing

Im Wintersemester 2019/2020 untersuchten die Studierenden den Raum der Großen Kreisstadt Erding. Hier leben rund 36.000 Einwohner, verteilt auf 3 Gemarkungen (Erding, Altenerding und Langengeisling) und 25 Gemeindeteile. Die Stadt Erding weist in den vergangenen Jahren ein kontinuierliches Wachstum auf und das Bayerische Landesamt für Statistik prognostiziert bis 2031 einen Bevölkerungszuwachs von über 10%. Die Stadt Erding ist als Oberzentrum in einem Verdichtungsraum eingestuft (RPVM, 2019) und stellt eine kleinere Mittelstadt (BBSR, 2017) in der Metropolregion München dar. Die Nähe zum Flughafen spielt eine entscheidende Rolle für die Wirtschaft vor Ort. Der Landkreis Erding ist wirtschaftlich vor allem geprägt durch kleine und mittelständische Unternehmen aus den Bereichen Dienstleistung und produzierendes Gewerbe (IHK 2019) und weist eine hohe Beschäftigtendichte auf (PVAWM, 2018). Eine Umfrage der Industrie- und Handelskammer (IHK) sieht das Beschleunigen von Genehmigungsverfahren, die Gewinnung von Fachkräften sowie den Ausbau der Breitbandversorgung als die maßgeblichen Herausforderungen der Region an (IHK, 2017).

Die flächendeckende Untersuchung der Metropolregion München WAM Wohnen – Arbeiten – Mobilität (Thierstein, Wulfhorst et. al. 2016; online abrufbar unter <http://www.re.ar.tum.de/publikationen/>) ordnet Erding innerhalb der Metropolregion München dem Raumtyp „urban, dezentral“ zu. Dieser zeichnet sich durch hohe Beschäftigtendichte, einen positiven Pendlersaldo, eine Verdichtung von Versorgungs-einrichtungen sowie einen dichten Siedlungskörper aus. Dabei liegt Erding inmitten des städtischen Einzugsgebietes der Landeshauptstadt München, im Nordosten des Stadtgebietes München



in unmittelbarer Nähe zum Münchner Flughafen im Nordwesten. Der Raum ist in Bezug auf Dichte und Ausstattung vergleichbar mit dem Raumtyp „urban, zentral“: Dennoch bestehen Unterschiede in der Erreichbarkeit, die in Erding deutlich geringer ist. Mit dem „Erdinger Ringschluß“ treiben der Freistaat Bayern und der Flughafen München ein groß angelegtes Infrastrukturprojekt voran. In mehreren Ausbausritten soll die Schienenanbindung des Flughafens aus Ost- und Südostbayern verbessert werden (BayStMB, 2019). Mit diesem Projekt sind deutliche Auswirkungen auf die

Stadt Erding und den Landkreis verbunden. Vor allem die Erreichbarkeit Erdings wird sich verbessern: In Zukunft sind regionale und überregionale Direktverbindungen von Erding zum Flughafen, nach Landshut, Regensburg und Salzburg sowie eine erhöhte Frequenz im Münchner S-Bahn-Netz vorgesehen. Diese beabsichtige Steigerung der Erreichbarkeit und Zentralität der Stadt und des Landkreises wird nicht ohne Auswirkungen auf den Raum und bspw. die Nachfrage nach Wohnraum, die Ansiedlung von Unternehmen oder den Immobilien- und Bodenmarkt bleiben. Wie positioniert sich Erding

als Teil der Metropolregion München im Spannungsfeld dieser Entwicklungen und den daraus resultierenden planerischen Herausforderungen? Welche Akteure und Handlungsebenen sind entscheidend um die Entwicklungen und Trends der Zukunft zu beeinflussen und zu gestalten? Wie können Strategien und Maßnahmen einer proaktiven Stadt- und Regionalentwicklung aussehen?

Introduction

The booklet *Erding: gap closing* documents the work of students in the first semester of the master program “Urbanism - Urban Landscape Studies and Design” at the Technical University of Munich (TUM) in the Winter semester of 2018/19. A total of fourteen students spent four months studying the spatial development of the urban district of Erding. The students have taken a process related perspective on the transformation of the built, functional and relational environment. The aim of the semester is to develop a multiscale view and a profound understanding of the study area, to develop alternative visions of the future for the Erding area and its regional interdependencies and to develop a spatial strategy with necessary interventions by the community, civil society and private economy.

Masters Course: Urbanism – Urban and Landscape Studies and Design

The Master of Science (M.Sc.) Urbanism - Urban and Landscape Studies and Design degree program appeals to graduates in fields such as architecture, landscape planning, urban planning, traffic planning, environmental planning, geography and sociology. The thematic focus of the program is to research and develop solutions to the increasingly complex environmental, economic and social challenges that cities and urban areas face in contemporary society. The organization of the space plays an important role in actively addressing these interrelated challenges. Thus, the graduates acquire the necessary methodological, professional, personal and social competencies which are required in the area of spatial planning and design. In contrast to city planners with basic training, urbanists are able to combine individual disciplinary expertise with interdisciplinary methodological knowledge and thereby develop spatial strategies for the complex future challenges within the current regulatory framework.

Combining an exploratory approach and bridging theory and practice in one semester is no easy task. On one hand, our objective is to train students to master appropriate skills for urban planning practice. On the other hand, we expand our objective to include preparing them for adopting a critical stance at the current state of affairs of that very same practice they are expected to master. At this very delicate interface, graduate students at the start of their career are perhaps more willing than more established planners to take creative risks. The present booklet documents the results of our efforts to train the ‘intellectual muscles’ of the MSc Urbanism students and to tease them out of the comfort zone of established spatial planning approaches.

Integrating Scholarship: Designing Regions

The studio-based course endows students with foundational skills for design on a regional scale. The larger scale is extraordinary leap for urban planning and architecture students, but indispensable to an innovative, research-oriented education. After decades of suburbanization and deurbanization, we are observing a reverse trend toward re-urbanization today. The restoration of historical, inner-city urban districts has played a role in this shift. It remains to be seen though, whether this re-urbanization amounts to a return to the historical city as it was once conceived. Lefebvre declared as early as 1970's that “to speak of the urban is to look beyond the city, to encompass an entire way of being, thinking and acting. In this sense, a vacation home, a highway and a rural supermarket are all part of the urban tissue” (Lefebvre, 1979/2003: 3-4). The contemporary European city is a polycentric urban landscape.

This realization is changing the spatial planning approaches of architects and urban planners. Yet, today, regional planning remains limited to the prevention of undesirable developments. However, as the regional environment plays a decisive role in determining the qualities of the urban environment, it should not merely be regulated, but rather designed as an urban space. Addressing the regional scale presents new challenges which exceed the boundaries of the designable and the manageable. A region is not to be designed with the same level of detail as a city district. This is the context in which the studio-based course is set. Towards this purpose, students learn to apply a relational multi-scalar understanding of space, to design impactful interventions at different scales, to integrate these designs into a meaningful strategic concept.

Work methodology

The project course was divided into lectures, workshops and group work. The lectures imparted important knowledge about the topic and the place and enabled the students to reflect on their own work in practice and to engage in scientific discourse. The workshops served the students to learn necessary technical or methodical tools within the framework of the project. The workshops did not replace the previous methodological training from the Bachelor's programme, but supplemented the repertoire of the students in a targeted manner. In addition, there was an excursion and further technical input from external experts.

The semester was divided into three work phases: (1) a thematic-spatial analysis, (2) a systemic consideration of the future development and (3) the design of a spatial strategy.

The first phase of the semester had an analytical focus. Each group worked on a theme derived from the EBP Trend Report. The assigned trends determined the analytical spectrum. The aim was to identify and prioritise the most significant strengths and weaknesses of the region for each thematic area. In addition to working with indicators and statistical maps, this required an understanding of the spatial-physical organisation of the region. Existing strengths and weaknesses were assessed with the help of significant social, economic and ecological trends.

The second phase focused on the temporal dimension. The themes from the first phase were further developed and examined for interrelatedness in order to identify the opportunities and risks for the spatial development of the region. One student from each thematic group contributed her/his "expert knowledge" to the new group. Bringing the individual experts together formed the knowledge spectrum of the second phase. The aim of this phase was to draw a coherent picture of an plausible

positive alternative future for the next 30 years. With the help of the trend analysis, the students discussed how the strengths and weaknesses developed in the first phase informing the development of a SWOT analysis and an impact diagram.

The third phase concretised the vision of the future by developing spatially concrete interventions on different scales. The technical execution and detailing were intended as indicative. The spatial effects intended by the interventions, on the other hand needed to be clearly planned. The proposed interventions were placed into chronological order and assigned to potential actors. This aims to create a congruent strategy that the local actors can pursue over the next 30 years.

The Task: Erding: Gap closing

In the winter semester 2019/20, the students of the Master's programme in Urban Studies have been investigating the spatial development of the city of Erding. About 36,000 inhabitants live here, distributed over 25 parts of the community. The city of Erding has shown continuous growth in recent years and the Bavarian State Office for Statistics forecasts a population increase of over 10% by 2031. The city of Erding is classified as a major centre in a conurbation (RPVM, 2019) and represents a smaller medium-sized city (BBSR, 2017) in the Munich Metropolitan Region. The proximity to the airport plays a decisive role for the local economy. The district of Erding is economically characterized above all by small and medium-sized companies from the service and manufacturing sectors (IHK 2019) and has a high employment density (PVAWM, 2018). A survey conducted by the Chamber of Industry and Commerce (IHK) sees the acceleration of approval procedures, the recruitment of skilled workers and the expansion of broadband supply as the key challenges facing the region (IHK, 2017).

The area-wide study of the Munich Metropolitan Region WAM Wohnen - Arbeiten - Mobilität (Thierstein, Wulfhorst et. al. 2016; available online at <http://www.re.ar.tum.de/publikationen/>) assigns Erding within the Munich Metropolitan Region to the spatial type „urban, decentralised“. This type is characterised by a high employment density, a positive commuter balance, a densification of supply facilities and a dense settlement structure. Erding lies in the middle of the urban catchment area of the state capital of Munich, in the north-east of the city of Munich in the immediate vicinity of Munich Airport in the north-west. In terms of density and amenities, the area is comparable to the typology „urban, central“: Nevertheless, there are differences in accessibility, which is significantly less in Erding.

With the „Erding Ringchluss“, the State of Bavaria and the Munich Airport are driving forward a large-scale infrastructure project. The airport's rail link from eastern and southeastern Bavaria is to be improved in several stages (BayStmB, 2019). This project has a significant impact on the city of Erding and the district. Above all, the accessibility of Erding will improve: In the future, regional and national direct connections from Erding to the airport, to Landshut, Regensburg and Salzburg are planned, as well as increased frequency in the Munich S-Bahn network. This intended increase in the accessibility and centrality of the city and the district will not remain without effects on space and the organization of space like for example regarding the demand for housing, the settlement of companies or the property and land market. How does Erding, as part of the Munich Metropolitan Region, position itself in the area of tension between these developments and the resulting planning challenges? Which actors and levels of action are decisive in influencing and shaping the developments and trends of the future? How can strategies and measures of proactive urban and regional development be designed?

Exkursion Erding

24. – 25. Oktober 2019

Exkursion des Lehrstuhls für Raumentwicklung

Ziel der Exkursion des Lehrstuhls für Raumentwicklung mit den Studierenden im Master Urbanistik am 24. und 25. Oktober 2019 war es, die Stadt Erding unmittelbar persönlich wahrzunehmen. Ein dichtes Programm mit Treffen verschiedener lokaler Akteure und Stakeholder diente als schneller und direkter Einstieg in die unterschiedlichen Themenstellungen und Perspektiven, die die Stadt- und Raumentwicklung in Erding beeinflussen. Die Studierenden erarbeiteten im Vorfeld Inputs zu einzelnen Themen und Stationen der Exkursion und bereiteten sich mit Kurzsrecherchen und daraus abgeleiteten Fragen auf die Expertengespräche vor.

Donnerstag, 24. Oktober

Die Exkursion begann mit der S-Bahn-Fahrt von München Hauptbahnhof nach Erding. Bevor die Gruppe mit vierzehn Studierenden des Masters Urbanistik, Prof. Dr. Alain Thierstein, Sto-Stiftung-Gastprofessorin Dr. Julia Schlegel sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Lehrstuhls im Rathaus empfangen wurde, boten der Fußweg vom Bahnhof und der Grüne Markt auf dem Schrankenplatz bereits erste Eindrücke Erdings.

Im Sitzungssaal des Rathauses hieß Oberbürgermeister Maximilian Gotz die Gruppe herzlich willkommen. Regierungsbaumeister Christian Famira-Parcsetich, Leiter der Stadtentwicklung gab eine Einführung zur Entwicklung Erdings seit 1870, sowie zu grundlegenden statischen Zahlen und Daten Erdings und ging auf gesamtstädtische Planungen und Konzepte ein. Besondere Aufmerksamkeit kam dabei anstehenden Projekten und Maßnahmen zu, wie der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes, der Konversion des Fliegerhorstgeländes oder den Planungen im Zuge des Erdinger

Ringschlusses. Zusätzliche Beiträge kamen außerdem von der Stadtplanung Erdings, Frau Lolita Liening und Herrn Thomas Auer. In einer Frage- und Diskussionsrunde konnten bereits erste Themen erörtert und vertieft werden.

Im unmittelbaren Anschluss brach die Gruppe vom Schrankenplatz zum Gelände des Fliegerhorsts auf. Die insgesamt ca. 360 ha große Fläche, die künftig in eine andere Nutzung überführt werden soll, befindet sich größtenteils noch in militärischer Nutzung und ist nicht öffentlich zugänglich. Die Stadt Erding hatte mit der Bundeswehr und Oberstleutnant Röper, dem Kasernenkommandant den Termin vereinbaren können und einen Bus für die Rundfahrt über das Gelände bereitgestellt. Neben Herrn Famira-Parcsetich, war zudem Stadtplaner Harald Bruder als Experte mit an Bord. Er begleitet die Vorbereitung des städtebaulichen Wettbewerbs Fliegerhorst für die CL MAP GmbH als Dienstleister Erdings. Auf der Rundfahrt wurde die Anlage mit dem Rollfeld, den Maschinen- und Lagerhallen, den Mannschaftsunterkünften und Verwaltungsgebäuden in Augenschein genommen. Einzelne bauliche Anlagen wie der Tower, oder ein Hochbunker aus den 1990er Jahren, wurden zudem betreten und genauer erkundet. Die Exkursionsgruppe bekam einen anschaulichen Eindruck von der Größe und Weitläufigkeit des Geländes.

Oberstleutnant Röper konnte zudem viel Wissen über die Nutzung und Geschichte der Anlage und ihrer Bauten beitragen. Er wies außerdem auf den Standort zur Instandsetzung von Triebwerken der MTU Aero Engines GmbH hin, der auch in künftigen Nutzungskonzepten bestehen bleiben soll. Auch der als "Warteraum" bezeichnete Shelter-Bereich, in dem in alten Flugzeughallen und ergänzten Container-Bauwerken die



Infrastruktur zur Erstaufnahme und Registrierung von Geflüchteten vorgehalten wird, war Teil der Exkursion.

Nach Rückkehr in die Erdinger Altstadt und einer mittäglichen Stärkung um den Schrankenplatz und kleinen Platz wandte sich die Gruppe in einem Spaziergang dem Süden Erdings und der Therme Erding zu. Anhand eines studentischen Inputs zur Entstehung der Therme Erding wurde vor allem das Umfeld, mit seinen Zufahrten, Stellplätzen und touristischen Anlagen und die städtebauliche Einbindung reflektiert und diskutiert. Danach ging es in das nahe gelegene Baugebiet Thermengarten. Hier wurden sowohl die aktuell im Bau befindlichen Planungen, sowie die bereits realisierten Teile des Quartiers in einem studentischen Input-Referat vorgestellt.

Schließlich ging es zu Fuß vorbei am Korbinian-Aigner-Gymnasium, durch die in den 1960er Jahren errichtete Park-Siedlung in den Stadtteil Klettham. Stadtplaner und Architekt Jochen Baur, Inhaber des Planungsbüros SEP Stadtplaner + Architekten in München und Marion Schumacher, Abteilungsleiterin Bestandsentwicklung der Wohnungsbaugesellschaft Oberbayerische Heimstätte führten in einem Rundgang durch das Gebiet und berichteten aus Prozessen der Arbeit am Integrierten Quartiersentwicklungskonzept Soziale Stadt Klettham-Nord und der Modernisierung der Liegenschaften der Oberbayerischen Heimstätte. Dabei wurden die Eigenheiten des Stadtteils und die Rolle des öffentlichen Raums bei Themen der Quartiersentwicklung deutlich.

Bei einem gemeinsamen Abendessen in einer gemütlichen Kellerwirtschaft wurde der Abend schließlich gemeinsam reflektiert und abgeschlossen.

Freitag, 25. Oktober

Am frühen Morgen traf die Gruppe am Munich Airport Center (MAC) des Flughafen Münchens ein, um dort von Herrn Philipp Daniel und Herrn Christoph Heidelck von der Flughafen München GmbH (FMG) zu einem Informationsvortrag und Gespräch empfangen zu werden. Dabei ging es um Fragen der Raumentwicklung und der Region. Den Studierenden wurden die betrieblichen Ziele des Flughafens dargestellt, sowie die erfolgreiche Integration ökologischer Ziele, wie etwa der CO2-Neutralität bis 2030 und die Rolle des Flughafens als Arbeitgeber in der Region mit insgesamt ca. 38.000 Erwerbstätigen am Campus im Aviation und Non-Aviation Bereich verdeutlicht. Die FMG engagiert sich zudem im Bereich Wohnraum und entwickelt in der Region an verschiedenen Standorten derzeit Wohnraum für Mitarbeiter.

Im weiteren wurde auf die Erreichbarkeit des Flughafen, und deren Veränderungen durch künftige Maßnahmen im Straßenbau und den Erdinger Ringschluss eingegangen. Die Präsentation zahlreicher Infrastrukturgebäude für Logistik, Parkhäuser sowie Büro- und Hotelgebäude, die sich derzeit als Bauvorhaben am Flughafen in Vorbereitung oder Durchführung befinden, verdeutlichte eindrücklich welche Dynamik ein internationaler Drehscheibenflughafen auf die Nachfrage nach Immobilien und die Ansiedlung von Teilprozessen internationaler Wertschöpfungsketten entfaltet. Um die Erreichbarkeitsverbesserung, die durch den Erdinger Ringschluss beabsichtigt ist unmittelbar einschätzen zu können, bewegte sich die Exkursionsgruppe mittels des öffentlichen Regionalbusses vom Flughafen zurück nach Erding. Die Strecke, für die der unregelmäßig verkehrende



Bus derzeit 35 Minuten Fahrzeit benötigt, soll in Zukunft innerhalb weniger Minuten mit der S-Bahn zurückgelegt werden können.

Mit Stadtbaumeister Sebastian Heinrich ging es zu Fuß weiter zu einem Rundgang durch den aufwendig modernisierten und neu gestalteten Stadtpark. Herr Heinrich berichtete anschaulich von den Herausforderungen und Schwierigkeiten die sich Verwaltung, Planenden und Baubetrieben während des Planungs- und Umsetzungsprozesses stellten. Die Beispiele unterstrichen dabei umso mehr die räumliche und landschaftsarchitektonische Qualität, in der die Modernisierung des Stadtparks umgesetzt werden konnte. Vom Stadtpark ging es mit der S-Bahn eine Station nach Aufhausen, wo die Studierenden nach entsprechender Sicherheitseinweisung bei der Amadeus Data Processing GmbH, dem Rechenzentrum des Euro-Stoxx-50 Konzerns Amadeus IT empfangen wurden. Herr Sven Fuhrmeister, COO und General Manager hatte sich für ein Gespräch mit den Studierenden Zeit genommen und informierte in einem kurzen Vortrag über das Unternehmen und den Standort. In der gemeinsamen Diskussion ging es vor allem um Standorteigenschaften Erdings, und die Anforderungen die IT-Fachkräfte an Wohnen und Mobilität stellen. Schließlich führte Guenter Grzegorek, Leiter Building & Facilities Unit die Gruppe durch das Rechenzentrum und gab interessante Informationen zur Anlage.

Zurück am Schrankenplatz, thematisierten die Studierenden anhand zweier vorbereiteter Inputs die Stadtgeschichte sowie ihre jüngere bauliche Entwicklung. Im Anschluss empfing Herr Wolfgang Kraus die Studierenden im Obergeschoss des Modehaus Kraus, das seit 1640 in heute 8. Generation am Schrankenplatz Erding besteht. Als Vorsitzender des Unternehmervereins ARDEO e.V., Geschäftsführer der Modehaus Kraus GmbH und gebürtiger Erdinger berichtete er den

Studierenden sehr eindrücklich von den Schwierigkeiten im stationären Einzelhandel und den Veränderungen die im Einzelhandel der Stadt Erding stattfinden. Es entstand eine rege Diskussion um die Gestalt der Innenstadt und Erfahrungen mit Einzelhandelskonzepten die durch individuelle Beratung, Erlebnisse oder Events Mehrwert schaffen können. Auch die Initiative "Erdings bunte Häuser" als gemeinsamer Auftritt des Innenstadtgewerbes oder die Idee einer digitalen Einkaufsstadt waren Thema der Diskussion.

Schlussveranstaltung & Ausstellung

04. – 16. Februar 2020

Schlussveranstaltung und Ausstellung



Schlussveranstaltung

Am 04. Februar 2020 waren Teilnehmer*innen und Unterstützer*innen der Exkursion schließlich zur Präsentation der Ergebnisse der studentischen Projekte in das Museum Erding eingeladen. Vor etwa 20 externen Gästen präsentierte jede der vier Gruppen ihre Arbeit. Dazu standen zwanzig Minuten zur Verfügung. Die Ideen und Ergebnisse wurden durch alle Studierenden anhand von sechs A0 Postern und einer Powerpointprojektion vorgestellt. Im Nachgang jeder Projektvorstellung gab eine Jury, bestehend aus Christian Famira-Parcsetich, Alain Thierstein und Julia Schlegel Feedback zu den Projekten und diskutierte die präsentierten Ergebnisse.

Im Anschluss an die vier Präsentationen und die Kritik, wurde zudem eine offene Diskussion, aller Anwesenden geführt. Dabei fiel das Feedback für das Format,

die Bereitschaft der Stadt und das Engagement der Studierenden durchweg positiv aus. Außerdem wurden einzelne Aspekte in der Diskussion und in individuellen Gesprächen vertieft.

Eröffnung der Ausstellung

Nach einer Umbaupause am Nachmittag, begrüßte Oberbürgermeister Maximilian Gotz interessierte Besucherinnen und Besucher, die zu der öffentlichen Ausstellungseröffnung ins Museum Erding gekommen waren. Nach einem kurzen Grußwort und einer thematischen Einführung durch den OB, erläuterte Markus Weinig ein paar Rahmenbedingungen zum Projekt der Studierenden und der ihnen gestellten Aufgabe. Im Anschluss wurden alle Gäste in einem Rundgang durch die Ausstellung geführt, und jede der vier Gruppen stellte Ihre Poster noch einmal in verkürzter

Form vor. Im Anschluss konnten bei Brotzeit und Getränken vertiefende Gespräche unter den Besuchern und mit den Studierenden sowie den Mitarbeiter*innen der Stadtentwicklung Erding und des Lehrstuhls Raumentwicklung geführt werden.

Die Eröffnung der Ausstellung stieß auf positives Feedback in der Presse, unter anderem die Süddeutsche Zeitung, der Münchner Merkur und das Erdinger Wochenblatt berichteten. Die Ausstellung konnte im Anschluss für knapp zwei Wochen zu den Öffnungszeiten des Museum Erdings und bei freiem Eintritt besucht werden. Die Ausstellung stieß dabei auf reges Interesse, insgesamt zählte das Museum Erdings mehr als 400 interessierte Besucher*innen.



Pack ma`s!

Einer für alle, alle für Erding

Jana Gregorczyk, Franziska Jung, Tim Keim, Maria Knoll

Pack ma`s! One for all, all for Erding

Big Plan 2050

To plan a city development 30 years in advance and to anticipate what will happen the day after tomorrow, interdisciplinary planners make use of trend analysis to inform the possible development. Combined with a spatial analysis it offers a future orientation and shows potential spatial interdependencies. The project „One for all, all for Erding“ is based upon some of the most significant trends relevant for the design of the future city of Erding. Currently the first consequences of these trend developments are already perceptible.

