

## EDITORIAL

Die Stadt Erding plant durch ein Mobilitätsentwicklungskonzept (MEK) mit dem Zieljahr 2035 die verschiedenen Handlungsfelder und Ziele im Bereich der Mobilität zusammenzuführen. Bestehende und geplante Aktivitäten sollen aufeinander abgestimmt werden, so dass die Mobilität in Erding möglichst effizient und ressourcenschonend sichergestellt werden kann.

Die Konzeptentwicklung ist in zwei Phasen vorgesehen: die Bestandsaufnahme (Phase 1) und die eigentliche Konzeptentwicklung (Phase 2). Die Phase 3 umfasst die Umsetzung der Maßnahmen und Phase 4 das Monitoring. Die jetzt beendete Phase 1 beruht auf folgenden Erhebungen und Analysen:

- Grundlagenermittlung auf der Basis vorhandener Daten und Gutachten
- Erreichbarkeitsanalyse wesentlicher Standorte in der Stadt Erding
- eine repräsentative Befragung der Erdinger Bürger
- eine Befragung der Arbeitgeber und deren Mitarbeiter
- Workshops und Interviews mit ausgewählten Erdinger Akteuren



Neben der Bestandsaufnahme wurden als zentrales Ergebnis der Phase 1 Leitlinien für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Erding entwickelt (siehe Rückseite). Sie dienen als Kompass für alle zukünftigen Entscheidungen des Stadtrats bzw. der Stadtverwaltung, die einen Bezug zur Mobilität haben. Im Zuge der Erhebungen und Beteiligungsformate ergaben sich zahlreiche Ideen und Hinweise, die ohne langwierigen Planungsprozess umgesetzt werden können. Diese wurden als Sofortmaßnahmen erfasst, auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft und teilweise bereits umgesetzt, wie zum Beispiel die Einrichtung der Fahrradstraße in der Franz-Xaver-Stahl-Straße oder die Ausweisung von barrierefreien Stellplätzen am Parkplatz Am Mühlgraben. So wird den Bürgern und Akteuren signalisiert, dass sich ihr Engagement lohnt und das MEK 2035 schnell zu ersten Ergebnissen führt.

## MOBILITÄTSENTWICKLUNGSKONZEPT (MEK)



# Der Verkehrsmix der Zukunft

**L**iebe Bürgerinnen und Bürger, keine Frage – das neue Mobilitätsentwicklungskonzept (MEK) 2035 wird ein stolzes und imposantes Werk. Bereits der Bericht für Phase 1, der die Bestandsaufnahme und die Leitlinienentwicklung abdeckt, umfasst knapp 250 Seiten. Das beauftragte Büro team red führt darin aus, wie es Daten ermittelte, Erkenntnisse erzielte und in Zusammenarbeit mit dem Stadtrat und vielen interessierten Bürgerinnen und Bürgern schließlich zehn Leitlinien entwickelte, die die Richtschnur für die mittelfristige Entwicklung Erdings bilden sollen. Dass der Prozess bereits grundlegende Überlegungen zum Klimawandel im Allgemeinen und dem geplanten neuen Bahnhof auf dem Fliegerhorst-Gelände im Besonderen enthält, versteht sich von selbst. Sonst könnte das Konzept kaum den Anspruch erheben, zukunftsorientiert zu sein.

Zusammengefasst haben sich kurze Wege, die Sicherheit und Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer sowie der Ausbau des Fahrrad- und Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) als wesentliche Handlungsfelder herauskristallisiert. Leitlinie 3 erläutert den Zweck: „Selbständige Mobilität soll für alle Bevölkerungsgruppen und in allen Lebensphasen sichergestellt werden. Dies gilt insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen.“

Nachdem der Stadtrat Ende April beschloss, auch die nächste Phase des MEK zu beauftragen, werden die Erkenntnisse Einfluss auf die weitere Bauleitplanung unserer Stadt haben und wertvolle inklusive, soziale, ökonomische und auf ein gelungenes Miteinander hinwirkende Ansätze liefern. In der kommenden Phase des MEK geht es nun darum, aus der Fülle

der vorgeschlagenen Maßnahmen eine sinnvolle Auswahl zu treffen und die unterschiedlichen Mobilitätsformen in die richtige Balance zu bringen.