The trend analysis clearly shows that different future structures need: a resilient municipality as well as an open minded and adaptable urban policy; future challenges can only be met together thus it is crucial to unite all stakeholders of a city society; and local and supra-regional networking and new forms of interdisciplinary cooperation must be considered. Furthermore, civil society engagement with critical dedicated residents who have a tolerance towards new and foreign matters are essential. Only this can create a livable future in which different people can coexist, regardless of lifestyle, age, social status or origin.

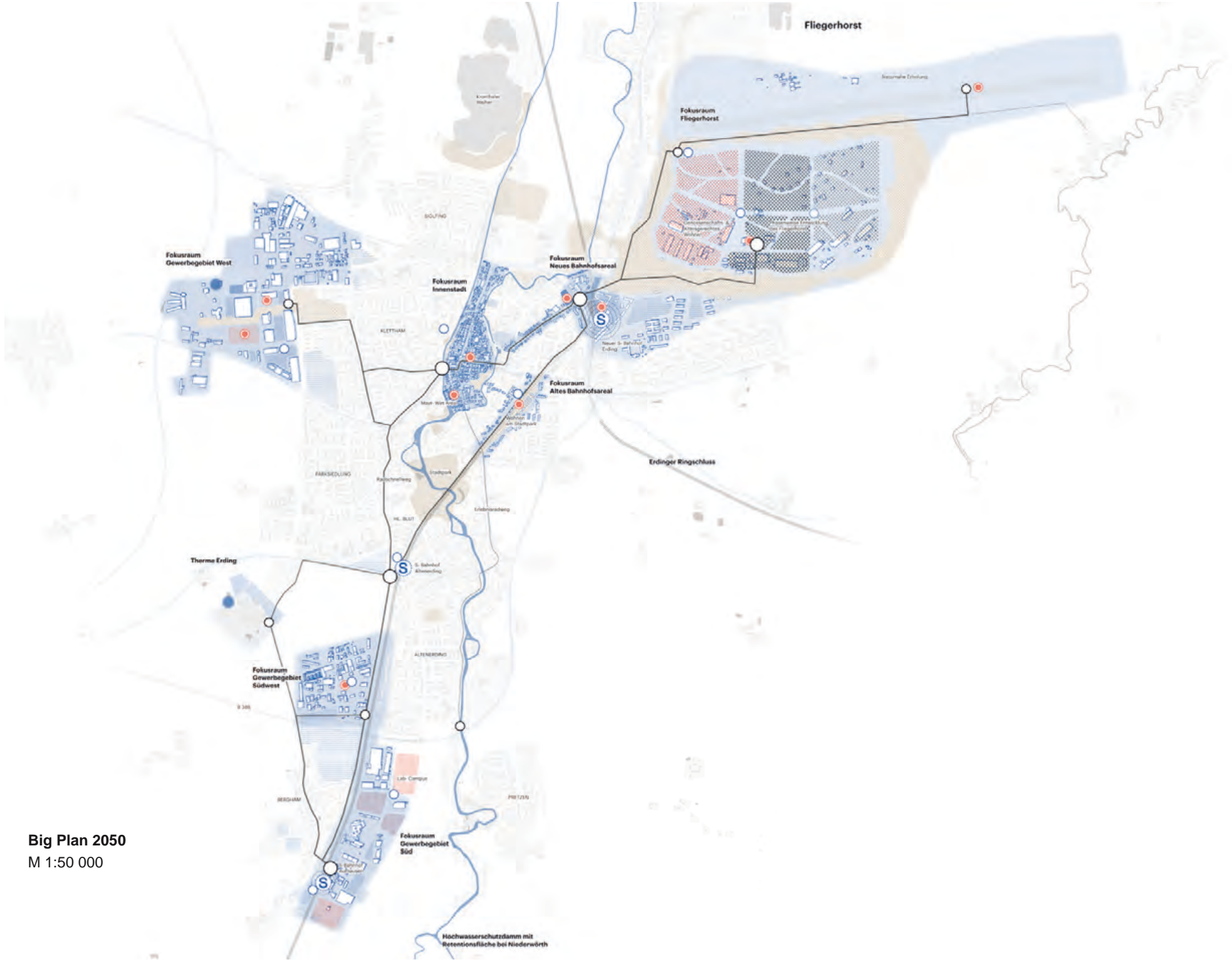
To reach this target the „Big Plan“ represents possible interventions ordered by focus areas that shows the overall strategy. The timeline illustrates strategic connections and interactions. Prioritization at selected points is important for the success of individual projects. Most important however, is to start today.

30 Jahre Stadtentwicklung im Voraus planen? Heute schon wissen, was morgen und übermorgen auf uns – auf Erding – zukommt? Wie kann das gelingen? Zukunftsforscher und Zukunftsforscherinnen, Planer und Planerinnen verschiedener Disziplinen greifen hierbei auf das Instrument der Trendanalyse zurück. Die Trends geben Aufschluss darüber, auf welche möglichen Entwicklungen sich eine Stadt wie Erding heute und in 30 Jahren einstellen muss. Überlagert mit einer räumlichen Analyse geben die Trends nicht nur Zukunftsorientierung, sondern lassen mögliche Wechselwirkungen im Raum sichtbar werden.

Die Arbeitsweise mithilfe von Trendanalysen eine alternative Zukunft für Erding zu entwickeln dient dazu, sich systematisch mit Zukunftsthemen der Stadtentwicklung zu befassen. So können frühzeitig Gestaltungsmöglichkeiten identifiziert werden. Erding reagiert nicht erst, wenn eine Problemlage im Raum längst sichtbar geworden ist. Zukunft fällt nicht einfach vom Himmel, sie kann und muss gestaltet werden. Immer ein Aushandlungsprozess, bei dem es darum geht verschiedene Interessenslagen zu vereinen, Absichten auf den Prüfstand zu stellen und geschützte Räume für Experimente und Modellvorhaben bereitzuhalten.

Das Projekt „Einer für alle, alle für Erding“ wurde auf Basis einiger für die Autoren besonders bedeutsamer Trends hin entwickelt – Klimawandel, Raumentwicklung, Öffentliche Finanzen, Migration, Mobilität, Wertewandel & Lebensstile – die für die Stadtgestalt(ung) Erdings relevant sind. Bereits heute sind die ersten Auswirkungen dieser Entwicklungen auf unterschiedlichen Maßstäben spürbar, ständige Veränderung wird zum Regelfall.





Big Plan 2050
M 1:50 000

Partizipation, Austausch und Vernetzung

Aus der Trendanalyse geht klar die Erkenntnis hervor, dass unterschiedliche Zukünfte resiliente Strukturen in der Stadtverwaltung sowie eine offene, anpassungsfähige und langfristig denkende Stadtpolitik benötigen. Den Herausforderungen der nächsten 30 Jahre und darüber hinaus kann nur gemeinsam begegnet werden. Es braucht einen Schulterschuss aller Akteure einer Stadtgesellschaft. Lokale und überregionale Vernetzung und Austausch, sowie neue Formate der Zusammenarbeit müssen, bei unterschiedlichen Interessenslagen, mitgedacht werden. Zivilgesellschaftliches Engagement durch kritische, engagierte Erdinger und Erdingerinnen, sowie Offenheit und Toleranz gegenüber Neuem und Fremden sind dabei unerlässlich. Nur so kann eine lebenswerte Zukunft entstehen, in der sich Menschen, unabhängig von Lebensstil, Alter, sozialem Status oder Herkunft wiederfinden.

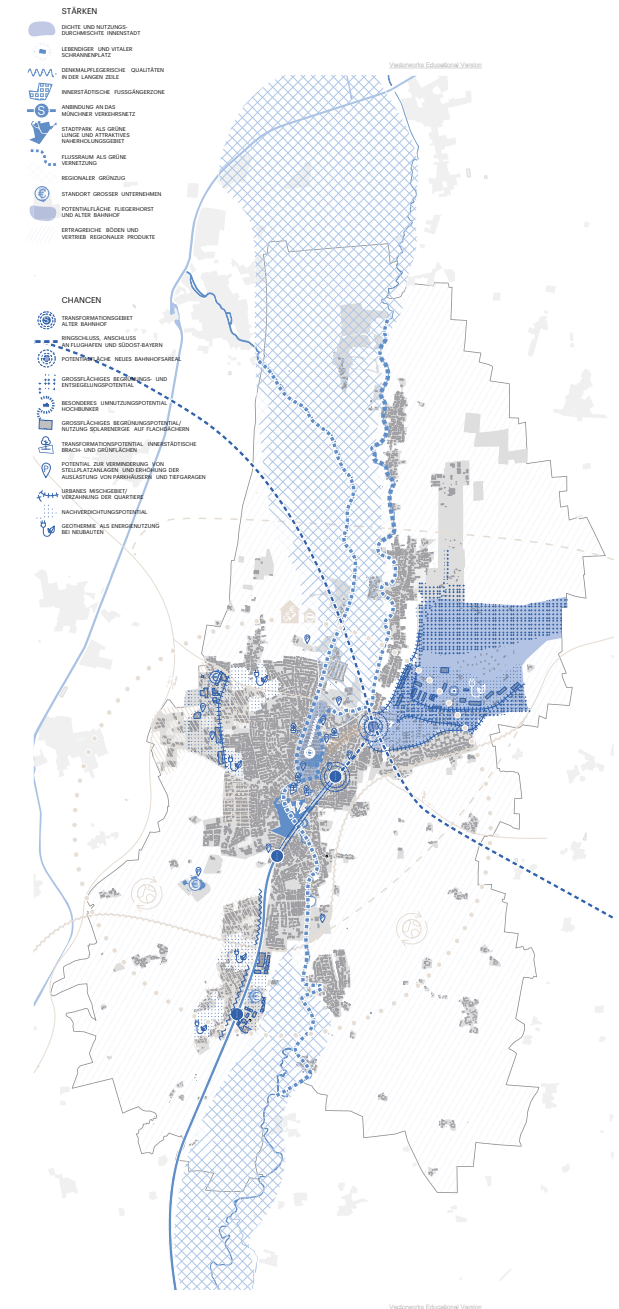
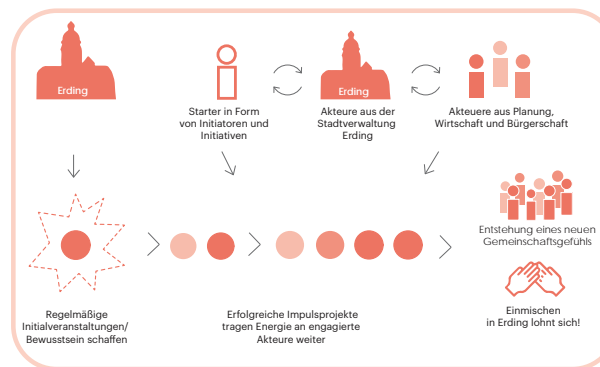
Die Rolle der Stadt

Es ist Aufgabe der Stadt Erding, auf die Herausforderungen der Zukunft aufmerksam zu machen, das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger zu schärfen und einen Diskurs zur Zukunftsentwicklung anzuregen. Wichtig ist es dabei, sich die eigenen Stärken und Chancen vor Augen zu führen und nicht vor scheinbaren Schwächen und Risiken zurückzuschrecken. Es geht um lösungsorientiertes Denken. Scheinbare Hindernisse durch Baugesetze oder durch Routine – „so haben wir es schon immer gemacht, das war ja noch nie möglich“ – müssen fruchtbar in die Debatten zur Zukunft Erdings eingebracht werden. Bauordnung und Gesetze sollten hinterfragt und Genehmigungsverfahren beschleunigt werden. Zwischennutzungen sollten leichter ermöglicht

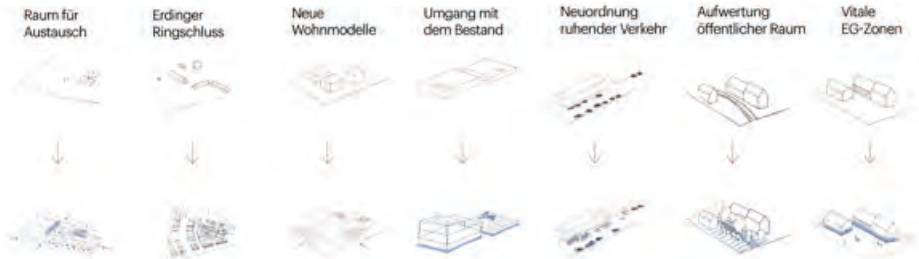
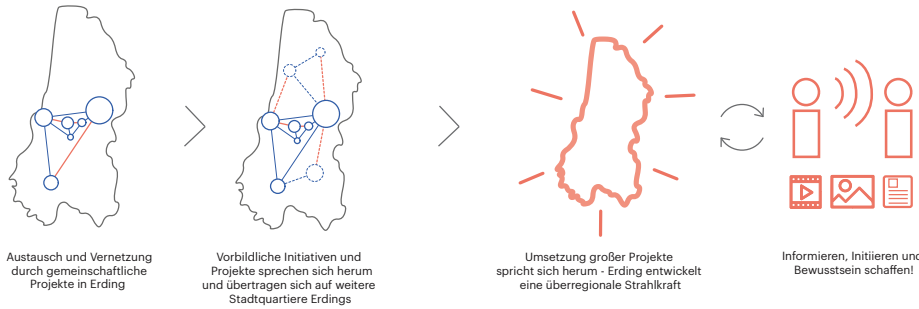
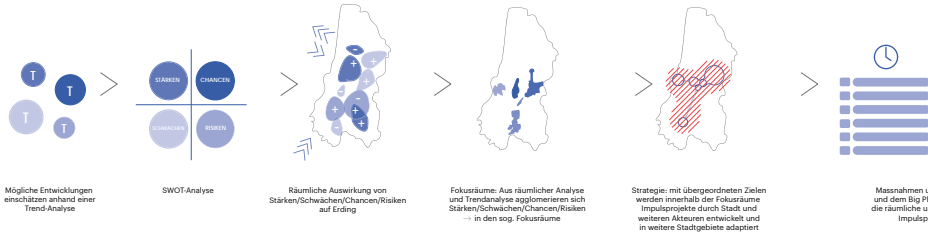
und die Stellplatzsatzung hinterfragt werden. Spannt die Stadt diesen Möglichkeitsraum nicht auf, verpufft der Wille zum Wandel und die Energie der Erdingerinnen und Erdinger konkrete, zukunftsorientierte Projekte anzugehen.

Aktiv die Zukunft gestalten

Über die Jahre entsteht so ein neues Gemeinschaftsgefühl: In Erding wird man gehört und kann sich einbringen. Die Stadt unterstützt bei der Umsetzung kleiner Projekte, interveniert selbst, baut aber auch auf den Schultern engagierter Projektpaten, die Worten Taten folgen lassen. Im Rahmen von Ideenwerkstätten und Austauschformaten entstehen Projekte, die Mitwirkungsoptionen für unterschiedliche Interessenslagen und Stakeholdergruppen Erdings aufzeigen. Die Umsetzung größerer Projekte spricht sich herum, die Strahlkraft Erdings wird überregional sichtbar.



Analysen kreieren Ziele



Zwischennutzungen ermöglichen
 Aufstockung Personal, Änderung des Bauvolls, Denkmalpflege von Zwischennutzungen

VOM PARKLETZ ZUM POCKET-PARK
 Die Umsetzung von Parklets eröffnet neue Räume für Fußgänger und Radfahrer und bietet Möglichkeiten für einen aktiveren urbanen Raum, welche sich zukünftig schrittweise zu Fokus- und Aktivitätszentren entwickeln können.

ERDINGER RINGSCHLUSS
 Durch die Verknüpfung der 5-Stationen, werden sich Möglichkeiten zum Öffentlichen Raum geschaffen. Durch die Einbindung der Bürger, die Entwicklung des Verkehrs, die Erhaltung der historischen Bausubstanz, die Erhaltung der öffentlichen Räume und die Erhaltung der historischen Bausubstanz werden die Stadtteile Erding besser vernetzt und die Erhaltung der Stadtteile wird gefördert.

NEUORDNUNG RUHENDER VERKEHR
 Ziel ist es, in einem Zeitraum von 30 Jahren, den öffentlichen Raum in Erding zu öffnen und zu beleben, sowie Raum für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen. Dies ist ein langfristiges Projekt mit großer Bedeutung für Erding, welches für weitere Entwicklung der Stadt eine überregionale Impulsprojekte sein kann. Durch die Verknüpfung der 5-Stationen, werden sich Möglichkeiten zum Öffentlichen Raum geschaffen. Durch die Einbindung der Bürger, die Entwicklung des Verkehrs, die Erhaltung der historischen Bausubstanz, die Erhaltung der öffentlichen Räume und die Erhaltung der historischen Bausubstanz werden die Stadtteile Erding besser vernetzt und die Erhaltung der Stadtteile wird gefördert.

STRAßENANPASSUNGEN FÜR FUß- UND RADVERKEHR
 Die Öffnung des öffentlichen Raums ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung in Erding. Durch die Erhaltung der historischen Bausubstanz und die Erhaltung der öffentlichen Räume werden die Stadtteile Erding besser vernetzt und die Erhaltung der Stadtteile wird gefördert.

ERLEBBARE UFERZONEN
 Die Öffnung des öffentlichen Raums ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung in Erding. Durch die Erhaltung der historischen Bausubstanz und die Erhaltung der öffentlichen Räume werden die Stadtteile Erding besser vernetzt und die Erhaltung der Stadtteile wird gefördert.

AUFWERTUNG ÖFFENTLICHEN RAUMS
 Die Öffnung des öffentlichen Raums ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung in Erding. Durch die Erhaltung der historischen Bausubstanz und die Erhaltung der öffentlichen Räume werden die Stadtteile Erding besser vernetzt und die Erhaltung der Stadtteile wird gefördert.

AKTEURSBETEILIGUNG
 Die Öffnung des öffentlichen Raums ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung in Erding. Durch die Erhaltung der historischen Bausubstanz und die Erhaltung der öffentlichen Räume werden die Stadtteile Erding besser vernetzt und die Erhaltung der Stadtteile wird gefördert.

UMGANG MIT DEM BESTAND
 Die Öffnung des öffentlichen Raums ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung in Erding. Durch die Erhaltung der historischen Bausubstanz und die Erhaltung der öffentlichen Räume werden die Stadtteile Erding besser vernetzt und die Erhaltung der Stadtteile wird gefördert.

HAUS DES AUSTAUSCHS
 Die Öffnung des öffentlichen Raums ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung in Erding. Durch die Erhaltung der historischen Bausubstanz und die Erhaltung der öffentlichen Räume werden die Stadtteile Erding besser vernetzt und die Erhaltung der Stadtteile wird gefördert.

RAUM FÜR AUSTAUSCH
 Die Öffnung des öffentlichen Raums ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung in Erding. Durch die Erhaltung der historischen Bausubstanz und die Erhaltung der öffentlichen Räume werden die Stadtteile Erding besser vernetzt und die Erhaltung der Stadtteile wird gefördert.

MODULBAUWEISE
 Die Öffnung des öffentlichen Raums ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung in Erding. Durch die Erhaltung der historischen Bausubstanz und die Erhaltung der öffentlichen Räume werden die Stadtteile Erding besser vernetzt und die Erhaltung der Stadtteile wird gefördert.

CLUSTER-GRUNDRISS
 Die Öffnung des öffentlichen Raums ist ein zentraler Bestandteil der Stadtentwicklung in Erding. Durch die Erhaltung der historischen Bausubstanz und die Erhaltung der öffentlichen Räume werden die Stadtteile Erding besser vernetzt und die Erhaltung der Stadtteile wird gefördert.

Ziele kreieren Visionen



Innenstadt: historischen Kern bewahren · Innen- vor Außenentwicklung, maßvolle Nachverdichtung · Vitale und barrierefreie öffentliche Räume · Erlebbarkeit der Uferzonen, Schutz vor Hochwasser · Autofreie Innenstadt



Neues Bahnhofsareal: Bindeglied zwischen Fliegerhorst & Innenstadt · urbanes, alternatives & neues, Zentrum 2.0 · temporäre & experimentelle Wohnarchitektur, Start Up Szene, Studentenleben · Konkurrenz Innenstadt ausbalancieren



Gewerbegebiet West: großflächigen Einzelhandel weiterdenken · neue Konzepte auf den Dächern implementieren · Flächenentsiegelung & Entwicklung des Grünzugs · Monofunktion aufbrechen · Verbindung in die Innenstadt schaffen

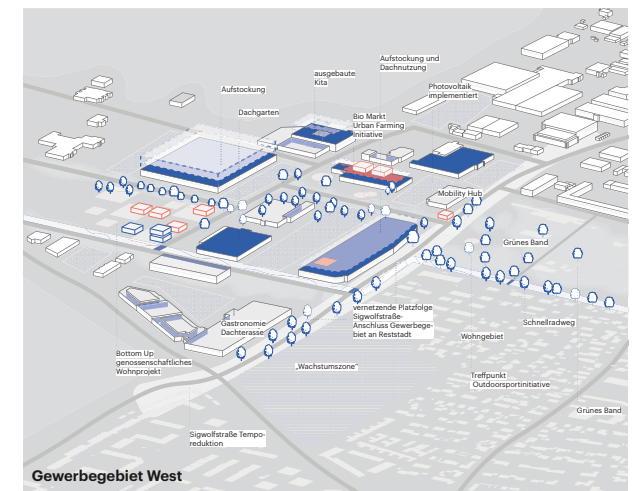
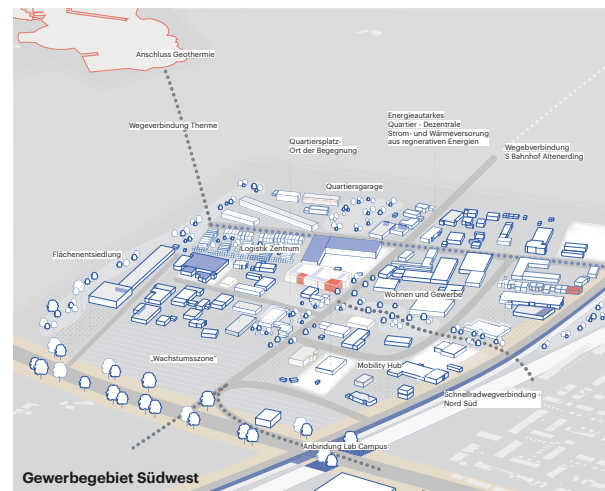
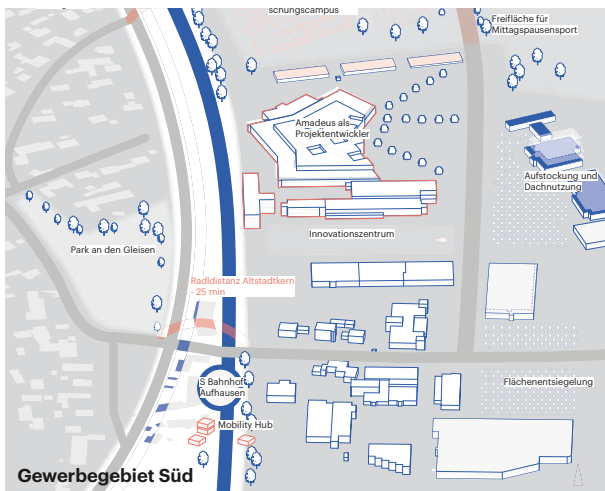
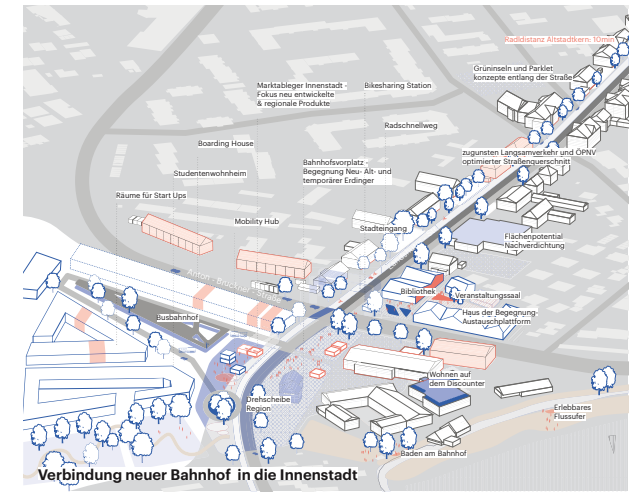
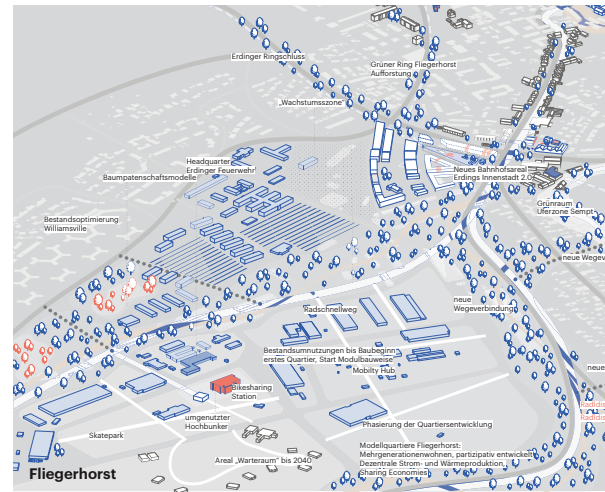
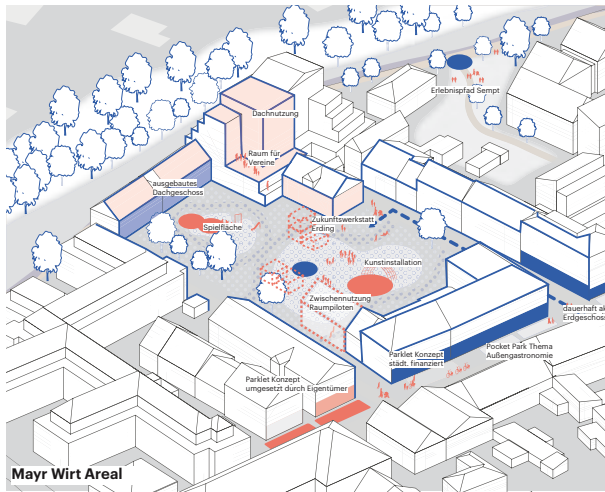
Der Anfang

Ein Fahrplan mit möglichen Interventionen, sortiert nach Fokusräumen innerhalb Erdings zeigt die Gesamtstrategie „Einer für Alle, alle für Erding.“ Die Zeitleiste verdeutlicht nicht nur strategische Zusammenhänge und mögliche Wechselwirkungen, sondern auch die Möglichkeit eine thematische Ausrichtung zu wählen. Das Wichtigste dabei: Heute starten.

Fokus

Die Energie fließt dabei nicht zeitgleich in alle Teile der Stadt. Prioritäten und Maßnahmenbündelung an ausgewählten Stellen in Erding – den Fokusräumen – sind wichtig in Bezug auf Erfolg und Realisierbarkeit der einzelnen Projekte.

Visionen kreieren Projekte



Trendforschung - Konzentrat für Erding

Das Projekt „Einer für alle, alle für Erding“ wurde auf Basis einiger für die Autoren besonders bedeutsamer Trends hin entwickelt – Klimawandel, Raumentwicklung, Öffentliche Finanzen, Migration, Mobilität, Wertewandel & Lebensstile – die für die Stadtgestalt(ung) Erdings relevant sind. Bereits heute sind die ersten Auswirkungen dieser Entwicklungen auf unterschiedlichen Maßstäben spürbar, ständige Veränderung wird zum Regelfall.

Klimawandel

Die Durchschnittstemperatur steigt global an, Ressourcen werden knapper, immer mehr Menschen teilen sich den Planeten. Diese Entwicklung wirkt sich auf Länder, Regionen wie München, aber auch im kleinräumlicheren Maßstab aus. Daraus ergibt sich eine besondere Dringlichkeit zu handeln. Eine Stadt wie Erding muss sich auf Starkregenereignisse, Hitzeperioden, Wind- oder Hochwasserschäden gefasst machen. Selbstredend kann der Herausforderung nicht allein in Erding begegnet werden, aber die Stadt kann und muss auf politischer, stadttechnischer und stadtplanerischer Ebene bereits heute mit entsprechenden Maßnahmen darauf reagieren.

Raumentwicklung und die Verschiebung von Entscheidungs- und Gestaltungsmacht

Aus Perspektive der Raumentwicklung kommt es weiterhin zu einer Verdichtung und Ausdehnung von Agglomerationsräumen in ländliche Räume (z.B. Großraum München in Richtung Erding). Erreichbarkeiten verbessern sich (siehe auch Entwicklungen im Bereich Mobilität), der Urbanisierungstrend in Kernstädten und Zentren hält weiter an. Immer mehr Städte lassen

sich auch aus ökonomischen Gründen auf das Ziel der ressourcenschonenden Siedlungsentwicklung ein, Paragraph 13a Innen- vor Außenentwicklung gewinnt an Bedeutung. Das Einzelkämpfertum in der Raumplanung von Kommunen und Regionen kann nur schwerlich überwunden werden.

Neue Akteure wie Baugruppen, Baugenossenschaften und Initiativen gewinnen an Bedeutung auf einem dynamischer werdenden Immobilienmarkt in Kombination mit einem partiellen Rückzug der öffentlichen Hand als Steuerer (Trend zur Privatisierung von Boden in den Städten hält an). Das Individuum gewinnt gegenüber großen Institutionen an Macht und Verantwortung und fordert diese zusehends für konkrete Anliegen in einem Wunsch nach Mitgestaltung ein (Trend Empowerment). Die Stadtverwaltung sucht daher zur Absicherung ihrer Vorhaben immer wieder die Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft, das spart Ressourcen und schafft Verbundenheit und Gemeinschaft.

Öffentliche Finanzen

Finanziell bedingt verlieren Kommunen häufig einen Teil ihrer Handlungsfähigkeit, politisch wird Verwaltungshandeln durch Regulierung auf höheren staatlichen Ebenen eingeschränkt. Wichtige ökonomische Entscheidungen werden zum Teil nicht mehr vor Ort getroffen. Einzelne Flächen in der Stadt werden zum Spielball für ausländische Investoren. Das stellt die Akteure der Stadtgestaltung, insbesondere die Verwaltung vor neue Aufgaben.

Mobilität

Die fortlaufende Ausdifferenzierung von Mobilitätsketten – multimodaler Mobilität – prägt das Fortbewegen der Zukunft. Autonomes Fahren, diverse Fahrzeugtypen und vor allem die Verknüpfung der unterschiedlichen Fortbewegungsmittel, gegebenenfalls gebündelt an Mobilitätshubs, haben unmittelbare Auswirkungen auf den Stadtraum. Straßenquerschnitte müssen sich den veränderten technischen Gegebenheiten anpassen. Eine entsprechende Steuerung beeinflusst das Mobilitätsverhalten der Menschen. Eine Entwicklung vom motorisiertem Individualverkehr (MIV) hin zum Fahrrad als Hauptfortbewegungsmittel kann nur dann gelingen, wenn die Infrastruktur diesem Gedanken folgt. Fortbewegung, Logistikkonzepte, Möglichkeiten der Implementierung von Sharing-Economies sind auch in Erding zukunftsweisende Themen. Wie die Beispiele anderer Städte zeigen, kann die frühzeitige Auseinandersetzung mit diesen Themen ein lohnenswerter Motor für Stadt- und Raumentwicklung sein.

Direkter Handlungsbedarf - über das bereits Geplante und Umgesetzte hinaus - ergibt sich für Erding aus dem Großprojekt Erdinger Ringschluss. Dieser stellt eine effizientere Verbindung zwischen den Oberzentren Freising und Erding her. Darüber hinaus entsteht eine Direktanbindung von Süd-Ost Bayern und Nord-Ost Bayern an den Münchner Flughafen, welche eine verbesserte Erreichbarkeit aus Salzburg und Regensburg schafft. Der Ausbau der ÖPNV-Anbindung nach Erding und zum Flughafen, und die damit einhergehende Verkürzung und Flexibilisierung der Fahrzeiten bewirkt eine große Chance zur Verringerung des MIV und

Zeitleiste

INNSTADT
 NEUES BAHNHOF AREAL
 ALTES BAHNHOF AREAL
 FLIEGERHORST
 GEWERBE GEBIET WEST
 GEWERBE GEBIET SÜDWEST/ SÜD



25 Pack Ma'sl Einer für alle, alle für Erding

einer Einsparung von CO². Die Stadt Erding entwickelt sich dadurch zunehmend zu einem attraktiveren Wohnort und Lebensmittelpunkt für Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen aus dem Großraum München und dem Bereich des Münchner Flughafens.

Migration & Bevölkerungsentwicklung

Durch den anhaltenden Zuzug innerhalb der prosperierenden Metropolregion München ist Erding mit einem gewissen Investitions- und Sanierungsdruck konfrontiert. Dieser wird durch den Ausbau des Flughafens mit der 3. Startbahn, den LabCampus und den Erdinger Ringschluss in Zukunft zusätzlich verstärkt. Seit Beginn der Volkszählung im Jahr 1840 steigt die Einwohnerzahl in Erding von knapp 4.000 Einwohnern kontinuierlich an und liegt zurzeit bei ca. 36.500 Einwohnern (Stand: 31.12.2018). Damit geht eine besonders dynamische Wanderungsbewegung innerhalb Erdings einher, welche seit 2005 eine nahezu einheitliche Anzahl an Zu- und Abwanderungen erzeugt (2016: 2.645 Zugezogene und 2.545 Fortgezogene). Parallel dazu steigt auch der Altersdurchschnitt der Erdinger kontinuierlich an. Der Anteil an unter 30-Jährigen wird immer geringer und der Anteil an über 30-Jährigen und insbesondere 50- bis 65-Jährigen wird immer größer.

Dem sich daraus ergebenden Risiko der Anonymisierung der Bevölkerung (auch in Verbindung mit dem Trend Wertewandel) und der Vereinsamung im Alter kann nur entgegengewirkt werden, indem den Erdingern und Erdingerinnen vermehrt Raum und Chancen zum generationen- und kulturübergreifenden Austausch geboten werden.

Wertewandel & Ausdifferenzierung der Lebensstile

Heute schon sichtbar, in Zukunft noch gravierender: Unsere Gesellschaft wird vielfältiger, eine verstärkte Individualisierung führt zu flexibleren Lebensstrukturen. Selbstverwirklichung äußert sich zeitlich, in Beziehungs-, Familien- und Rollenkonstellationen, und vor allem auch räumlich, sichtbar in Arbeits- und Wohnformen. Beobachtet man im europaweiten Vergleich, wie unterschiedliche Stadttypen regiert und gestaltet werden fällt auf: Je dichter und vielfältiger eine Stadt, desto eher wollen die Menschen mitreden und sich einbringen. Im Zweifelsfall auch gegen ein neues Projekt, wenn sie nicht früh genug informiert und eingebunden wurden.

Der Wille mit eigenen Projekten raumwirksam zu werden und die Kontrolle über die Stadt aus Sicht der Bürgerschaft ein Stück weit zurückzugewinnen kann als direkte Reaktion auf die empfundene Ohnmacht in einer komplex gesteuerten Welt mit vielen Herausforderungen., interpretiert werden. Es geht weniger um das Engagement in festen Vereinsstrukturen, sondern – gerade für jüngere Menschen – um das sich Einbringen in Projekten, die auf absehbare Zeit auch tatsächlich umgesetzt werden und neue, eigene Nutzungsräume schaffen. Diesen Antrieb der Selbstverwirklichung können sich Stadtplanung und Politik zunutze machen.

Mia hom an Schneid! -
Mutig die Stadt von morgen gestalten

Joris Allemann, Freya Probst, Julia Wolf, Qianzi Yang

Mia hom an Schneid! -






Courageously shaping the city of tomorrow

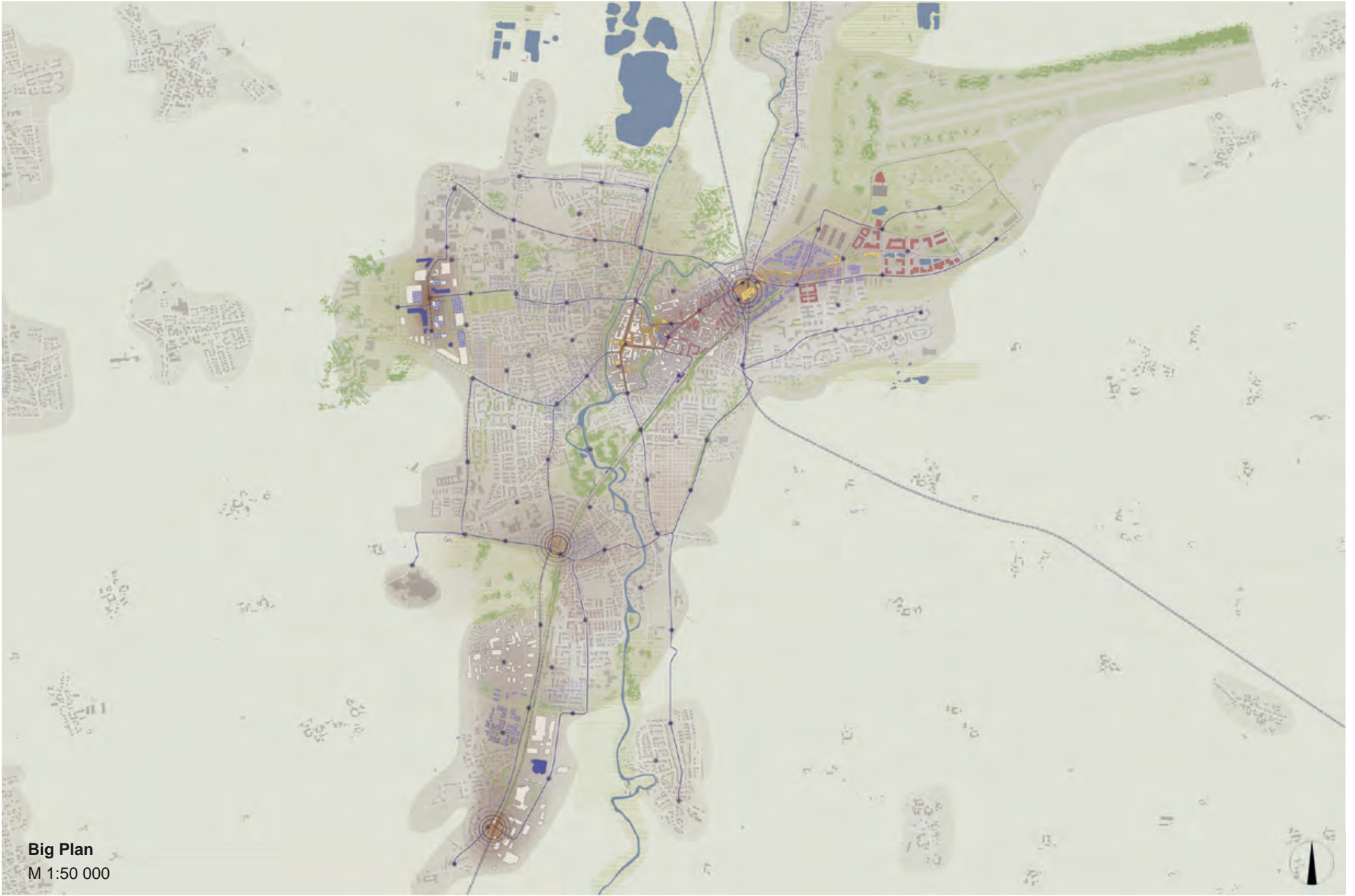
The title of this concept „Mia hom an Schneid - courageously shaping the city of tomorrow“ aims to encourage the residents of Erding to tackle the challenges of the future with the necessary determination. Some of the following conceptual content may be unusual due to common, political, and social norms, but it can always be implemented technically and financially. With the appropriate courage, these concept parts can be implemented, even if it requires the will of all actors in the Erding area.

The trend analysis clearly showed that the megatrends of climate change, mobility and spatial development are the most critical, both in an active and reactive way. Trends such as governance, household + living or consumption actively influence the megatrends, while trends such as biodiversity and cultural landscape are influenced more reactively by the megatrends. At the end of the trend analysis, it was clear that the greatest lever for developing a positive alternative future is mobility, landscape and green space planning, energy planning, and high-quality brownfield development.

A green space, mobility and an energy concept are consequently developed. The „Action Areas“ show how the most important transformation areas can be (qualitatively) compressed. This creates an overall concept that shows in particular, how the old town and the emerging transformation area at the air base will grow together into a single core city by 2050. The mobility concept with the mobility axes form the initiating element

for this urban development. While, the „Task Forces“ for mobility, landscape planning, land management and sustainability aim to address the diverse challenges in a participatory process with the population and the most important actors.

-  Neue Gebäude Wohnen
-  Neue Gebäude Gewerbe
-  Gewerbe Aufbauten
-  Neue Gebäude Mischgebiete
-  Öffentliche Gebäude
-  Verdichtungsgebiete Wohnen
-  Verdichtungsgebiete Mischnutzung
-  Mobilitätskorridore
(Buslinie und Fahrradschnellweg)
-  Fahrradschnellwege
-  Bushaltestellen
-  Mobilitätsstationen
-  Mobilitäts-HUB
-  Verbindende Stadträume mit hoher Nutzungsdichte
-  Grünraumvernetzung



Big Plan
M 1:50 000

Trendanalyse

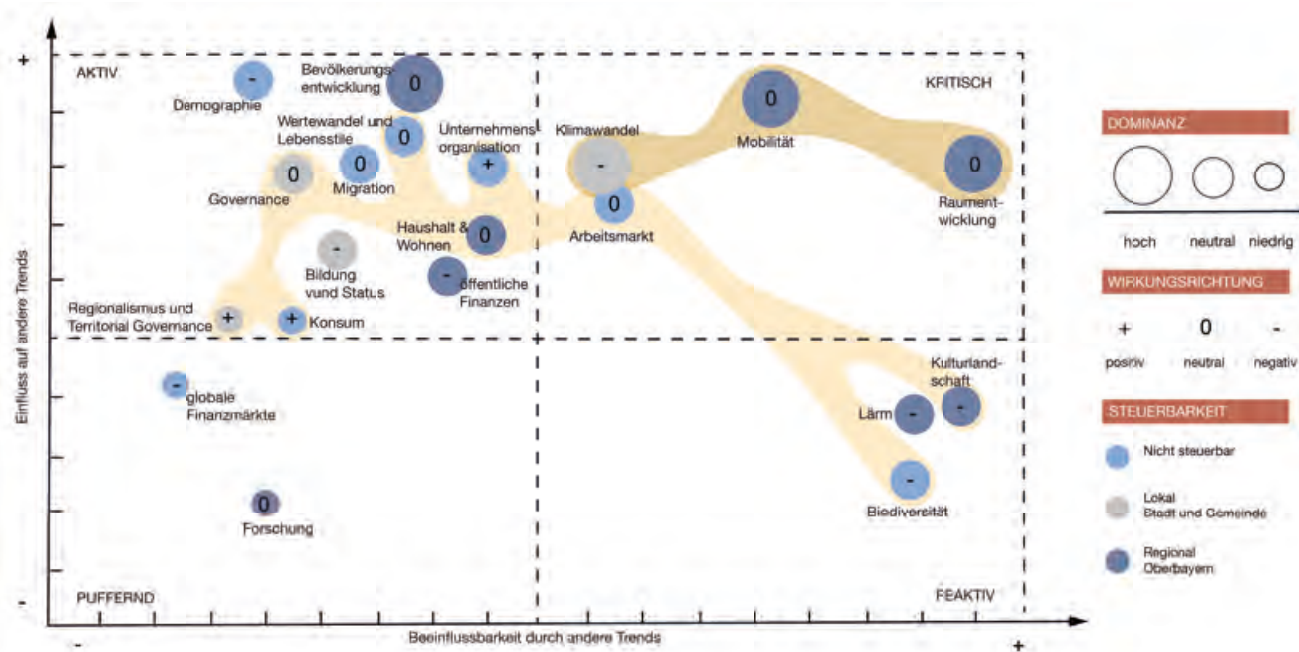
Welche Trends werden zukünftig in Erding maßgeblich sein? Welchen Sachverhalten muss bei der Planung besondere Beachtung zukommen? Aus welchen können sich Chancen oder auch Risiken entwickeln?

Zunächst wurden 20 Trends analysiert, die wichtigsten Trends identifiziert und im Wirkungsdiagramm (2x2-Felder-Tafel) gewichtet. Die Einordnung in aktive und reaktive Trends erlaubt einen Rückschluss darauf, ob ein Trend kritisch oder puffernd wirkt und wie mit ihm umgegangen werden muss. Die Trends, die im kritischen Bereich angesiedelt sind, sind davon gekennzeichnet, dass sie sowohl sehr aktiv auf andere Trends einwirken, aber wiederum auch von anderen Trends stark beeinflusst

werden (auch reaktiv sind). Sie haben damit eine hohe „Hebelwirkung“ auf das gesamte Gefüge und wurden dementsprechend detaillierter betrachtet. Diese Trends werden nachfolgend in den Ego-Matrixen detaillierter dargestellt und näher erläutert.

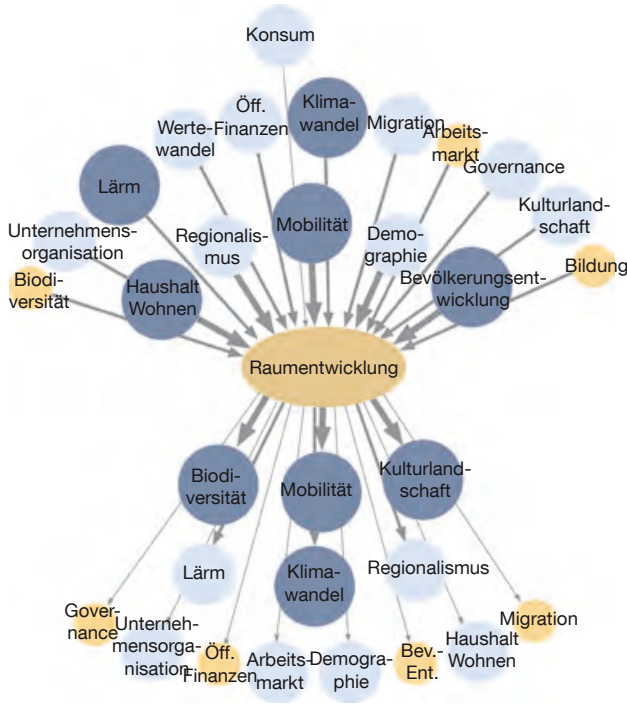
Besonders interessant ist, dass die dunkelgelb hinterlegten Mega-Trends durch die in hellgelb hinterlegten Trends am deutlichsten beeinflusst werden können, diese aber im Umkehrschluss auch die stärksten Auswirkungen sie haben. Hier besteht eine enge Verzahnung, welche bei der Betrachtung der kommenden 30 Jahre berücksichtigt werden sollte.

Die Trendanalyse hat klar gezeigt, dass die Megatrends Klimawandel, Mobilität und Raumentwicklung sowohl in aktiver sowie auch in reaktiver Hinsicht am kritischsten sind. Trends wie Governance, Haushalt + Wohnen oder Konsum wirken aktiv auf diese drei Megatrends ein, Trends wie Biodiversität und Kulturlandschaft werden reaktiv von ihnen beeinflusst. Am Ende der Trendanalyse stand so fest, dass der größte Hebel um eine positive alternative Zukunft zu entwickeln, in der Mobilität, in der Landschafts- und Grünraumplanung, in der Energieplanung sowie in einer qualitätvollen Innenverdichtung besteht.