Soweit zu den bisherigen Ergebnissen. Mindestens ebenso wertvoll erscheint mir allerdings die Entstehung des Dokuments. Denn gerade solche Arbeiten zwingen die Beteiligten, sich Zeit zu nehmen, um verschiedene Entwicklungen und Trends zu überdenken oder zu verknüpfen. Während die regulären Abläufe einer kommunalen Verwaltung in der Regel geprägt sind von Einzelmaßnahmen, leitete das MEK einen Grundsatzdiskurs ein und schloss mögliche

Äußerungen wie „müsste man schon längst“ oder „sollte man gründlich diskutieren“ aus. Bestes Beispiel: Der Leitlinien-Workshop zum Abschluss, als nicht nur Verkehrsthemen diskutiert wurden, sondern auch der gastliche Charakter der Altstadt, die bessere Versorgung mit Artikeln des täglichen Lebens oder die Fassaden- und Dachbegrünung. Insofern bildete die Studie eine wichtige Plattform für Bürgerbeteiligung und stärkte so ihre eigene Akzeptanz.

Den Planern von team red kam dabei eine wichtige Vermittlerrolle zu, indem sie die Bedürfnisse und Wünsche aller Teilnehmer in den großen Kontext

einordneten. Für mich war eine wichtige Erkenntnis des Bürgerdialogs: Der einseitige Blick auf den Pkw-Verkehr gehört der Vergangenheit an. Lebensqualität definiert sich heute differenzierter. Die Zeiten sind lange vorbei, als in einer übersichtlichen Stadt wie Erding das Auto das Mittel der Wahl war, um möglichst schnell von A nach B zu kommen.

Das MEK hat also doppelten Wert. Es stieß zum einen eine schon lange anstehende Grundsatzdiskussion an und zieht zum anderen konsequent die Schlussfolgerungen daraus.

**Max Gotz, Oberbürgermeister**



## MOBILITÄT SINNVOLL STEUERN

Stadtentwickler Christian Famira-Parcsetich koordiniert in der Stadtverwaltung den MEK-Prozess und erklärt, wie das Konzept entsteht und was es bezweckt.

**Herr Famira-Parcsetich, was war der Anlass, das MEK zu entwickeln?**

**Christian Famira-Parcsetich:** Der Verkehr ist seit vielen Jahren das vorherrschende Thema bei den jährlichen Bürgerversammlungen in sämtlichen Stadtteilen: Sei es, dass Straßen wegen Baumaßnahmen gesperrt werden, es zu morgendlichen Staus vor den Schulen kommt, oder dass es subjektiv nicht ausreichend viele Parkplätze für Pkw gebe. Grund genug, sich ein genaues Bild der gegenwärtigen Situation zu verschaffen und sich zu überlegen, wo sich die Große Kreisstadt verkehrlich hin entwickeln soll.

**In der Stadt Erding werden in den kommenden Jahren viele Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt. Welche Maßnahmen sind bereits im MEK berücksichtigt?**

Dazu zählen nicht nur der straßenseitige Ausbau der Flughafentangente Ost und der geplante Bau der Nordumfahrung (ED 99). Auch die Schieneninfrastruktur wird weiter ausgebaut. Erding soll einen neuen unterirdischen Bahnhof auf dem Fliegerhorstgelände erhalten – mit direktem S-Bahnanschluss an den Flughafen München und einer Zugverbindung bis nach Salzburg. Auch vor diesem Hintergrund wurden die Leitlinien im MEK entwickelt, die dieser Entwicklung hin zu einem Verkehrsknoten für öffentlichen Personenverkehr Rechnung tragen sollen.