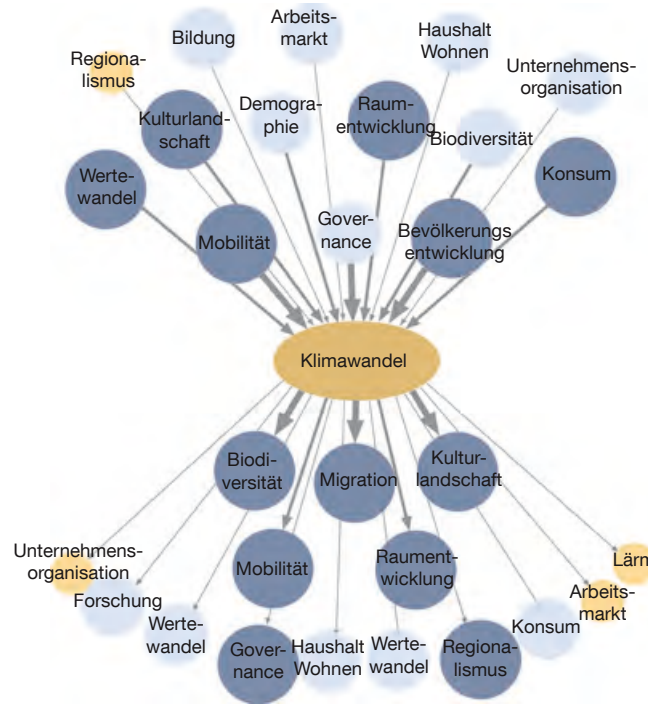
2x2 Felder Tafel

Netzwerkanalyse



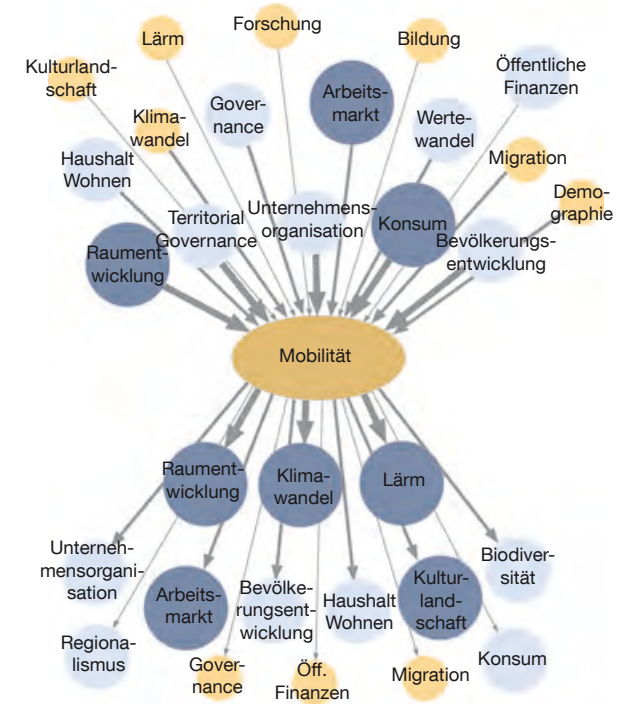
Egomatrix Raumentwicklung

Auf den Trend Raumentwicklung wirken besonders die Trends Haushalt und Wohnen, Mobilität und Bevölkerungsentwicklung ein. Als Beispiele sind hier der steigende Flächenverbrauch für Wohnraum und der Ausbau von Verkehrsachsen für den ÖPNV und MIV zu erwähnen. Die Trends Regionalismus und Demographie stellen außerdem starke Einflussfaktoren mit mittlerer Dominanz dar. Der Trend Raumentwicklung hat besonders starke Auswirkungen auf die folgenden drei Trends: Biodiversität, Mobilität und Kulturlandschaft. Diese beeinflussen sich auch untereinander stark.



Egomatrix Klimawandel

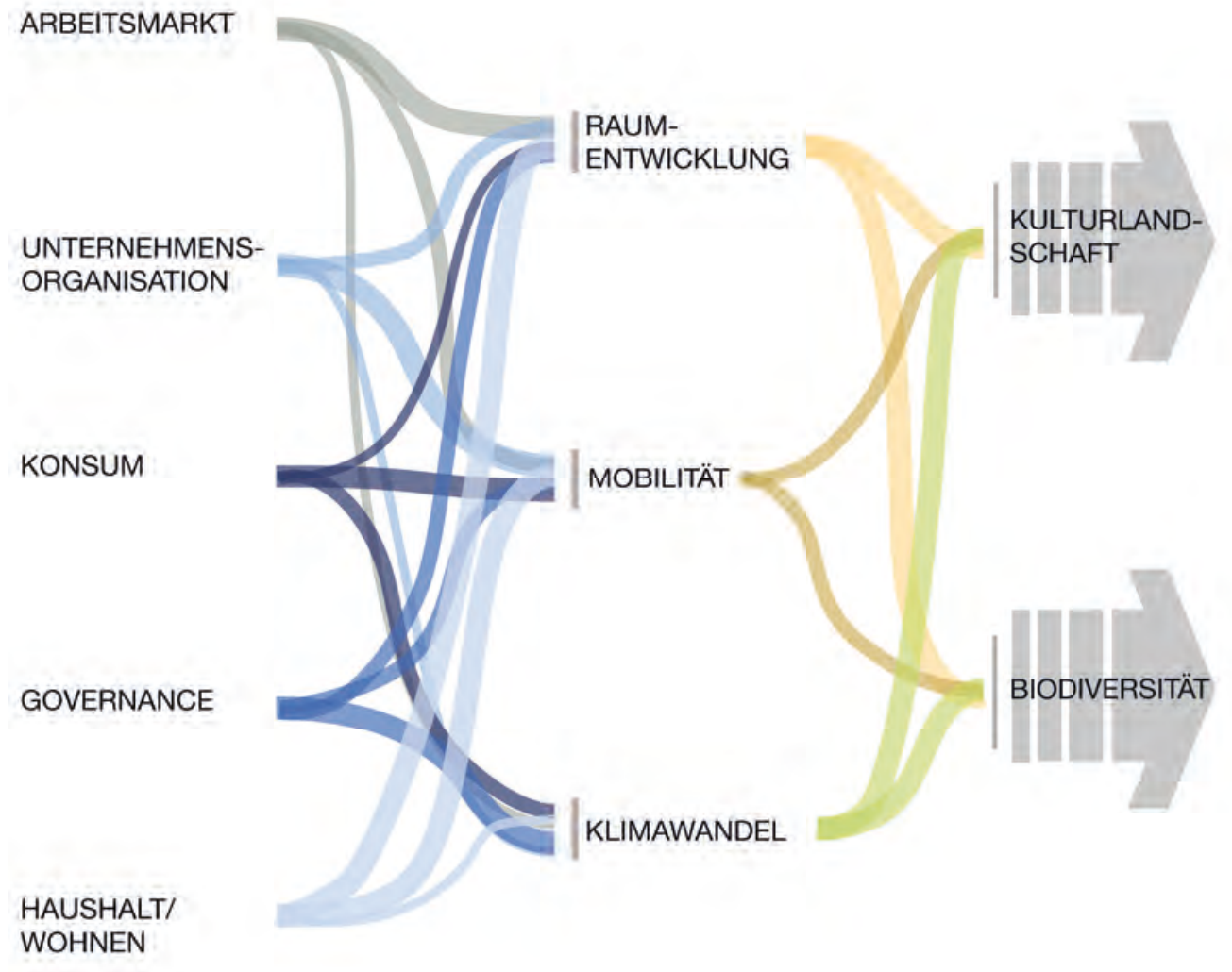
Auf den Trend Klimawandel haben die Trends Mobilität und auch Bevölkerungsentwicklung die stärkste und dominanteste Einwirkung. Besonders die Art der Mobilität, aber auch die Menge der Menschen, die sich im Raum individuell fortbewegt sind ausschlaggebende Faktoren. Der Trend Klimawandel beeinflusst die Trends Biodiversität, Migration und Kulturlandschaft in besonders hohem Ausmaß. Auch die Kulturlandschaft verändert sich durch die Auswirkungen des Klimawandels immer stärker. Weitere dominant beeinflusste Trends sind die Mobilität und die Raumentwicklung.



Egomatrix Mobilität

Auf den Trend Mobilität wirken die Trends Konsum und Raumentwicklung unmittelbar und dominant ein. Hier sind besonders die Entwicklung des Online-Versandhandels sowie die Zersiedelung der Landschaft als Faktoren anzuführen. Weitere wichtige Einflussfaktoren sind die Trends Territorial Governance, Unternehmensorganisation und Bevölkerungsentwicklung. Eine weitere dominante Einwirkung stellt der Arbeitsmarkt auf die Mobilität dar, denn besonders die Wege vom Wohnort zum Arbeitsort führen zu Spitzenbelastungen der Verkehrswege und Verkehrsmittel.

SWOT-Analyse und Karten



Erdings Stärken sind neben der Lage im Verdichtungsraum München und der Nähe zum Flughafen auch die bestehende S-Bahn-Linie, die die Stadt im 20-Minuten-Takt an München anbindet. Um Erding herum befinden sich Straßen, die die Innenstadt verkehrlich gut entlasten können. Die Finanzstärke der Kommune und die Einstufung als Oberzentrum und große Kreisstadt bieten der Stadt eine Vielzahl an Handlungsspielräumen. Der Aufgriff des regionalen Grünzuges entlang der Sempt durch den qualitätvollen Stadtpark, kann ebenfalls als positiv betrachtet werden. Dass bereits ein Teil des Wärmebedarfs in Erding durch Geothermie bereitgestellt werden kann, ist ebenfalls eine Stärke. Die Therme Erding ist zudem ein Anziehungspunkt für überregionalen Tourismus in Erding.



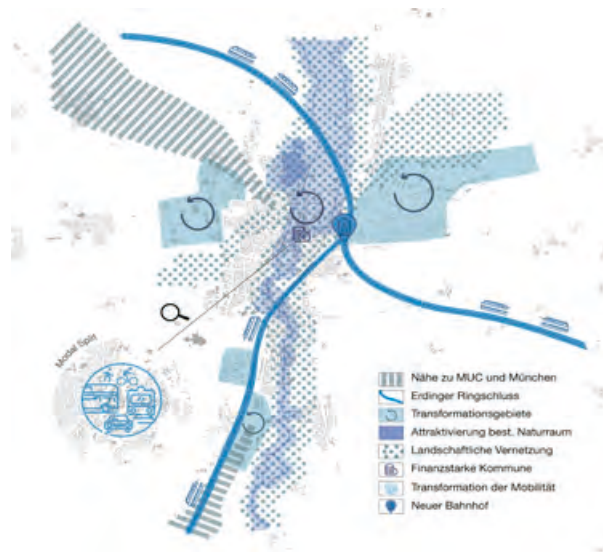
Stärken - Karte

Als Schwäche in und für Erding ist das ungleiche Einflussverhältnis zwischen Flughafen und der Stadt zu betrachten. Auch die Überlastung der bestehenden Verkehrsachsen durch den MIV und die spürbare Trennung zwischen Altstadt und den umliegenden Stadtvierteln fallen negativ ins Gewicht. Besonders in den Randbereichen zeichnet sich durch eine fehlende Anbindung und die vorherrschenden Nutzungen und Typologien ein städtebaulicher Handlungsbedarf ab. Die Grünvernetzung auch über die Stadtgrenzen hinweg ist darüber hinaus wenig ausgeprägt. Insgesamt hat Erding eine wenig kompakte eher zersiedelte Stadtstruktur, welche auch eine gute Anbindung der Randbereiche erschwert.



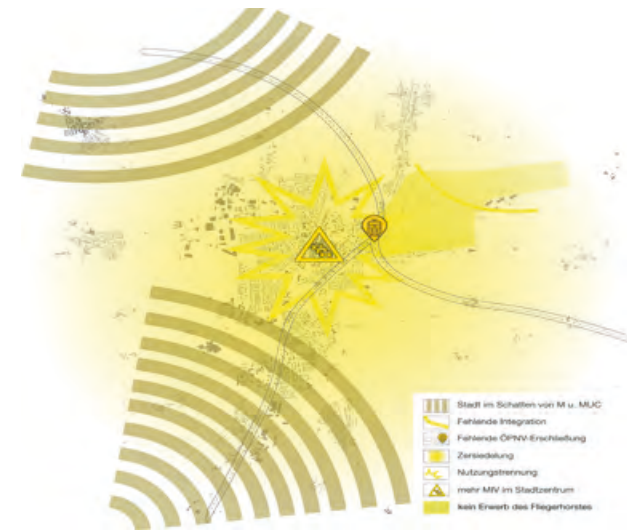
Schwächen - Karte

Als Chance für die Entwicklung Erdings ist zunächst der Erdinger Ringschluss und der neue Bahnhof zu nennen. Der Erwerb des Fliegerhorstes nach Auffassung ist ebenfalls eine große Chance zur Entwicklung der Stadt. Zusammen mit den beiden identifizierten anderen Transformationsgebieten Erdings kann sich die Stadt hier weiterentwickeln und neue Qualitäten schaffen. Der bereits bestehende Naturraum kann entlang des Grünzuges und in West-Ost-Richtung erweitert werden und so eine qualitätvolle Grünvernetzung und Landschaftsschutz bieten. Besonders mit dem Blick auf die Altstadt ist eine Transformation der Mobilität eine wichtige Chance für die Stadt, um die Lebensqualität weiter zu verbessern. Die Finanzstärke der Kommune kann diese Entwicklungen begünstigen und erleichtern.

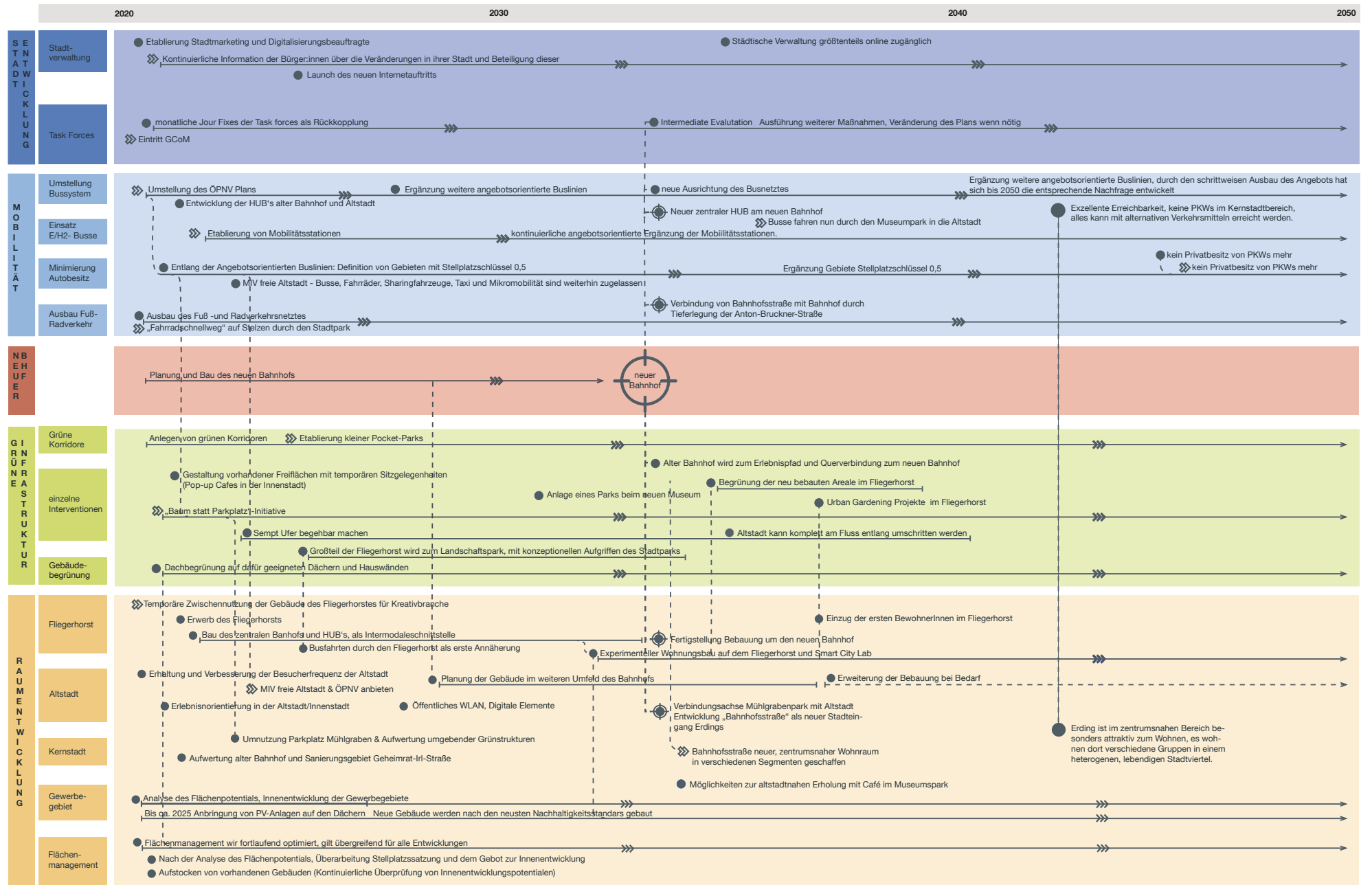


Chancen - Karte

Ein Hemmnis für die weitere Entwicklung Erdings wäre, wenn der Erdinger Ringschluss nicht genehmigt werden würde. Dadurch könnte der ÖPNV nur lokal weiterentwickelt werden und das Risiko, dass sich der MIV in der Stadt noch verstärkt, würde zunehmen. Dies würde begünstigt, wenn die Nutzungstrennung weiter bestehen und Anbindung der äußeren Stadtbezirke nicht gelingen würde. Ein weiteres Risiko wäre, wenn der Fliegerhorst nicht erworben werden könnte. Auch die fehlende Integration bzw. Anbindung des Warteraumes (falls dieser weiter besteht) wäre ein mögliches Risiko. Durch die Lage Erdings und den hohen Druck auf München und die Region könnte Erding eine Schlafstadt im Schatten des Flughafens und der Stadt München werden, wenn sie ihre eigenen Qualitäten nicht fördert.



Risiko - Karte

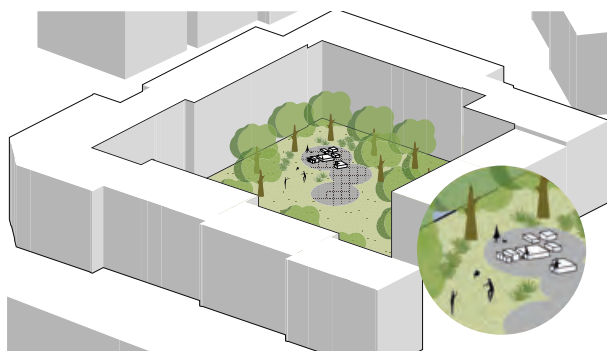


Zeitleiste

Alternative Zukunft



Grünraumkonzept



Pocket-Park

Grünraumkonzept

Das Grün- und Freiraumkonzept basiert auf der konzeptionellen Entwicklung des Erdinger Stadtparks, im Fokus steht die Fortführung einer dialogorientierten Planung der Grün- und Freiräume Erdings. Auch weiterhin steht bei der Gestaltung und Planung des Freiraums eine auf die Umgebung abgestimmte Bepflanzung und Nutzung im Fokus. So soll innerhalb Erdings ein ganzheitliches Freiraumkonzept umgesetzt werden, welches sich durch einen Mix an verschiedenen Flächen und Angeboten auszeichnet.

2050 wird Erding mit Grünachsen durchzogen sein, welche alle Stadtteile miteinander verbinden. Diese werden durch Pocket-Parks und den neu geschaffenen Landschaftspark Fliegerhorst ergänzt. Zusätzlich wird rund um die Altstadt das Sempfufer frei zugänglich gemacht und somit zu einem weiteren Erholungsort entwickelt.

Herzstück des Konzepts ist der Landschaftspark Fliegerhorst, welcher sich durch verschiedene Funktionen auszeichnet. Hierzu wird der alte Tower in ein Cafe umgewandelt, welcher zu einem Spaziergang einlädt. Die ehemalige Start- und Landebahn wird zu einer kontrollierten Sukzessionsfläche, an welcher die Besucher des Landschaftsparks die Natur beobachten können. Weitere Bereiche können bieten Flächen für Urban Gardening an und in Zusammenarbeit mit den Schulen vor Ort können andere Bereiche als grüne Klassenzimmer genutzt werden.

Als verbindendes Element dienen die Grünachsen, welche nach und nach entstehen und sich in das Stadtbild integrieren. Das Konzept sieht darüber hinaus vor je aufgegebenen Parkplatz einen Baum oder andere Formen von Grün anzulegen.

Energiekonzept

Erneubare Energien



Bestandteile des erneuerbaren Energien Konzepts

Geothermie ist in Deutschland nicht geeignet für die Stromgewinnung, da das Wasser nicht heiß genug ist. In der Region München sind Photovoltaik-Anlagen zur Stromerzeugung am besten geeignet. Zusätzlich kann Wasserkraft genutzt werden. Der gewonnene Strom soll in experimentellen Aufbewahrungen gelagert werden, damit bis 2050 eine Möglichkeit gefunden wird diese zu lagern (Speicherkraftwerk).

Ergänzende Installation eines Smart Grids, welches dafür sorgt, dass Strom besser im Netz verteilt wird und dieses optimal ausgelastet wird.

Des Weiteren muss in Zukunft strengere Mülltrennung eingesetzt werden und darauf geachtet werden, dass die Müllverbrennungstechnik auf dem neusten Stand bleibt und damit sauberer Strom und Wärme produziert werden können.

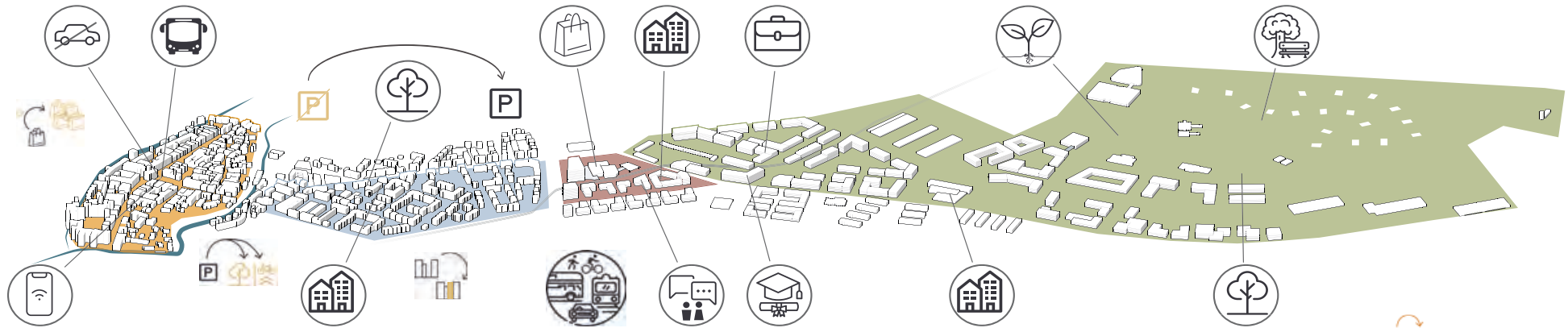
Das Flywheel speichert die überproduzierte Energie und gibt sie ab, wenn sie im Netz benötigt wird.

Das Smart Grid distribuiert den Strom in die Stadtteile, in welchen er benötigt wird.



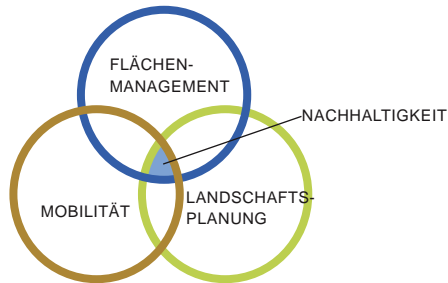
Flywheel Technologie

Action Areas



Axonometrie der neuen Kernstadt

Task Forces und nachhaltige Entwicklung



Schematischer Aufbau der Task Forces

Die task forces bilden das Herz des Konzeptes, da diese mit der Leitung der verschiedenen Interventionen betraut werden. Innerhalb der verschiedenen task forces werden sich Spezialisten mit den aus der Analyse identifizierten drei zentralen Trends auseinandersetzen. Diese sind Klimawandel, Mobilität und Raumentwicklung. Hier werden nur die „Leittrends“ der Gruppen aufgezeigt, es ist anzustreben, dass sich die in den task force behandelten Themen überschneiden und ergänzen

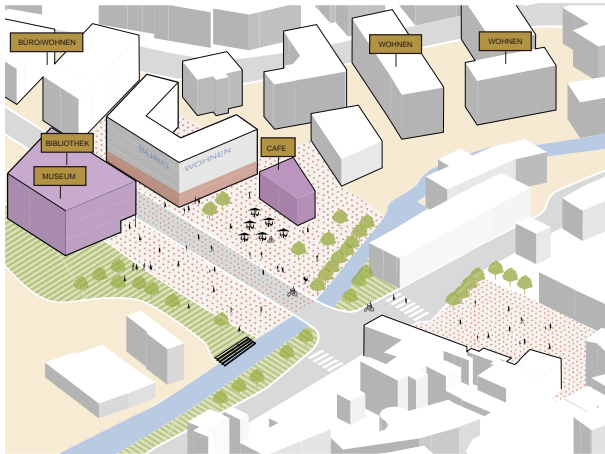
werden. Die Interventionen und Innovationen der task forces sind im Zeitraum bis 2050 temporär vorrangig zu behandeln. Dieser Schritt veranschaulicht, wie wichtig die Einhaltung der Ziele des Konzeptes ist und, dass es Zeit ist als Stadt etwas gegen den Klimawandel zu tun.

Aufgrund der Analyse, wurde innerhalb unseres Konzeptes die Dringlichkeit des Handlungsbedarfs der Entwicklung von nachhaltigen Städten gezeigt. Diese Aufgabe allein als Stadt zu bewältigen ist jedoch schwer, daher wird der nächste Schritt der Stadt Erding sein dem Global Covenant of Mayors for Climate & Energy beizutreten. Der GCoM repräsentiert mehr als 6700 Städte, dessen Bürgermeister sich entschlossen haben gemeinsam etwas gegen den Klimawandel zu unternehmen. Durch den Eintritt in GCoM wird Erding in ein internationales Netzwerk aus Städten aufgenommen, welche gemeinsam für eine lebenswerte Zukunft stehen. GCoM bietet zusätzlich zum internationalen Austausch über Vorgehen und Strategien, Hilfe und unterschiedliche Netzwerkgruppen an, in welchen sich Städte austauschen und beraten können.



Interventionen in der Altstadt

Die Altstadt soll als das Herz Erdings in seiner Vielfalt weiterhin bestehen bleiben und zusätzlich gefördert werden. Dazu sollen die noch fehlenden Erdgeschosszonen aktiviert werden, um die Altstadt weiter zu beleben. Mit Erlebnisorientierung und frequenzbringenden Nutzungen sollen die Kunden auch in Zukunft auf den stationären Handel zurückgreifen und sich gerne in der Altstadt aufhalten. Darüber hinaus werden alle Parkplätze nach und nach aus der Altstadt heraus verlagert. Die Erreichbarkeit der Altstadt mit dem ÖPNV, mit Park + Ride oder mit dem Fahrrad ist so gut, dass keine Fahrzeuge außer Busse mehr durch die Altstadt fahren müssen.



Zukunftsperspektive Museumsplatz

Museumsplatz

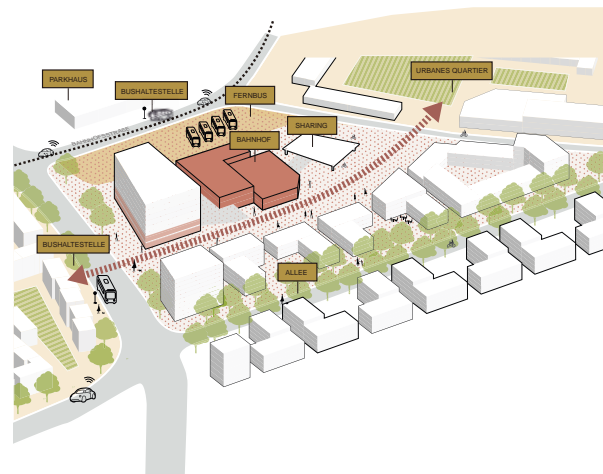
Im Bereich der neuen Bahnhofsvorstadt steckt ein sehr großes Potential für Nachverdichtung, die Entstehung neuer Quartiere sowie die Entsiegelung von Flächen. Der gesamte Bereich entlang der Landshuter Straße (künftig: Bahnhofstraße) wird durch den Bau des neuen Bahnhofes einen Erreichbarkeitsvorteil erhalten und die neue Stadteingangssituation für Erdings Altstadt bilden. Deshalb ist es von großer Bedeutung diesen Bereich von Beginn an zu beplanen und nach und nach attraktiver zu gestalten, um ankommenden BürgerInnen und Gästen den Weg so angenehm wie möglich zu gestalten.

Ein besonderes Augenmerk liegt auf dem Bereich des ehemaligen Mühlgrabenparkplatzes, der 2035 der Museumsplatz Erdings sein wird. Der Platz zeichnet sich durch kulturelle, urbane und gleichzeitig landschaftsbezogene Atmosphäre aus, die es dem Besucher sogar erlaubt auf den Sitzstufen direkt am Semptufer zu sitzen. Zwischen diesen und dem Museum eröffnet sich ein Platz, der von einer Fahrradwerkstatt (bereits in der Umgebung vorhanden) und einem Café bespielt wird. Der Platz wird

als Shared Space ausgebildet und hat durch die Buslinie, die ihn passiert eine exzellente Erreichbarkeit sowohl in die Altstadt als auch zum neuen Mobilitäts-Hub.

Das Museum könnte die Geschichte des Fliegerhorstes sowie die des Deutschen Roten Kreuzes zum Thema haben, um den Bezug zwischen dem neu gewonnenen Teil von Erding stärker in das Herz der Stadt zu holen und erlebbarer zu gestalten. Außerdem wird in das Gebäude auch die Stadtbibliothek integriert, die zu einem urbanen Ort wird. Denn auf der anderen Flussseite bietet sich durch die freigewordene Fläche eine exzellente neue Stadteingangssituation, die dem Museumsplatz einen Zugewinn an Frequenz bringt und den Fluss von der Altstadt ebenfalls besser zugänglich macht.

An dieser Entwicklung sind maßgeblich die Task Forces Raumentwicklung und Nachhaltigkeit beteiligt, die Task Force Mobilität plant das Verkehrskonzept für den Bereich. Die Entwicklung wird eingeleitet, wenn das Parkhaus am Hub verfügbar ist, um Engpässe zu vermeiden.



Mobilitätshub

Mobilitätshub

Genau zwischen der neuen Bahnhofsvorstadt und dem Fliegerhorst-Areal entsteht der neue Bahnhof (HUB) Erdings. Dort verkehrt die S-Bahn unterirdisch zwischen Flughafen und München und bindet so Erding ausgezeichnet in das regionale und überregionale Verkehrsnetz ein. Die drei Bahnhöfe Erding, Altenerding und Aufhausen werden mit den oben beschriebenen Maßnahmen zu HUB's. Ein HUB beschreibt eine intermodale Schnittstelle und somit ein Ort, wo zwischen allen Verkehrsmitteln umgestiegen werden kann (siehe auch Big Plan).

Um diesem Erreichbarkeitsvorteil zu begegnen, wird dort ein Mobilitäts-Hub entstehen, der einen nahtlosen Umstieg vom (motorisierten) Individualverkehr, Sharing-Angeboten und dem ÖPNV bietet. Im Norden des Bahnhofs verkehren die städtischen Durchmesserlinien, die eine schnelle Anbindung in die Altstadt und weitere Stadtteile ermöglichen. Der Bahnhof selbst bietet darüber hinaus diverse Einkaufsmöglichkeiten an. Rund um das Gebäude entsteht der Bahnhofsplatz, der ein stadträumliches Scharnier zwischen der Kernstadt im Westen und dem Fliegerhorst im Osten bildet. Dies wird auch durch die neue niveaugleiche Führung der Anton-Bruckner-Straße ermöglicht.

Im Anschluss an den Hub entsteht im Osten ein durchmischtes, urban geprägtes Quartier, das im unmittelbaren Umfeld um den Hub von Büro- und Wohn- und öffentlichen Nutzungen geprägt ist. Im Süden sowie im Osten gehen diese Nutzungen dann stärker ins Wohnen über. Südlich des Bahnhofsplatzes schließt neugeplante Wohnbebauung an. Dieser Bereich ist von einer Baumallee gesäumt, die auch die Grünvernetzung Erdings von der Sempt über die Bahnhofsvorstadt bis über den Fliegerhorst hinaus betont. Durch die Task Force Mobilität erhält die Entwicklung des HUB's eine besondere Rolle.



Zukunftsvision Fliegerhorst

Fliegerhorst

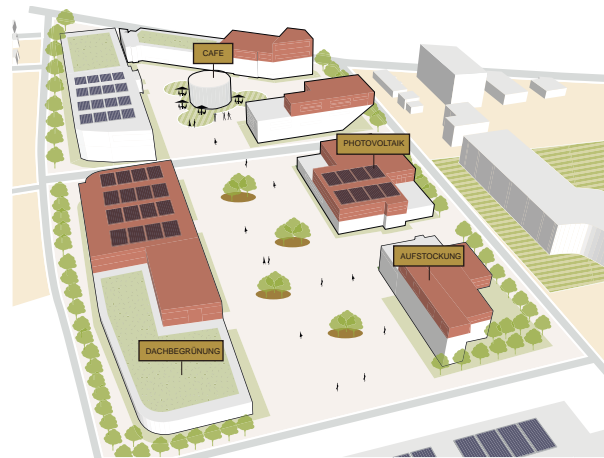
Der Fliegerhorst ist historisch geprägt und hat seit über sechzig Jahren eine hohe Wichtigkeit in Erding. Mit seiner einzigartigen Struktur kann das großzügige Areal ein potenzieller Kompetenzstandort werden, welcher mit einem strategischen Reaktivierungskonzept revitalisiert werden kann. Der Fliegerhorst lässt sich somit der Kategorie Flächennutzung bzw. Raumentwicklung der Task Forces zuordnen.

Die ersten Maßnahmen werden direkt nach dem Auszug des Militärs aus dem Fliegerhorst folgen. Die erste Phase beginnt mit dem Bau des neuen multimodalen HUBs, welcher als multifunktionale Lokation Gäste aus aller Welt mit Offenheit willkommen heißt. Angrenzend entsteht ein urban geprägtes Quartier. Dort greifen mit der entstehenden Nutzungsmischung die wirtschaftlichen, kommerziellen und kulturellen Aspekte ineinander. Außerdem werden Teil des Bestands einer neuen Funktion zugeordnet. Diese Kombination aus Altem mit Neuem verleiht dem neuen Fliegerhorst eine einzigartige Raumqualität. Es sind Nutzungen wie ein

Gemeindezentrum, Co-Working-Spaces sowie eine Schule denkbar. Außerdem kann durch die großzügige Fläche, die nicht weiter als bereits vorhanden, versiegelt werden soll, die Möglichkeit für Urban Gardening bzw. sogar zur Selbstversorgung mit Lebensmitteln vor Ort geschaffen werden.

In der zweiten Phase 2030-2040 wird das experimentel geprägte Areal innerhalb des Fliegerhorsts umgesetzt. Es offeriert sowohl lokalen als auch internationalen Studierenden, Forschern, Architekten, Stadtplanern und allen Bürgern die Möglichkeit gemeinsam nach innovativer, technologischer und zukunftsorientierter Lebensweise zu forschen. Darüber hinaus wird die Situation des zukünftigen Fliegerhorsts durch das Landschaftskonzept gestärkt, womit das urbane Leben mit dem Grünen verzahnt ist und somit eine natürliche Atmosphäre spürbar wird.

Der Wunsch nach einem nachhaltigen, gesunden und umweltfreundlichen Arbeits- und Wohnumfeld wird hier im Fliegerhorst 2050 verwirklicht. Die Gewerbegebiete unterliegen wie alle anderen Gebiete



Beispielhafte Innenentwicklung des Gewerbegebiets Nordwest

in der Kategorie "Raumentwicklung" den all-gemeinen Flächenmanagementvorgaben. Aufgrund der besonderen Struktur von Gewerbegebieten unterliegen zusätzlich weiteren Maßnahmen. Grundsätzlich geht es darum, dass sich die Gewerbegebiete nicht weiter in die Fläche "auf der grünen Wiese" ausbreiten. Damit eine solche Entwicklung gewährleistet werden kann, liegt hier ein besonderes Augenmerk der Task Force Flächenmanagement. Eine ideale Entwicklung bis 2050 zeichnet sich somit durch in die Höhe und nachverdichtete bauliche Strukturen aus.

Hierzu ist es notwendig, eine vertiefte Bestandsaufnahme vorzunehmen und die Veränderungspotenziale zu erkennen. Es gilt die Flächeneffizienz zu steigern und die vorhandenen Parkstrukturen umzugestalten. Möglichkeiten sind beispielsweise ein unterirdisches Parkhaus, das Aufstocken und die Erweiterung des Bestands, und wenn nötig, den Ersatz bestehender Gebäude durch energieeffiziente Gebäude. Zusätzliche Aufenthaltsqualität wird durch die Gestaltung der gewonnenen Flächen mit Stadtgrün geschaffen. Im Bereich der Energieeffizienz, eignen sich besonders große Flachdächer zum Aufstellen von Photovoltaikanlagen, welche einen großen Beitrag zur Umstellung Erdings von fossilen auf erneuerbare Energien leisten werden.



Darstellung des neuen Busnetzes

Busnetz

Das heutige Busnetz von Erding besteht aus Buslinien, die größtenteils im Stundentakt verkehren und über diverse Schleifen und Einrichtungsstrecken die unterschiedlichen Quartiere erschließen. Für die Passagiere entstehen so lange Warte- und Fahrzeiten.

Das neue Busnetz wird in dieser Hinsicht effizienter und kundenfreundlicher gestaltet. Mit insgesamt sechs Durchmesserlinien, wovon fünf durch den neuen Bahnhof und eine durch die Altstadt geführt werden, wird ein System aufgebaut, das gänzlich ohne Schleifen und Einrichtungsstrecken auskommt. Vier der Buslinien führen über die neue Bahnhofstraße (ehem. Landshuter Straße) und stärken so die neue städtebauliche Hauptachse der Kernstadt.

Zwei der Buslinien führen vom Gewerbegebiet West über die Altstadt und den neuen Bahnhof zum Fliegerhorst. Davon fährt eine über den Schrankenplatz und die andere den schnelleren Weg über den neuen Museumsplatz. Die Taktung der Buslinien wird angebotsorientiert gestaltet. Dies bedeutet, dass mit kleinen Fahrzeugen ein Takt angeboten wird, der zunächst größer als die Nachfrage ist. Auf diesem Weg wird eine Verschiebung des Modal-Splits zugunsten des ÖPNV erreicht. Die angebotsorientierte Taktung wird schrittweise ausgebaut. In einem ersten Schritt sollen die beiden Buslinien, die das Gewerbegebiet im Osten mit dem Fliegerhorst verbinden, gemeinsam in einem 10-Minuten-Takt angeboten werden. Anschließend wird bis zum Jahr 2050 im gesamten Busnetz die Taktung schrittweise erhöht (siehe Zeitleiste).



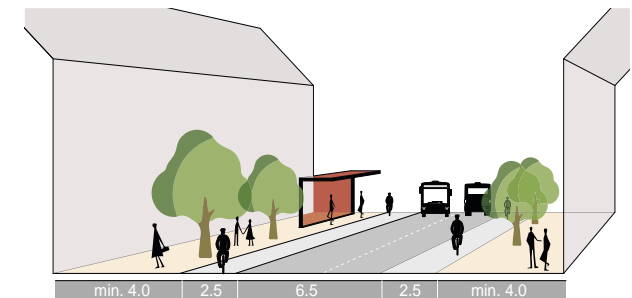
Darstellung des neuen Fahrradnetzes

Fahrradnetz

Das bestehende Fahrradnetz ist stark auf den Freizeitverkehr ausgelegt, weshalb das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel heute in Erding kaum eine Rolle spielt. Aus diesem Grund soll ein Netz mit Fahrradschnellwegen aufgebaut werden. Diese werden entlang der Buslinien und zusätzlich entlang von weiteren wichtigen Quartiersstraßen geführt. So entsteht ein dichtes und direktes Wegnetz, welches den Modal-Split weiter positiv beeinflussen wird.

Mobilitätskorridore

Als Mobilitätskorridore werden die Straßen bezeichnet, auf denen die Buslinien verkehren und entlang derer somit immer auch ein Fahrradschnellweg geführt wird (siehe auch Big Plan). Entlang der Mobilitätskorridore wird sich die Stadt Erding aufgrund der hohen Erschließungsgüte schneller entwickeln.



Straßenquerschnitt



Entwicklung der Mobilitätskorridore

Mobilitätsstationen

Ergänzend zum Bus- und Fahrradnetz werden Mobilitätsstationen angeboten. Dabei wird in drei verschiedene Angebote unterschieden. Eine Basic-Station besteht aus Stellplätzen für Car-Sharing-Fahrzeuge sowie aus Mietfahrrädern. Entlang der Fahrradschnellwege werden Mobilitätsstationen errichtet, die zusätzlich auch über E-Bikes verfügen, darüber hinaus werden entlang der Mobilitätskorridore auch Abstellplätze für private Fahrräder angeboten, damit dort vom Fahrrad auf den Bus umgestiegen werden kann.

HUB

Die drei Bahnhöfe Erding, Altenerding und Aufhausen werden mit den oben beschriebenen Maßnahmen zu HUB's. Ein HUB beschreibt eine intermodale Schnittstelle und somit ein Ort, wo zwischen allen Verkehrsmitteln umgestiegen werden kann (siehe auch Big Plan).

Stellplatzschlüssel und öffentliche Stellplätze

Parallel zum schrittweisen Ausbau des Busnetzes wird der Stellplatzschlüssel schrittweise gesenkt. Immer entlang der neuen, angebotsorientierten Buslinien und somit immer entlang der Mobilitätskorridore darf bei Neubauten pro Wohnung maximal ein halber Stellplatz erstellt werden (siehe auch Zeitleiste). Analog zu den Wohnbauten wird auch bei Gewerbebauten verfahren. Zusätzlich wird auch das Angebot an öffentlichen Stellplätzen schrittweise verringert. So wird neben der Schaffung von neuen Mobilitätsangeboten (Pull) der Modal-Split auch durch die Verknappung des Angebots an Abstellplätzen für private Fahrzeuge (Push) beeinflusst.

Fazit – Quick and Longterm Wins

Der Titel diese Konzepts „**Mia hom an Schneid**“ – Mutig die Stadt von morgen gestalten“ möchte die Bewohnerinnen und Bewohner von Erding dazu animieren, die Herausforderungen der Zukunft mit der notwendigen Entschlossenheit anzugehen. Einige der Konzeptinhalte sind aufgrund von gängigen, politischen und gesellschaftlichen Normen vielleicht unüblich, jedoch immer technisch sowie auch finanziell realisierbar. Mit dem entsprechenden Mut lassen sich diese Konzeptteile somit umsetzen, auch wenn es dafür den Willen von allen Akteuren im Raum Erding bedarf.

Wenn eine Kommune diese Entschlossenheit aufbringen muss, stellt sich die Frage nach dem Gewinn, der durch die Realisierung der Konzeptinhalte entsteht. Dieser Gewinn wird in den nachfolgenden Zeilen zusammengefasst.

Mit dem Mobilitätskonzept können nicht nur die bestehenden Verkehrsprobleme gelöst werden. Vielmehr schafft das Konzept die Voraussetzung für eine lebenswerte Stadt, indem es die öffentlichen (Straßen-)Räume aufwertet und wichtige städtebauliche und landschaftliche Verbindungen herstellt. Entlang der Mobilitätsachsen wird die Stadt lebendig und wächst. Somit schafft das Mobilitätskonzept auch die Voraussetzung für eine nachhaltige Innenverdichtung und verhindert weitere Flächenversiegelung. Darüber hinaus kann aufgrund der Veränderung des Modal-Splits auf die geplanten Umgehungsstraßen verzichtet werden.

Das Landschaftskonzept zeichnet sich durch den Bezug zur Landschaft im Umfeld von Erding aus. Es werden durchgehende Grünachsen geschaffen, ehemalige Parkplätze werden mit Bäumen bepflanzt und beim Fliegerhorst wird ein Landschaftsschutzgebiet entwickelt.

Die Altstadt und die neue Bahnhofsvorstadt werden durch gezielte Eingriffe wie dem Museumsplatz und der damit gleichzeitig neu geschaffenen Verbindung aktiviert und wachsen räumlich zu einer Kernstadt zusammen. So können für Erding eine attraktive Städteingangssituation sowie zeitgemäße Wohnquartiere in zentraler Lage geschaffen werden. Das Museum über den Fliegerhorst und über das Deutsche Rote Kreuz akzentuiert die neue Verbindung, die an dieser prominenten Lage über die Sempt führt. Im Fliegerhorst-Areal bieten die urbanen Nutzungstypologien Bewohnern und Besuchern eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen und privaten Raum. Die beiden Gewerbegebiete im Westen und im Süden werden nachverdichtet, wodurch die Bedeutung dieser Orte steigen wird.

Zusammengefasst besteht der Gewinn in der Realisierung einer lebendigen Stadt der kurzen Wege, in der die Lebensqualität trotz dichter Bebauung hoch ist und die speziell durch die Innenverdichtung, jedoch auch durch die neuen Mobilitäts- und Energieformen, ein Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels leistet.

Erding Cares
























Michael Backes, Andrea Ertl, Susanne Lebedicker

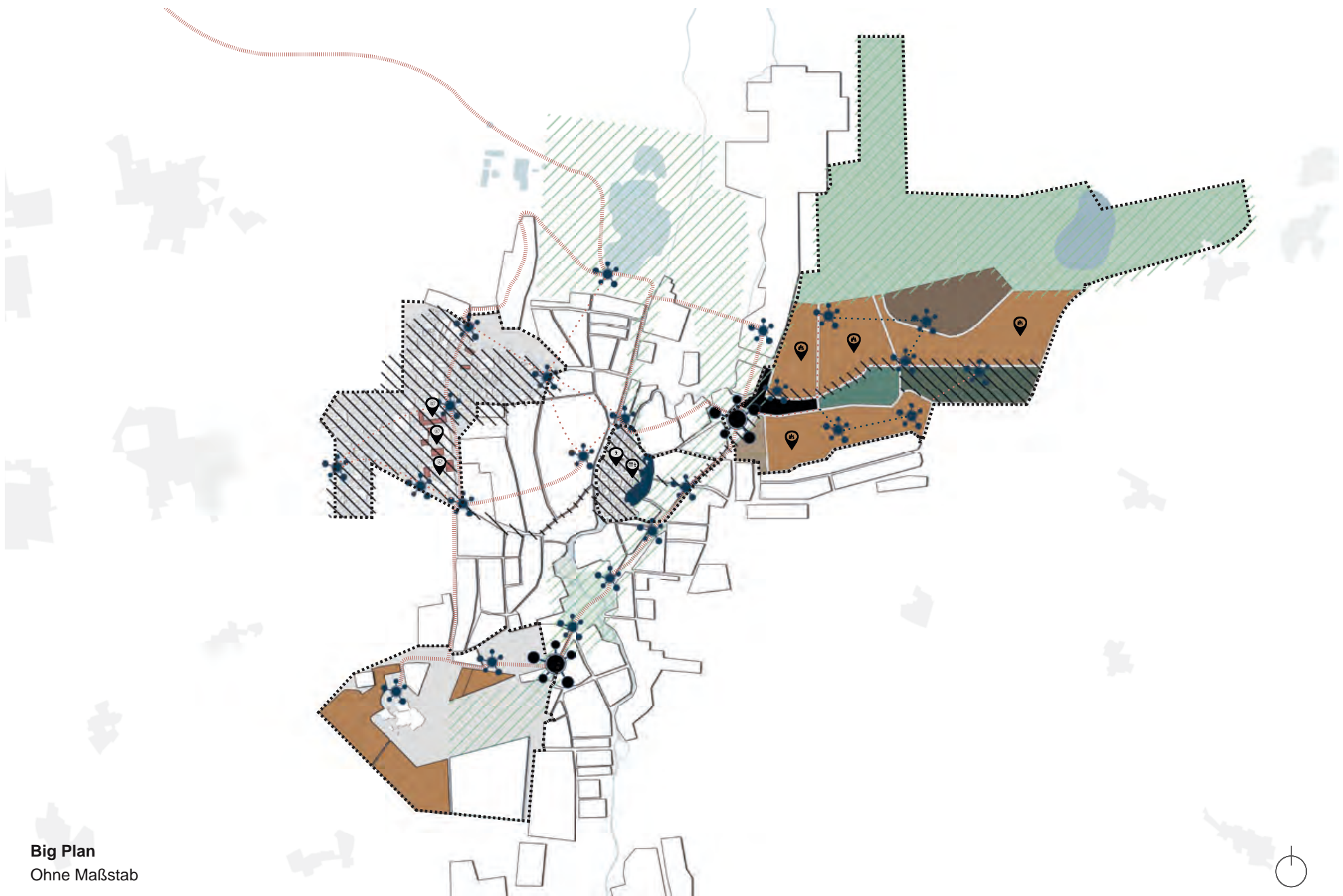
Erding Cares

Showing an increased potential for action within the five trends, namely mobility, company organization, labour market, consumerism and regionalism, have been determined by using an extensive trend analysis. These trends reveal Erding's strengths and weaknesses as well as opportunities and risks.