**Was genau passiert in der anstehenden Phase 2?** Hier werden wir zusammen mit dem Büro team red und einigen weiteren Akteuren einen übergeordneten Maßnahmenkatalog entwerfen, der uns dabei helfen soll, die übergeordneten Leitlinien in konkrete Projekte umzusetzen. Ein Pilotprojekt soll sein, sich zu überlegen, wie die Mobilität in einem neuen Wohnbaugelände gestaltet werden kann, ohne dass übermäßig viel Fläche für das Abstellen von Pkw genutzt werden muss. In der Haager Straße beispielsweise würde sich ein solches Pilotprojekt anbieten.

# Leitlinien für die Mobilitätsentwicklung in Erding

**Gemeinsam mit der Stadtverwaltung wurden die Vorschläge für Leitlinien aus eigens veranstalteten Workshops zu einer Beschlussvorlage für den Stadtrat weiterentwickelt. Die Bestandsaufnahme sowie die Ergebnisse der Bürger-, Unternehmens- und Mitarbeiterbefragung flossen in den Entwicklungsprozess ein. Die folgenden Leitlinien wurden am 28. April 2020 vom Stadtrat beschlossen.**

→ Erding ist eine Stadt der kurzen Wege. Wichtige Einrichtungen der Nahversorgung und soziale Treffpunkte sollen in allen Ortsteilen fußläufig erreichbar sein.

Die wohnortnahe Verfügbarkeit von grundlegenden Einkaufsmöglichkeiten, sozialen Treffpunkten, Kinderbetreuungseinrichtungen, Arbeitsplätzen etc. reduziert nicht nur das Verkehrsaufkommen. Sie erhöht auch die Attraktivität der Stadtteile und fördert lebendige Straßenräume. Die Stadt Erding unterstützt eine entsprechende Nutzungsmischung in den bestehenden Quartieren und bei neuen Erschließungen.

→ Die Sicherheit und Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer ist von zentraler Bedeutung. Ein rücksichtsvolles Verhalten untereinander soll gefördert und Verkehrsflächen dementsprechend gestaltet werden.

Bei Planung und Bau neuer Verkehrsanlagen sollen die Aspekte Sicherheit und gerechte Verteilung von Flächen berücksichtigt werden. In der Vergangenheit benachteiligte Verkehrsteilnehmer sollen künftig mehr Flächen erhalten. Die Nutzung der Infrastruktur soll gleichzeitig einfacher und bequemer werden.

→ Selbständige Mobilität soll für alle Bevölkerungsgruppen und in allen Lebensphasen sichergestellt werden. Dies gilt insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen.

Die barrierefreie Gestaltung von Verkehrswegen soll bei Planung und Bau besondere Aufmerksamkeit erhalten. Gerade Kinder und Jugendliche sollen für eine selbständige Teilnahme am Straßenverkehr und zukunftsfähige Mobilitätsformen sensibilisiert werden.

→ Das Fahrrad soll für viele Wege innerhalb des Stadtgebiets das ideale Verkehrsmittel sein. Deshalb sollen die Rahmenbedingungen für den Radverkehr kontinuierlich verbessert und langfristig ein Radverkehrsanteil im Modal-Split von mindestens 20 Prozent erreicht werden.

Entsprechend den Zielen aus dem Radverkehrskonzept und der Bewerbung zur fahrradfreundlichen Kommune sollen die Rahmenbedingungen für den Radverkehr stetig verbessert werden. Wie der Freistaat Bayern strebt die Stadt Erding einen Radverkehrsanteil von langfristig mindestens 20 Prozent an, bezogen auf die zurückgelegten Wege.