The potential of action for Erding's opportunities and risks are clearly concentrated at the four main areas: the city center, the „Fliegerhorst“, the „Therme Erding“ and the west part of Erding which is used for commercial and light industrial area. Erding is one of many cities within the suburbs of the metropolitan region Munich which has to fight to attract successful companies and highly qualified people. „Erding Cares“ or „Erding Cares More“ comes into play. The concept intends to set Erding apart from other communities with high business exposure by an integrative strategy combining a high intensity rate of companies with the best living and working conditions.

To reach this goal, the city of Erding, in cooperation with the companies, sets interventions as part of the „Erding Cares“ programme, which benefits both employers and employees. In combination with a highly improved accessibility of the city by the „Erdinger Ringschluss“, the concept aims to encourage people who can select between many locations to choose Erding in the future. It is also important to use a sustainable approach to attract new companies as well as to promote existing ones and to support them in their competitiveness. Erding has not only the chance but also the responsibility to face these challenges and to create a positive future. Erding cares!

	Umgriff Action Area
	Action Area
	Wohnnutzungs Nachverdichtung
	Urbanes Quartier
	Forschungsstandort
	Wissensintensive Unternehmen
	Gründerzentrum und Start-Ups
	Temporäres Künstlerviertel / Kulturzentrum
	Urbanes Gewerbegebiet
	Stadtspark
	ÖkokontomitNaherholungsmöglichkeiten
	Agglomerationseffekte Gewerbe
	Grünverbindung
	Bestehender Kronthaler Weiher
	Neuer Weiher
	Semptöffnung
	Mobilitätsstation
	Mobilitätsspot
	Vernetzung Mobilitätsspots
	Radschnellweg
	Verkehrskonzept Innenstadt
	Integration von Wohnnutzungen
	Förderung der zentralörtlichen Funktionen der Innenstadt

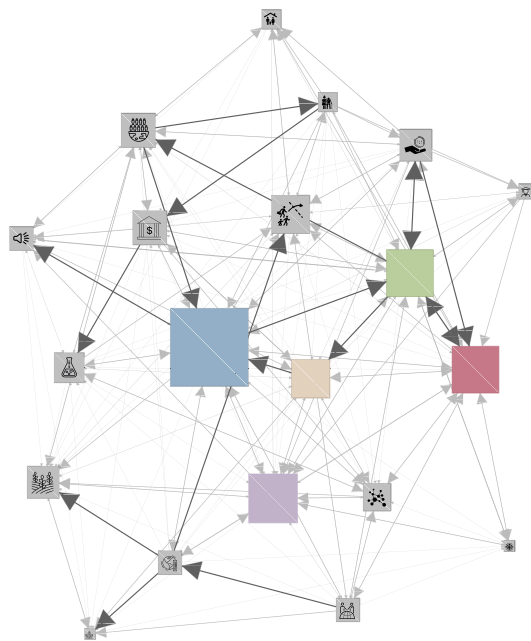


Big Plan
Ohne Maßstab

Erding Cares about Trends

Trendeinschätzung

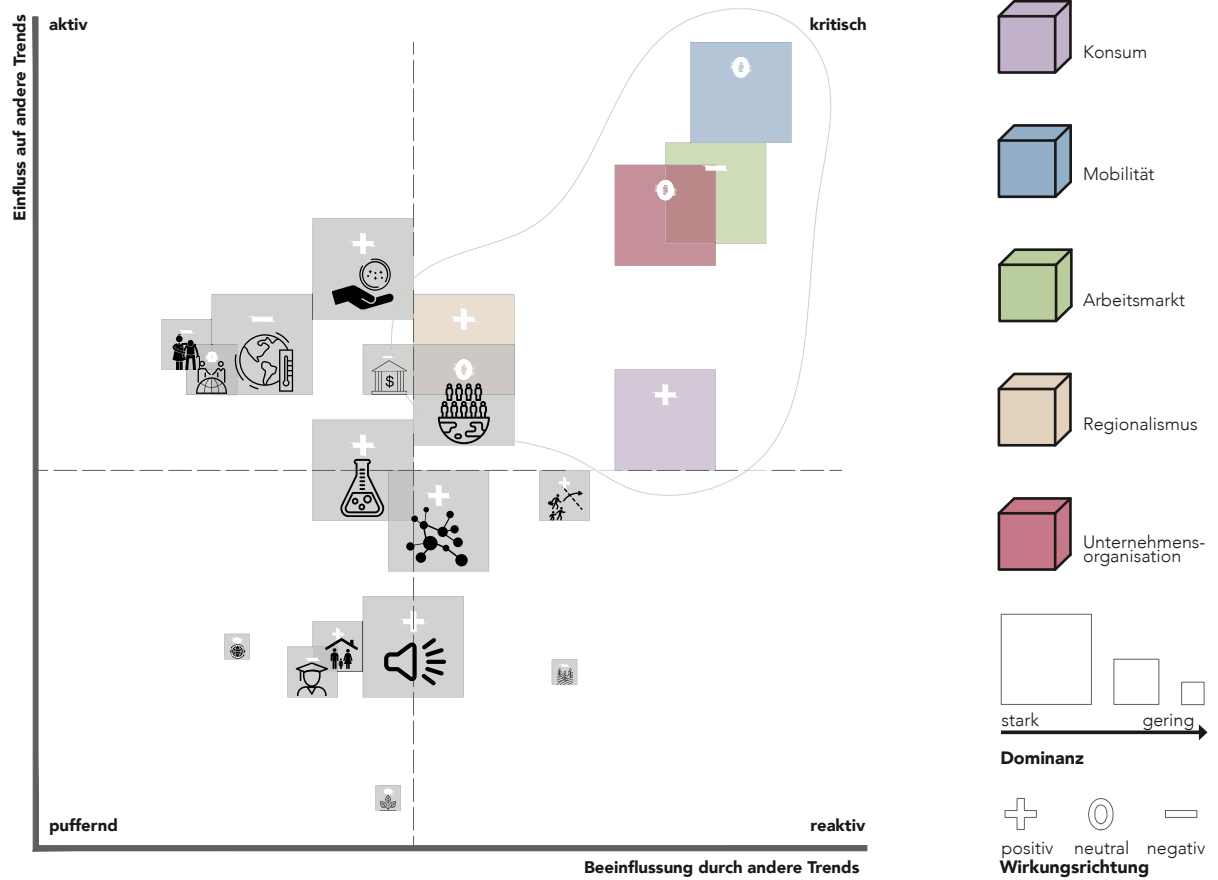
Um ein Konzept für eine alternative Zukunft Erdings zu entwickeln, wurden 20 verschiedene Zukunftstrends bezüglich deren Bedeutung für die Stadt Erding und die Entwicklung des Raumes um Erding analysiert. Dabei wurde ebenfalls analysiert, inwieweit die Trends von der Stadt Erding durch eine vorausschauende Planung beeinflusst werden können und ob die Trends einen eher positiven oder negativen Einfluss auf Erding haben.



Grad der Vernetzung

- gering
- mittel
- hoch

Wirkungszusammenhänge



Je nachdem, wie stark die betrachteten Trends auf andere Trends wirken und wie stark ein einzelner Trend von anderen beeinflusst wird, zeigt sich deren „Reaktionsfreudigkeit“. Die Trends, die sich sowohl stark von anderen Trends beeinflussen lassen, als auch andere Trends beeinflussen, werden als kritische Trends bezeichnet. Durch die vorhergehenden Analysen

zeigt sich, dass die Trends „Mobilität“, „Arbeitsmarkt“, „Unternehmensorganisation“, „Regionalismus“ und „Konsum“ im kritischen und dabei Erding maßgeblich beeinflussenden Sektor liegen. Für die weiteren Planungsschritte wurden diese fünf Trends genauer betrachtet.

Erding Cares about SWOT

SWOT Analyse

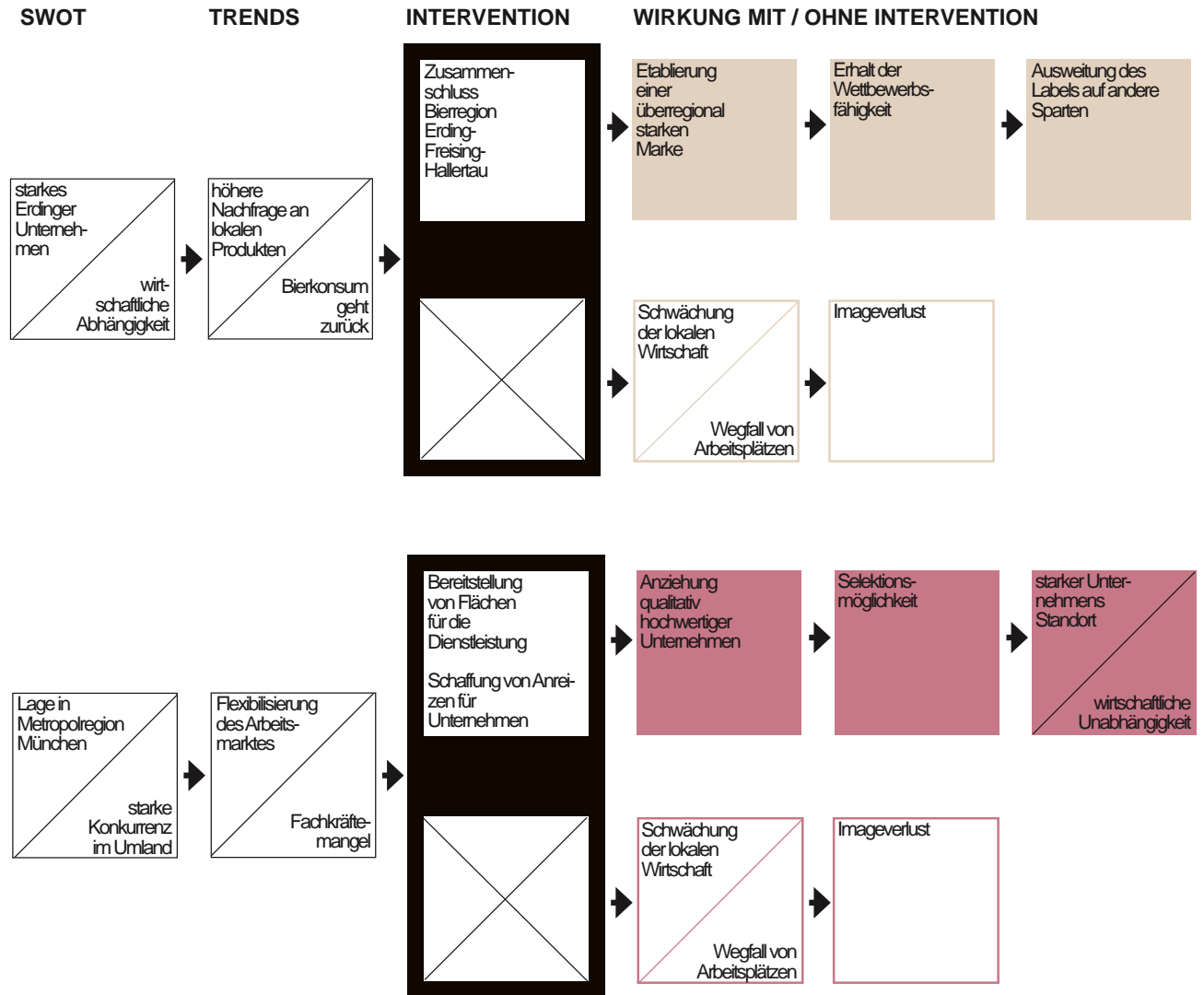
Durch die genannten Betrachtungen der Trends und deren Entwicklungen lassen sich im Verbund mit den vorhandenen Stärken und Schwächen Erdings Chancen und Risiken formulieren. Schwächen sollen sich zu Chancen wandeln und sich langfristig durch gezielte Interventionen zu Stärken entwickeln. Vorhandene Stärken sollen weiter gefördert werden, um zu vermeiden, dass sie sich langfristig zu einem Risiko und damit zu einer potentiellen Schwäche entwickeln. Eine Chance und Strategie den künftigen Herausforderungen gegenüberzutreten, ist es Erding zu einem attraktiven Unternehmens- und Forschungsstandort zu entwickeln.

Action Areas

Diese Chancen und Risiken werden räumlich für Erding verortet. An den Orten, an denen sich viele dieser Punkte sammeln, besteht ein hohes Potential durch Interventionen, die zukünftige Entwicklung Erdings zu beeinflussen, weshalb folgende Gebiete in der weiteren Planung vertieft betrachtet werden:

Gewerbegebiet West
Fliegerhorst
Thermenviertel
Innenstadt

Diese vier Bereiche werden in der Planung nicht isoliert betrachtet: Sie hängen sowohl voneinander, als auch von den verschiedenen Trends ab. Nebenstehende Grafik zeigt, die schrittweisen Auswirkungen der Trends auf den Raum, wenn die vorgeschlagene Intervention durchgeführt beziehungsweise nicht durchgeführt wird.



Konzept Erding Cares

Mit dem Ziel große erfolgreiche Unternehmen und hochqualifizierte Menschen anzuziehen, steht Erding natürlich nicht alleine dar. In der Metropolregion München gibt es eine Vielzahl an gut geeigneten Standorten. Hier kommt das Konzept Erding Cares bzw. Erding Cares More ins Spiel: Erding soll sich mit besonderen, ganzheitlichen Strategien von klassischen Gemeinden mit hohem Gewerbeanteil abheben und nicht nur gute, sondern die besten Wohn- und Arbeitsverhältnisse schaffen. Menschen, die zwischen Arbeitsstandorten unterscheiden können, sollten sich künftig immer für Erding entscheiden. Von dieser Kooperation profitieren beide Seiten. Während die Unternehmen ihren Mitarbeitern gute Lebensbedingungen in Form von Werkwohnungen und sozialen Einrichtungen bieten und die gewünschten Fachkräfte so langfristig an ihr Unternehmen binden können, profitiert die Stadt im Gegensatz dazu durch ein Repertoire an starken und stabilen Unternehmen. Wichtig ist hierbei auch eine nachhaltige Strategie sowohl neue Unternehmen anzulocken, wie auch die bereits vorhandenen zu fördern und in ihrer Wettbewerbsfähigkeit zu unterstützen. Ein weiterer Ansatz von Erding Cares ist die Schaffung eines umfangreichen Naherholungskonzepts. Während München als Konkurrenzstandort immer dichter bebaut wird und Grünräume verschwinden, beziehungsweise durch das anhaltend starke Bevölkerungswachstum der Landeshauptstadt zunehmend überfüllt sind, kann Erding hier punkten.

Diese analytischen Erkenntnisse bilden die Grundlage für die geplanten Interventionen im großräumigen Maßstab, wie auch in den vier Action Areas.

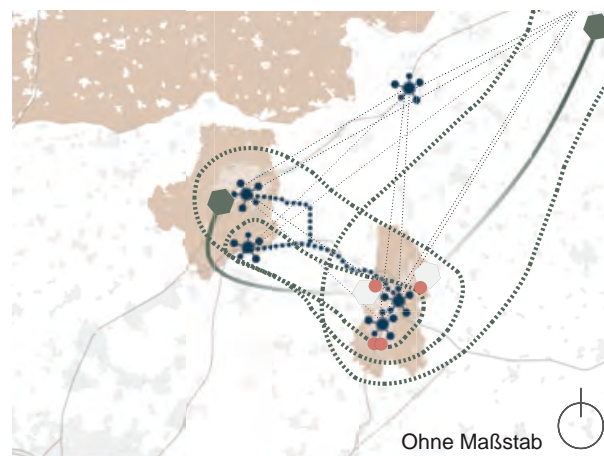
Erding Cares about connecting regions

Regionale Marketing Kooperationen

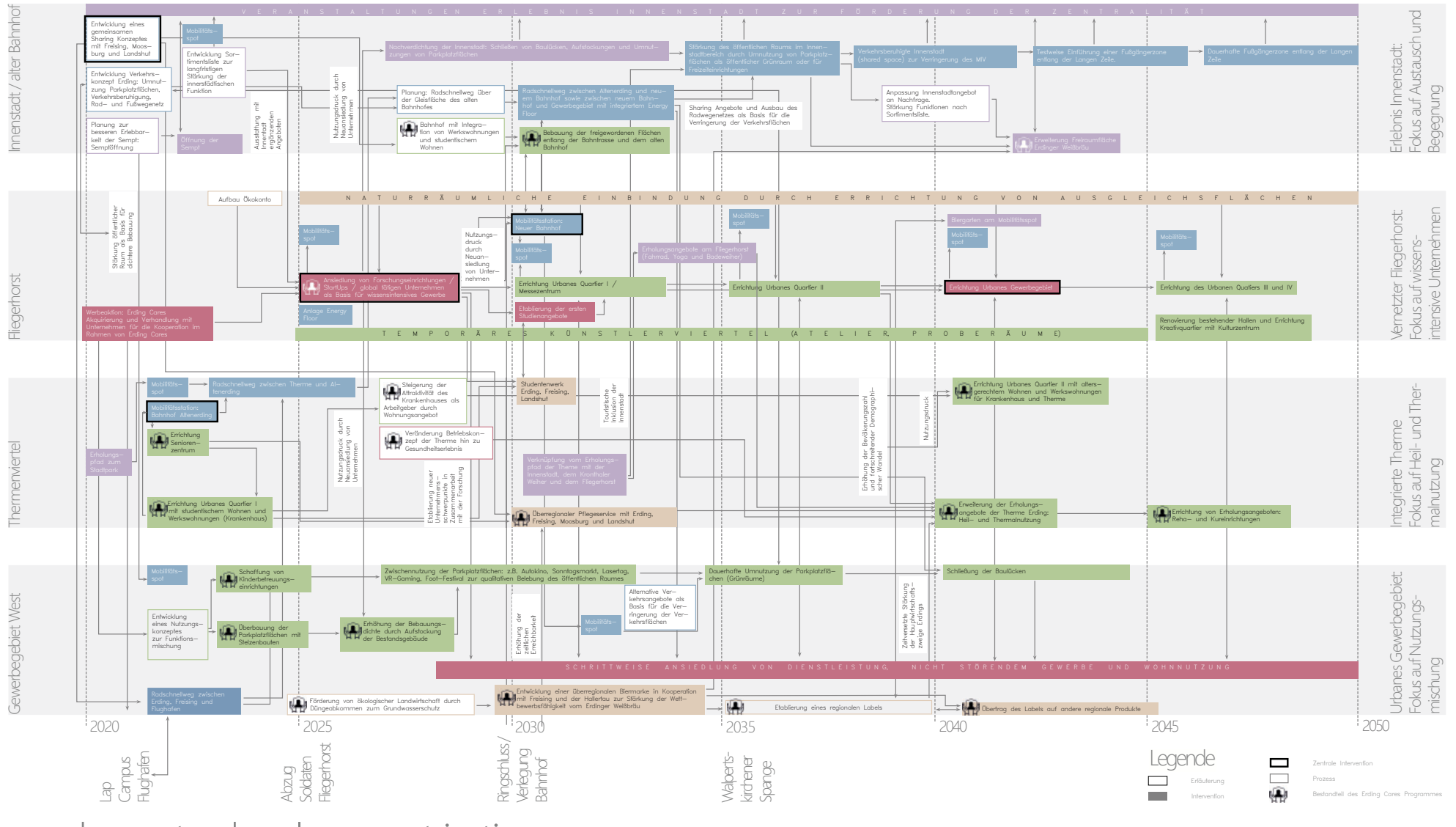
Ein wesentlicher Bestandteil der Strategie, Erding zu einem global erfolgreichen Unternehmensstandort zu entwickeln, besteht darin die bestehenden Unternehmen im Rahmen des Erding Cares Programmes zu fördern und dabei zu unterstützen langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben. Das Erdinger Weißbräu sieht sich dem Trend zur Abnahme des globalen Bierkonsums gegenüber stehen. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Erdinger Weißbräus zu stärken, wird in Kooperation mit Freising und der Hallertau eine regionale Biermarke etabliert. Vor einer Zusammenarbeit ist zur Qualitätssicherung mit den lokalen Bauern ein Düngeabkommen zum Grundwasserschutz zu vereinbaren. Mit der Zeit wird sich das Bierlabel auf andere regionale Produkte übertragen und so für nachhaltige, gesunde Produkte aus dem Erdinger Umland stehen. Dieses Label wird sich über die Grenzen Bayerns hinaus etablieren.

Ansiedlung der Kreativen Klasse

Durch die Fertigstellung des Erdinger Ringschlusses wird Erding an das überregionale Schienennetz angebunden. Es verändert sich die Erreichbarkeit Erdings. Städte wie Landshut oder Regensburg rücken zeitlich näher an Erding heran. Dadurch ergeben sich Agglomerationsvorteile. Gelingt es in Erding eine eigene Universität zu etablieren, können beispielsweise durch ein gemeinsames Studentenwerk zwischen Erding, Freising und Landshut Kapazitäten gebündelt werden, wodurch diese Städte profitieren. Für Studenten ist es künftig möglich mit dem ÖPNV in 45 Minuten von Erding nach Landshut in die Universität zu pendeln. Ohne eigene Universität in Erding kann für Studenten aus Landshut oder Freising Wohnraum geschaffen werden, um so die junge, kreative und gut gebildete Klasse nach Erding zu ziehen.



Erding Cares about development in time



Erding Cares about existing and new

Fliegerhorst

Die Militärgebäude geben dem Fliegerhorstgelände einen besonderen Charakter, der auch bei einer Überplanung nach dem Abzug der Soldaten (2024) erhalten bleiben soll. So werden geeignete, bestehende Gebäude von Künstlern genutzt und sukzessive in urbane Quartiere integriert. Durch den Erdinger Ringschluss (2029) wird der Bahnhof Richtung Fliegerhorstgelände verlegt. Dementsprechend profitiert das Fliegerhorstareal von der neu gewonnenen Erreichbarkeit. Insbesondere der Flughafen München rückt zeitlich näher heran, was den Fliegerhorst für global tätige Unternehmen interessant macht.

Therme

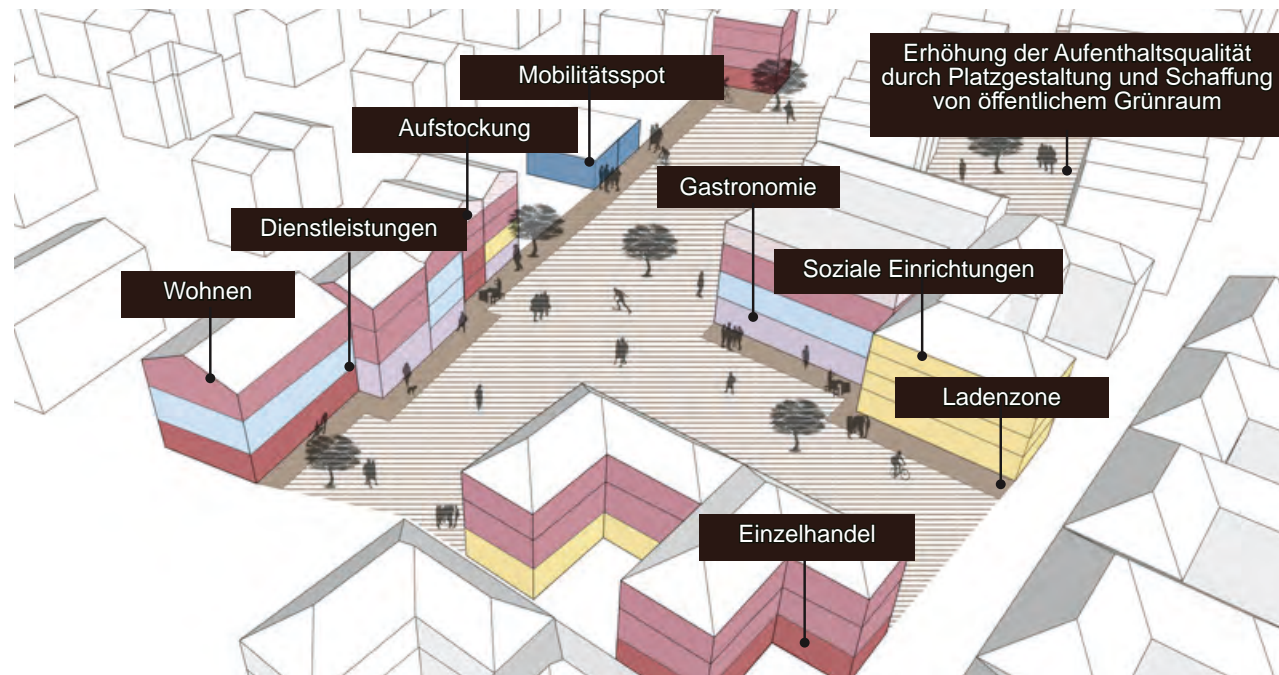
Städtebaulich wirkt die Therme Erding 2020 wie ein Fremdkörper. Um auch zukünftig für den Verbraucher attraktiv zu sein, wird die Therme ihr Betriebskonzept umstellen und so auf aktuelle Trends reagieren, weg vom „Spaßbad“ hin zu einem Heil- und Erholungsbad. Diese Nutzungen können durch lokale Angebote ergänzt werden. So bieten zum Beispiel der Stadtpark, der Kronthaler Weiher sowie die Innenstadt Erholungsnutzungen an. Diese Verbindungen werden durch einen Radschnellweg ab Altenerding bis hin zum neuen Bahnhof am Fliegerhorst gestärkt. Von den erholungssuchenden Thermalgästen profitiert ebenso die Innenstadt, da diese für die Besucher erreichbar wird.

Innenstadt

Im Fokus der Veränderungen rund um Erding steht besonders die Erdinger Innenstadt. Das Verkehrskonzept sieht eine schrittweise Einführung einer Fußgängerzone entlang der Langen Zeile sowie eine generelle, als Shared Space ausgeführte, verkehrsberuhigte Innenstadt vor. Ein alternatives Mobilitätsangebot der Stadt Erding, in Kooperation mit Freising und Landshut ermöglicht den Bewohnern, trotz der verringerten Verkehrsflächen mobil zu bleiben.

Gewerbegebiet West

Das Gewerbegebiet wird durch ein alternatives Mobilitätskonzept künftig auch für Menschen erreichbar, die nicht über einen eigenen PKW verfügen. Außerdem werden durch einen Radschnellweg nicht nur die Action Areas Erdings untereinander verbunden, sondern auch der Flughafen München und Freising werden an Erding angebunden. Diese alternativen Mobilitätsangebote sorgen dafür, dass viele Parkplatzflächen nicht mehr benötigt werden. Diese können zunächst mit Stelzenbauten, die der Wohnnutzung dienen, überbaut werden, um eine Nutzungsmischung zu erhalten und das Gebiet zu verdichten. In weiteren Schritten werden die Parkplatzflächen zwischengenutzt (Autokino und Sonntagsmarkt), ehe sie dauerhaft z.B. in Grünflächen umgewandelt werden.



Erding Cares about the Creative Class



Künstlerviertel am Fliegerhorst

Ein Werktagabend am Fliegerhorst 2030. Ein lokal ansässiger Künstler hat sich günstig eine Halle des Erding Cares Programmes gemietet, feiert dort seine Vernissage. Diese Ausstellung besuchen viele Erdinger, die von dem kreativen Künstlerviertel gehört haben und sich dieses ansehen wollen. Zu den Besuchern der Ausstellung gehören außerdem im gegenüberliegenden Co-Working-Space arbeitende Menschen, die sich an ihrem Feierabend mit Freunden auf ein Bier aus der „Bierregion“ treffen. Natürlich reisen zu dieser Gelegenheit

viele Besucher mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zum neu errichteten Bahnhof Erdings an. Von dort aus können sie beispielsweise mit einem ausgeliehenen Fahrrad auf einem „Energy Floor“ zur Ausstellung fahren und dadurch Energie erzeugen, die der Straßenbeleuchtung zugeführt wird.

Neue Mobilität am Bahnhof

Ehemaliges Bahnhofsareal Erding 2035. Die Bewohner Erdings sind auf dem Nachhauseweg. Dabei nutzen viele von ihnen den Radschnellweg, um von dem Fliegerhorstgelände, dem Gewerbegebiet West aber auch von Freising oder dem Flughafen München nach Hause zu fahren. Auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände ist seit der unterirdischen Verlegung der Gleise ein innenstadtnahes, urbanes Quartier entstanden. Einige Personen stellen ihr von Erding Cares gemietetes E-Bike an einem Unterstand nahe dem Busbahnhof ab und schlendern von hier Richtung Altstadt, um dort den Abend gemütlich ausklingen zu lassen. Dies lässt sich gut in einem Restaurant oder einer Bar zwischen dem alten Bahnhofsareal und der Altstadt verwirklichen, da sich dort durch die entstehende Dynamik zwischen diesen beiden Bereichen viele gastronomische Betriebe angesiedelt haben.



Raum für Bewegung / Raum für Begegnung

Aida Demchenko, Spyridon Nektarios Koulouris, Ivan Selednikov














Space for movement / Space for encounter

Erding's location, the new railway projects, the vacant land close to future mobility hubs, as well as its proximity to a regional center and the Munich airport make Erding's future inextricably connected with human mobility. However, while developing the inter-regional connectivity, it is necessary to manage its spatial consequences. For example, the increasing number of commuters, the housing shortage and the new centres which attract visitors, as well as locals.








Through an analysis of the aspects and trends of contemporary lifestyle, the project „Space for movement / Space for encounter“ suggests a new systematic approach to acting and moving in urban space. Despite the benefits brought about by the new mobility infrastructure in the next thirty years, existing problems that are typical for a small size city adjacent to a metropolis may aggravate, like for example separate monofunctional quarters, the large number of commuters to and from Munich, as well as the usage of motorised private transport.

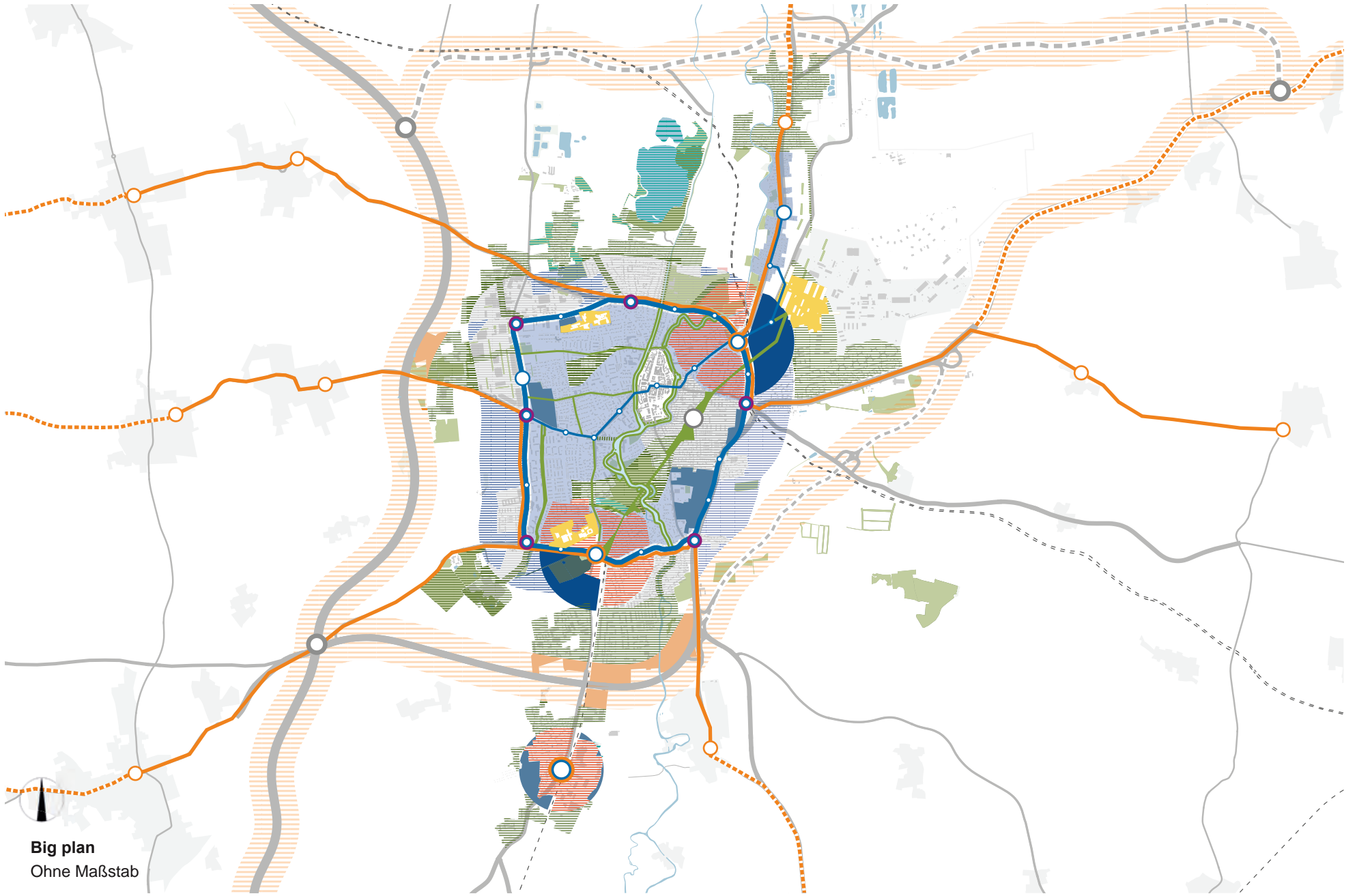
The planned interventions in Erding aim to solve these problems by using the potential of spatial and relational proximity brought about by mobility.

Reaktiv: Entwicklung

	Altstadt		Innenstadt reaktiv Entwicklung
	Altbahnhof Umorganisation		Aussen reaktiv Entwicklung
	Umbau im Bereich von S-Bahn		Potenziale Neubau im Erreichbarkeitsbereich von Bus-Ring
	Neubau innerhalb von S-bahn ab sofort		Fläche ausserhalb 6-Minuten Bushaltestellerreichbarkeit
	Neubau im Bereich von Bus-Ring ab sofort		Träger von Ausbildungspotenzial
	Innenstadt reaktiv Entwicklung		Autobahn Lärmzone
	Aussen reaktiv Entwicklung		

Aktiv: Interventionen

	Innenstadt Grünlinien
	Bus-Ring
	Umwege-System
	Externe Mobilität (Interstadt Bus, Carsharing)
	Bus/S-Bahn Umstieg
	Bus/Interstadt Umstieg
	Bushaltestelle

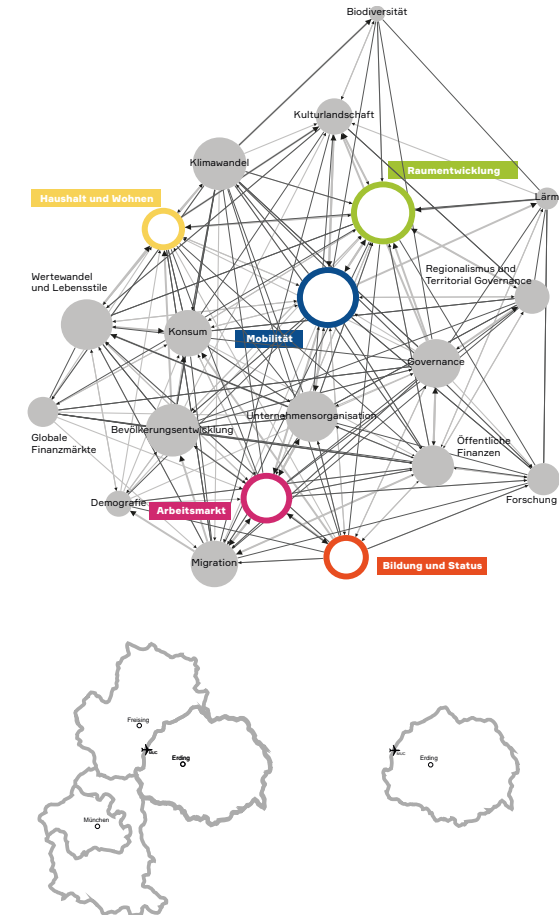


Big plan
Ohne Maßstab

Wirkungszusammenhänge der Trends



Wechselwirkungsanalyse

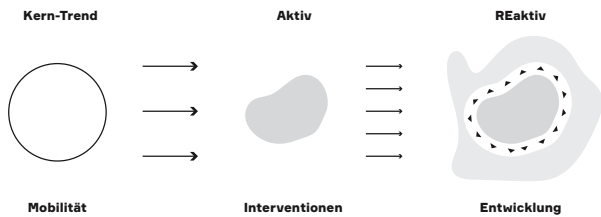
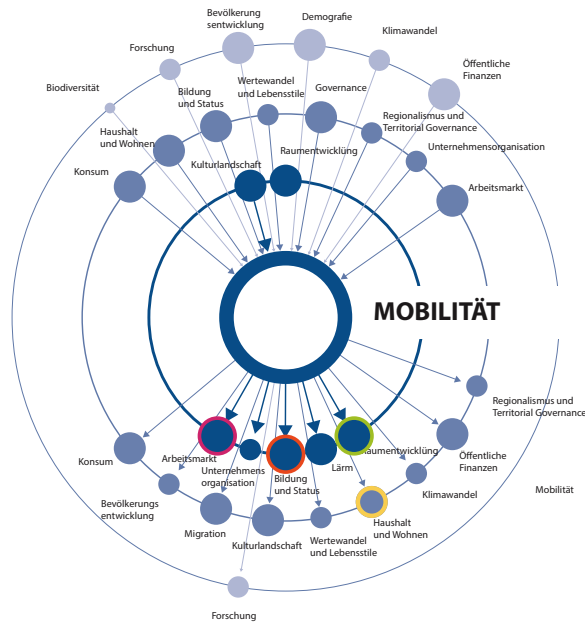


Darüber hinaus werden die Trends „Bildung und Status“ und „Haushalt und Wohnen“ betrachtet und analysiert. Die ausgewählten Trends für die alternative Zukunft können in zwei Gruppen unterteilt werden: Die erste Gruppe hat einen direkten Einfluss auf die physische Umgebung der Stadt Erding, während die zweite eher indirekt Raumentwicklung erzeugt.

Die Beeinflussbarkeit der Trends wurde in Bezug auf zwei verschiedene Zonen untersucht. Einerseits auf Erding und den Landkreis Erding, und andererseits auf den sogenannten Großraum Erding+, der aus den Landkreisen Erding, Freising und München besteht, sowie aus der Landeshauptstadt München und dem Flughafen MUC.

Die Grafik zeigt eine stetig wachsende Rolle der Region in Hinblick auf die Handlungsmöglichkeiten bezogen auf die einzelnen Trends. Die einzelnen Teilräume, (wie z.B. die Stadt Erding) wirken auf der Basis einer Funktionsteilung zusammen und ergänzen sich in einem Gesamtkontext. Die Trends des Arbeitsmarkts, der Mobilität und der Raumentwicklung befinden sich im kritischen Bereich.

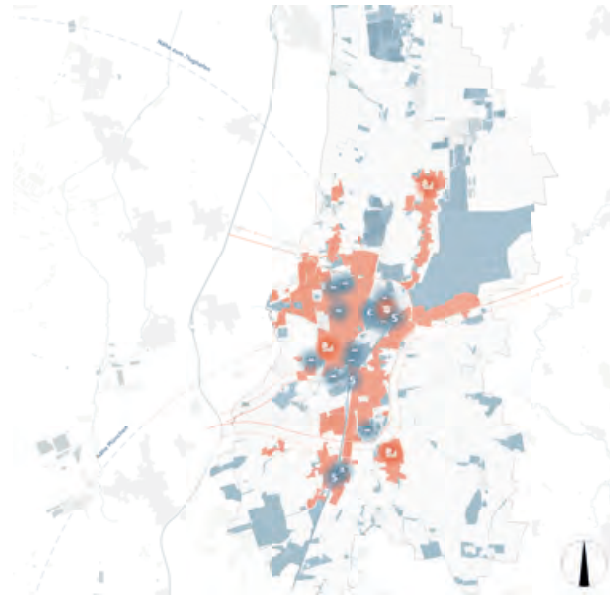
EGO-Netz Analyse



Die Mobilität erwies sich als ein sehr einflussreicher Kern-Trend, um eine alternative Zukunft zu entwickeln. Die Wechselwirkungen zwischen den Trends zeigen, wie man die größten Änderungen mit möglichst geringen Eingriffen erzeugen kann. Somit erzielt die Stadt bei minimalen Ressourcen das bestmögliche Ergebnis.

Starken und Schwächen

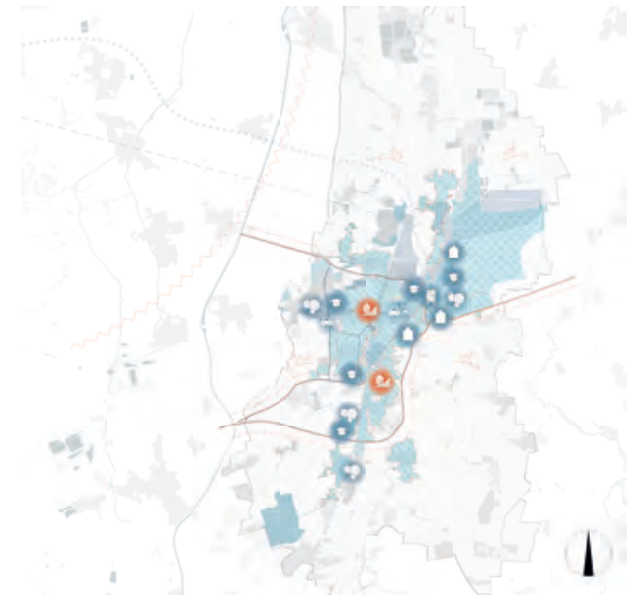
Eine der Stärken der Stadt ist ihre Lokalisation und die dadurch ergebene Nähe zu der Landeshauptstadt München, als auch zum Münchener Flughafen. Zu den Stärken gehören alle vorhandene Bildungseinrichtungen der Stadt und wissensintensive teilweise auch international agierende Unternehmen. Eindeutige Schwächen sind die begrenzten Ausbildungsmöglichkeiten.



- | | |
|--|---|
| Stärken | Schwächen |
| <ul style="list-style-type: none"> ÖPNV Nähe Flughafen / Nähe München ausgebauter Bahnnetz Öffentliche Freiräume & Naherholung & landschaftliche Stärke Fliegerhorst Warteraum Asyl Bildungstätte S-Bahn Station | <ul style="list-style-type: none"> fehlender ÖPNV & schwache Frequenz Auslegung auf Auto Pendler Monofunktionale Wohngebiete Monofunktionale Gewerbegebiete Einzelhandelsagglomeration in Randgebieten Fehlende Tertiärer Bildungsbereich Immobilienpreisdruk |

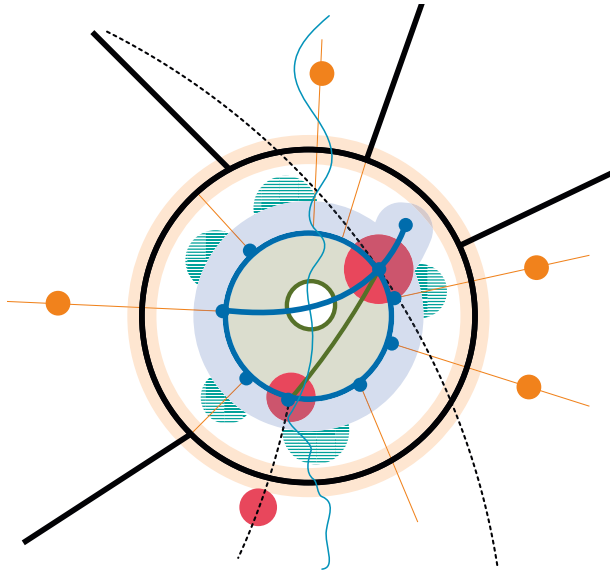
Chancen und Risiken

Die Fläche des Fliegerhorsts bietet nicht nur Raum für die Ansiedlung neuer Unternehmen und Bildungsinstitutionen durch den Ausbau des Ringschlusses, sondern auch Raum für Wohnbebauungen. Die Zwischenräume werden als Kommunikationsplattformen genutzt und erlauben Nutzungen wie Wissensaustausch, Erholung, Versorgung und Konsum.



- | | |
|---|--|
| Chancen | Risiken |
| <ul style="list-style-type: none"> Ausbau von ÖPNV & Frequenz Zusammenarbeit mit LabCampus Ringschluss Reduzierung von MIV Fliegerhorst Entwicklungspotenzial Vernetzung der Grünflächen Nachverdichtung der Gewerbeflächen Soziale Durchmischung & Nachverdichtung & Versorgung Zuzug Hochqualifizierten | <ul style="list-style-type: none"> steigender MIV Lärm & Schadstoffe Pendler Fluglärm & Schadstoffe Wegzug Junger Menschen Insobildung weiter steigende Immobilienpreise |

Konzept



Die Kernidee unseres Konzeptes besteht darin, das hohe Wirkungspotenzial der Mobilität auszunutzen, um Änderungen der anderen Trends in reaktiver Art und Weise zu erzeugen. Die wichtigste Intervention im Rahmen unserer Strategie ist die Entwicklung von drei Zonen, in denen verschiedene Hierarchien und Entwicklungen der Mobilität vorherrschen. Im äußersten Kreis wird der autogerechte Verkehr unterstützt.

Durch die neue Hierarchie des Straßennetzes soll die Anzahl der Fahrzeuge im Stadtzentrum verringert werden. Dabei werden Umgehungsstraßen für den Transit eingerichtet. In der Innenstadt werden Zonen begrenzter Geschwindigkeit festgelegt und ein intelligentes System für die öffentlichen Verkehrsmittel entwickelt.

Grünzugnetz

Durch das Verbinden und Erweitern der bereits vorhanden Grünflächen mit den neu angelegten Grünbereichen entstehen attraktive Abkürzungen und Verbindungen für die Nutzer von Fahrrad und E-Scoter. Erholungsbereiche und Grünräume werden dadurch fußläufig verknüpft.

Regionale Buslinien

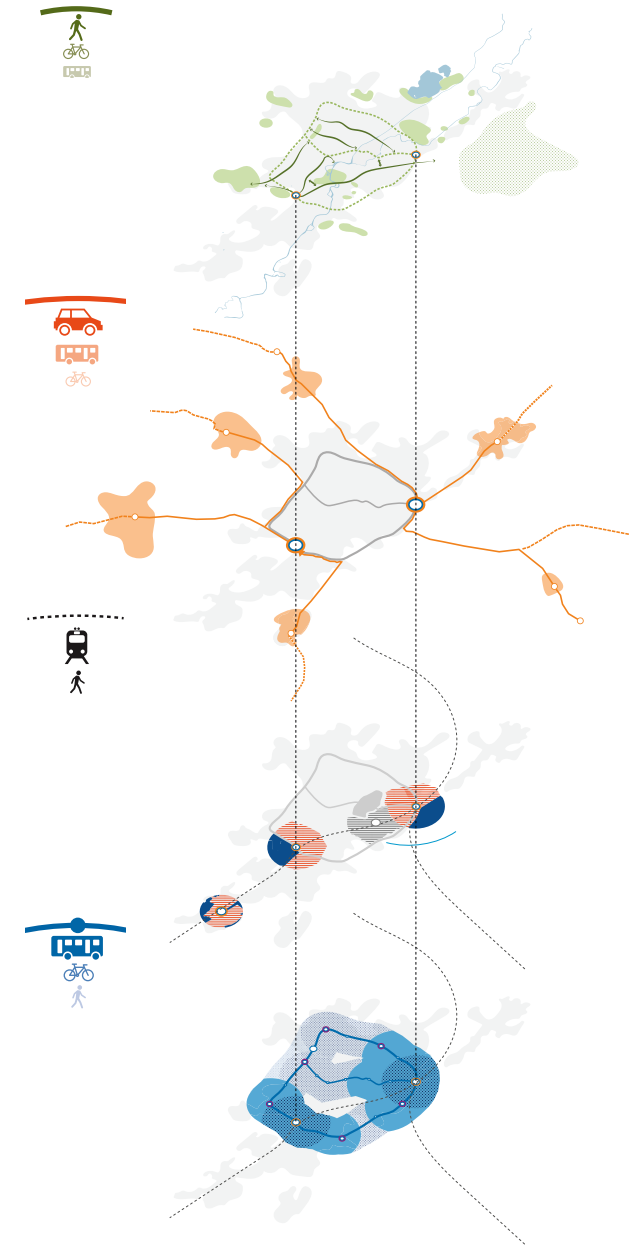
Durch die neue Strassennetzführung der umliegenden Städten zu dem Knotenpunkt des neuen Bahnhofs und zum Bhf. Altenerding, wird das Verkehrsaufkommen gleichmässig verteilt und in der Innenstadt verringert.

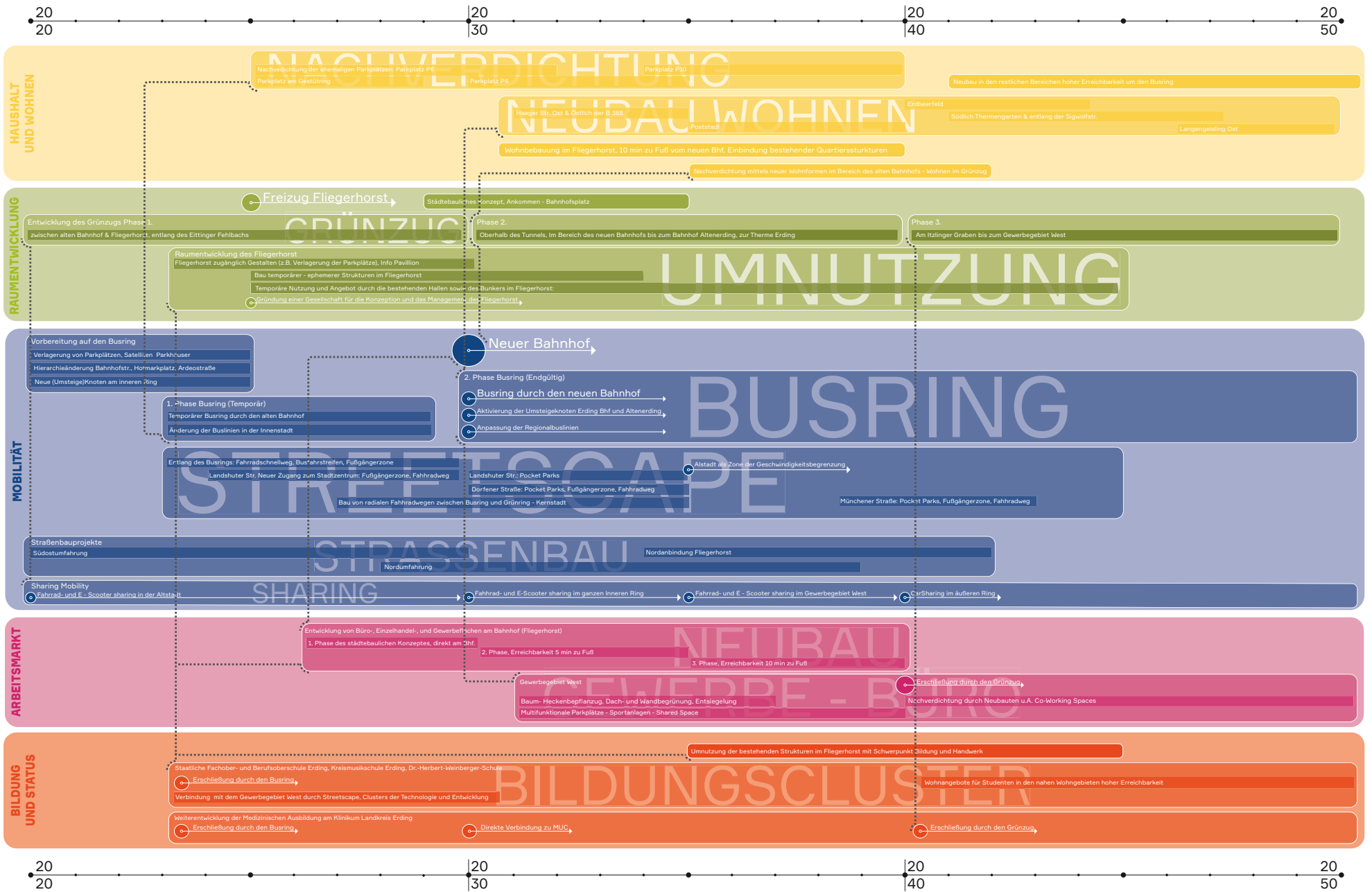
Einflussbereich den S-Bahn

Der Erdinger Ringschluss verbindet den Flughafen München mit dem neuen Bahnhof in Erding. Die Quartiere, die in der näheren Umgebung des neuen Bahnhofs liegen, werden dadurch aktiviert. Es wird neu gebaut und die Freiflächen werden nachverdichtet.

Innenstädtische Buslinien

Durch die Schaffung eines Ringsystems von Buslinien werden alle Stadtteile nahezu flächendeckend miteinander verbunden. Die Frequenz der Busse soll während der Hauptverkehrszeiten auf alle 4-5 Minuten erhöht werden. Diese Änderungen sollen den Nutzern des öffentlichen Personennahverkehrs mehr Zuverlässigkeit und Komfort bieten, und dadurch zu einer besseren Nutzung und nachhaltigen Mobilität beitragen.

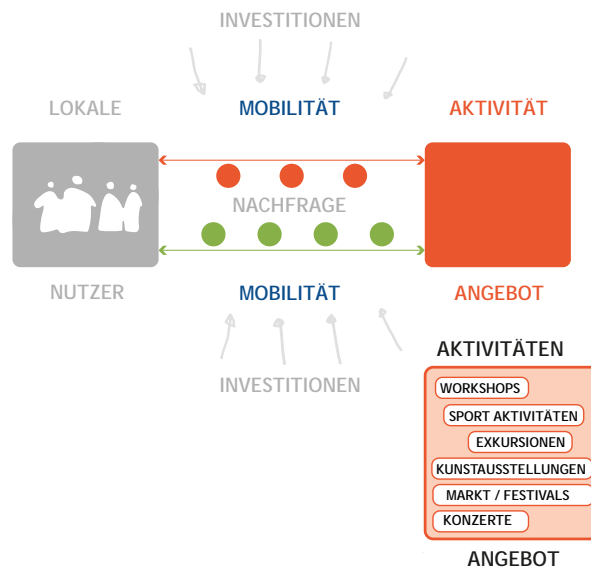




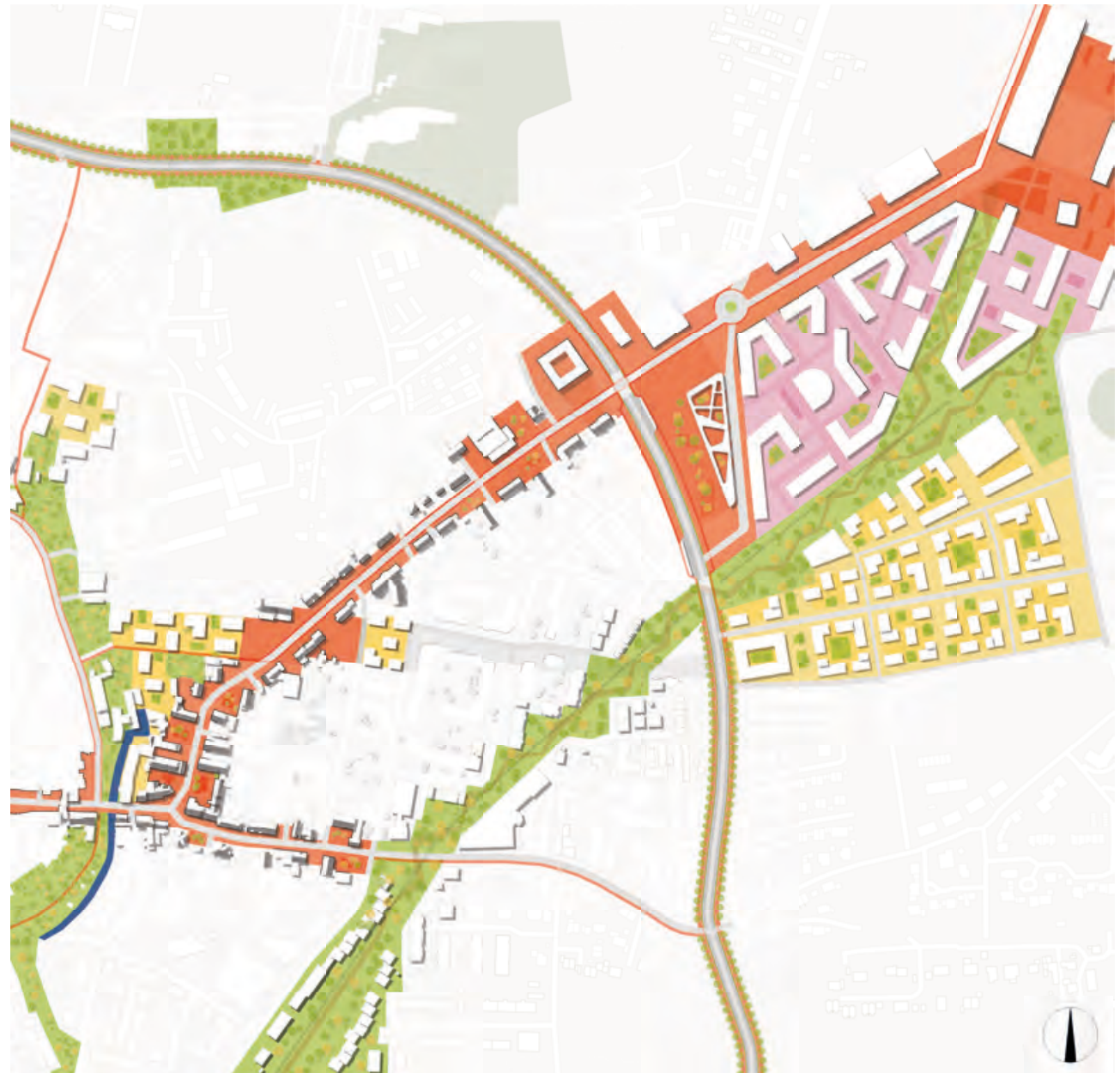
Case study

Am Beispiel des Bereichs zwischen dem Fliegerhorst, dem neuen Bahnhof und dem Stadtzentrum wird die Wirkung aller oben genannten Maßnahmen untersucht. Im Kern des Transformationsprozesses steht die aktive Entwicklung der Infrastruktur, sowie gezielte Um- und Nachnutzungen, die dann zu einer passiven Entwicklung neuer urbanen Gebiete resultieren.

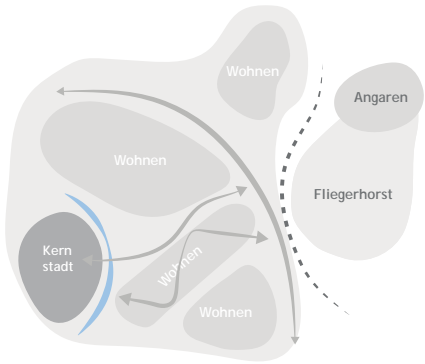
Die Entwicklung basiert hauptsächlich auf der Positionierung von Points of Interest (wie z.B. einer umgebauten Halle im Fliegerhorst oder einer Schule) entlang bestehender Achsen, um eine Transformation der zwischenliegenden Stadträume zu fördern und Sichtbezüge herzustellen („Serial Vision“).



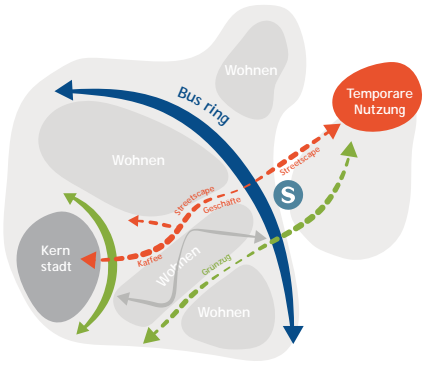
Im Fall des Case Study wird der Fliegerhorst durch seine Temporäre Nutzung für verschiedenartige Aktivitäten (Bildung, Kunstaustellungen, Eislaufen, Werkstätten) genutzt.



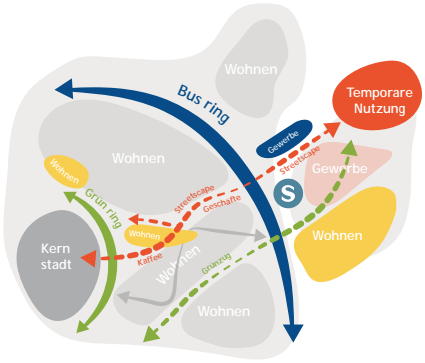
Gebiet des neuen Bahnhofs
Ohne Maßstab



Bestand



Entwicklung der Infrastruktur

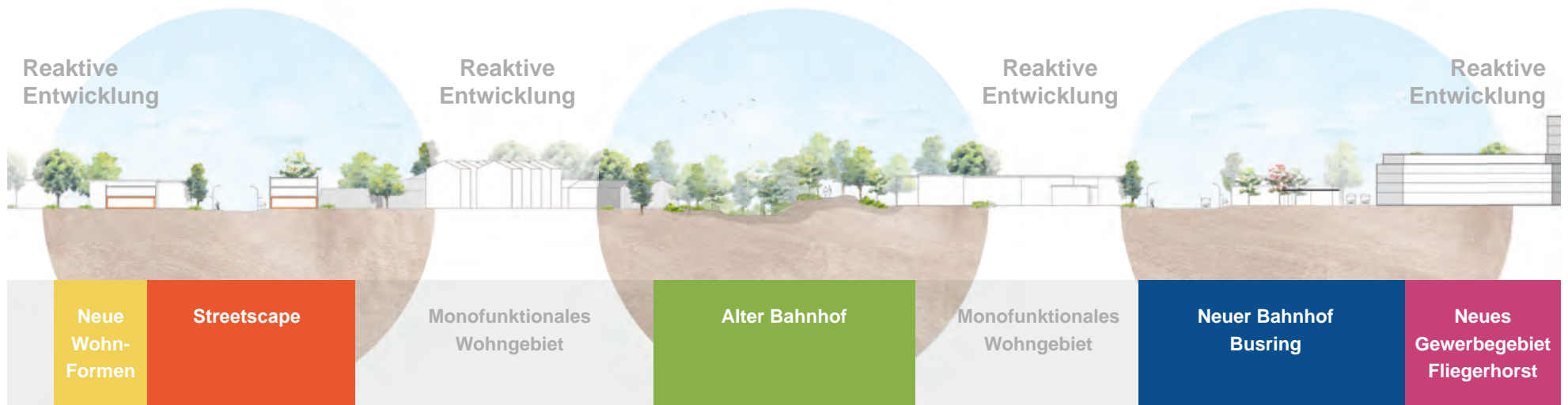


Entwicklung 2050



Das Gebiet des neuen Bahnhofs zählt derzeit nicht zu den Bereichen in denen sich Personen aktiv bewegen. Aufgrund der Tatsache, dass der Fliegerhorst für die Stadtbewohner geschlossen ist, konzentriert sich das urbane Leben in der Innenstadt und am Bahnhof. Die Umnutzung der Hallen als Raum für unterschiedliche Aktivitäten sowie der künftige Bau des Erdinger Ringschlusses erfordern den Ausbau eines Straßennetzes. Der Ausbau der Infrastruktur durch den Ringschluss sorgt für einen komfortableren und schnelleren Personenverkehr zwischen der Stadt Erding und dem Münchner Flughafen, sowie für eine verbesserte

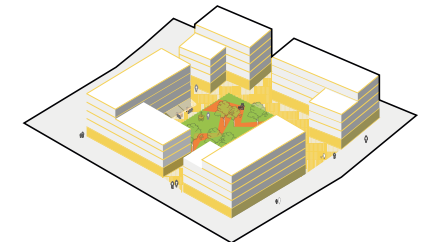
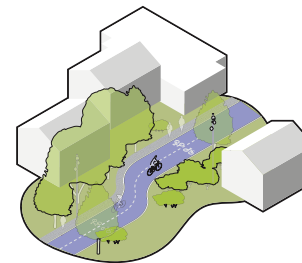
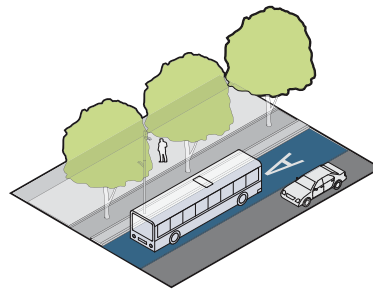
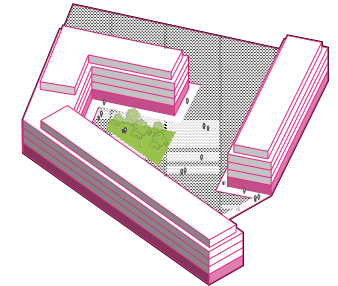
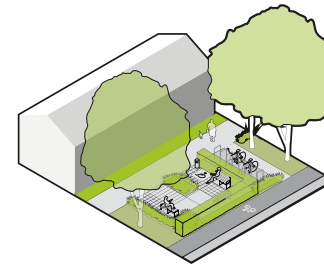
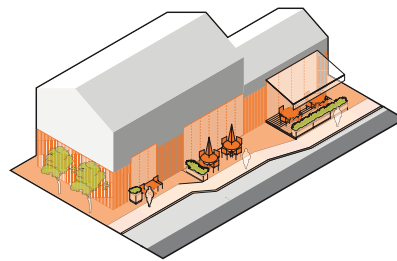
Qualität der innerstädtischen Kommunikation. Dies lässt die Attraktivität des Ortes als Standort für Unternehmen enorm steigen. Dieses Phänomen führt nicht nur zur Ansiedlung weiterer, neuer Unternehmenscluster, sondern zieht auch potenzielle Arbeitnehmer an. Neben der Nutzung des „neuen“ Geländes im Fliegerhorst wird die Umnutzung offener Parkplätze im bestehenden Stadtgefüge für neue Wohnformen ermöglicht.



Fazit

Mittels unserer vorgeschlagenen Interventionen möchten wir mit den möglichst geringen Eingriffen die größten Änderungen in Erding erzeugen. Durch die Trendanalyse wird es klar, dass durch die Mobilität als Träger der Stadtentwicklung und durch deren Einfluss auf das Wohnen, Arbeiten, und Bildung eine alternative Zukunft für Erding entwickelt werden kann.

Im Prinzip bringt unser Konzept nichts Fremdes zu Erding, im Gegensatz unser war Ziel mit dem Bestand zu arbeiten und ihn zu vernetzen. Wir sehen ein hohes Potenzial in der Erreichbarkeit und in der räumlichen und relationalen Nähe als den Grundsatz jeder städtischen Aktivität. Das heißt also, jeder Raum der Bewegung ist zugleich ein Raum der Begegnung.





61 Raum für Bewegung / Raum für Begegnung

Quellenangaben | References

Bayerisches Landesamt für Statistik (2019): Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden Bayerns Veränderung 2031 gegenüber 2017 in Prozent (Karte). Fürth.

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, BayStmB (2019): Erdinger Ringschluss. Direktanbindung an den Flughafen München. <<https://www.stmb.bayern.de/med/aktuell/archiv/2018/180405ringschluss/index.php>>, Zugriff: 21.08.2019.

Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung, BBSR (2017): Referenz Gemeinden und Gemeindeverbände, Stadt- und Gemeindetyp, Stand 31.12.2017, Übersicht Stadt- und Gemeindetyp. <<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumb Beobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/downloadangebote.html>>, Zugriff: 21.08.2019.

EBP Schweiz AG (Hrsg.) (2016): Trend-Report. Arbeitsgruppe Zukunftsforschung. Zollikon: EBP AG.

Industrie- und Handelskammer IHK (2017): IHK Standortumfrage 2017. Ergebnisse für den Landkreis Erding. München: IHK für München und Oberbayern.

Industrie- und Handelskammer IHK (2019): Strukturdaten der IHK-Regionalausschüsse. Erding – Freising. München: IHK für München und Oberbayern.

Lefebvre, Henri (2003): The Urban Revolution. Minneapolis: University of Minnesota Press.
Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, PVAWM (2018): Landkreis Erding. Ausführliche Datengrundlagen 2016. München.

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, PVAWM (2018): Landkreis Erding. Ausführliche Datengrundlagen 2016. München.

Regionaler Planungsverband München, RPVM (2019): Regionalplan. Karte 1 Raumstruktur. München.

Thierstein, Alain; Wulfhorst, Gebhard; Bentlage, Michael; Klug, Stefan; Gilliard, Lukas; Ji, Chenyi; Kinigadner, Julia; Steiner, Helene; Sterzer, Lena; Wenner, Fabian; Zhao, Juanjuan (2016): WAM Wohnen Arbeiten Mobilität. Veränderungsdynamiken und Entwicklungsoptionen für die Metropolregion München. Lehrstuhl für Raumentwicklung und Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung der Technischen Universität München. Online abrufbar: <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1292926/1292926.pdf>

Wiese Anne, Förster Agnes, Gilliard Lukas, Thierstein, Alain (2014): A spatial strategy for the production of place in two German cities - Urban design interventions as a driver for spatial transformation. City, Territory and Architecture 1(13): 1-9.

Bildrechte | Copyright

Lehrstuhl für Raumentwicklung: Abbildungen Seite 10, S. 11, S. 14 (2. und 3. Abb. von links).

Harald Krause: Abbildungen S.14 (1. Abb. von links), Abbildungen S. 15.

Jana Gregorczyk, Franziska Jung, Tim Keim, Maria Knoll: Abbildungen S. 18-25.

Joris Allemann, Freya Probst, Julia Wolf, Qianzi Yang: Abbildungen S. 28-39.

Michael Backes, Andrea Ertl, Susanne Lebedicker: Abbildungen S. 42-49

Aida Demchenko, Spyridon Nektarios Koulouris, Ivan Selednikov: Abbildungen S. 52-61.

Danksagung | Acknowledgements

Stadt Erding

Oberbürgermeister Maximilian Gotz
Christian Famira-Parcsetich, Leitung Stadtentwicklung
Bernadette Karlstetter, Stadtentwicklung

Lolita Liening, Stadtplanung
Thomas Auer, Stadtplanung
Sebastian Henrich, Stadtbaumeister

Flughafen München GmbH

Philipp Daniel, Umwelt- und Regionalbüro
Christoph Heidelck, Masterplanung

Amadeus Data Processing GmbH

Sven Fuhrmeister, Geschäftsführer
Guenter Grzegorek, Leiter Building & Facilities Unit
Julia Eberlein, Executive Assistant

CL MAP GmbH

Harald Bruder, Dipl.-Ing.

Fliegerhorst Erding

Oberstleutnant Röper, Kasernenkommandant

Landkreis Erding

Bernd Dominique Freytag
Katrín Neueder

Museum Erding

Herr Harald Krause, Museum Leitung

Oberbayerische Heimstätte

Marion Schumacher, Leitung Bestandsentwicklung

SEP Stadtplaner + Architekten, München

Jochen Baur, Stadtplaner, Architekt; Integriertes Quartiersentwicklungskonzept Soziale Stadt Klettham-Nord

Unternehmer Verein Ardeo e.V.

Wolfgang Kraus, Vorsitzender ARDEO e.V.,
Geschäftsführer Modehaus Kraus GmbH

Impressum

Herausgeber:
Technische Universität München
Fakultät für Architektur

**Lehrstuhl für Raumentwicklung
Chair of Urban Development**

Prof. Dr. Alain Thierstein
Dr. Julia Schlegel
Markus Weinig
Diane Arvanitakis
Dr. Alice Labadini

Arcisstraße 21
D 80333 München
T: +49-(0)89-289-22489
F: +49-(0)89-289-22576

Design: Diane Arvanitakis

Auflage: 100 Stück