→ Der Öffentliche Personen-Nahverkehr (ÖPNV) ist ein wesentliches Element des Umweltverbunds und der Mobilität in Erding. Er soll eine zuverlässige, zügige, bequeme und einfach nutzbare Mobilitätsoption für alle Erdinger sein. Die Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten und dem Umland soll weiterentwickelt werden.

Der ÖPNV ist eine Säule des Umweltverbunds. Als wichtiges Verkehrselement kann er zur lokalen Verkehrsverknüpfung mit anderen Verkehrsträgern vereinfachen, die Nutzerfreundlichkeit und Attraktivität des ÖPNV über die Stadtgrenzen hinaus verbessert werden.

→ Sensible Bereiche wie die Altstadt oder Wohngebiete sollen so weit wie möglich verkehrsberuhigt werden. Die Aufenthalts- und Lebensqualität im öffentlichen Straßenraum soll erhöht und gleichzeitig die Präsenz des Privat-Pkw reduziert werden.

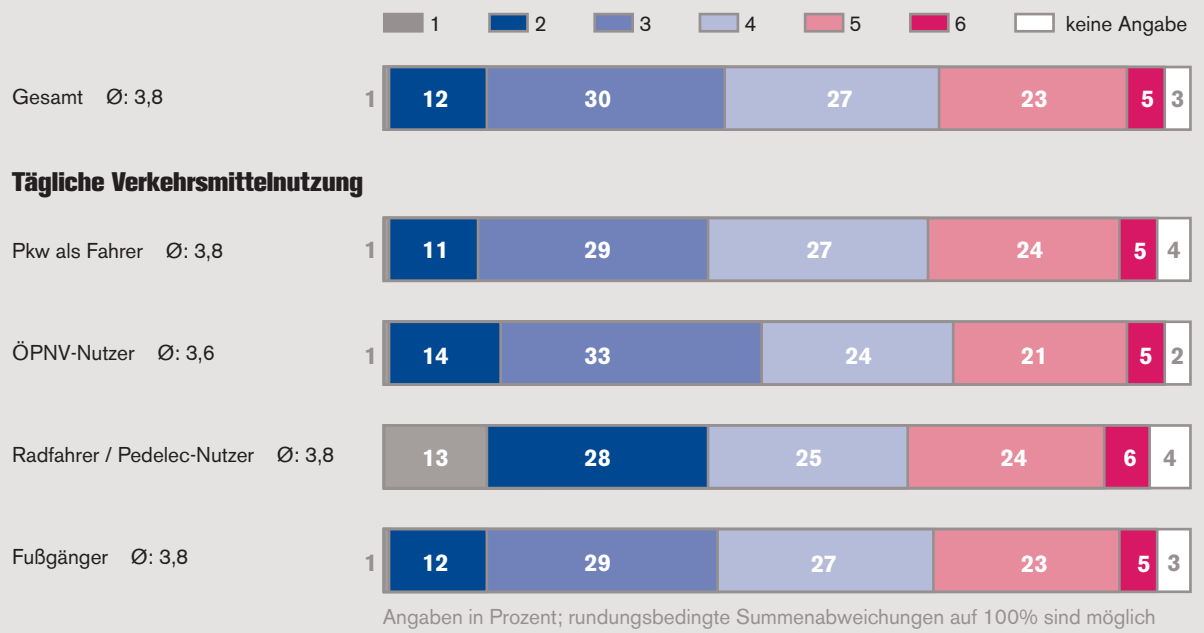
Der öffentliche Straßenraum in Wohngebieten ist geprägt von Privat-Pkw, Wohnmobilen, Anhängern und sogar Lkw. Der öffentliche Verkehr (zum Beispiel Busse, Notfallsfahrzeuge, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge) wird durch teils unregelmäßiges oder regelwidriges Parken behindert. Mit Parkierungskonzepten sollen die öffentlichen Verkehrsflächen geordnet und der öffentliche Verkehr beschleunigt werden. Private Fahrzeuge sollen vorzugsweise auf eigenem Grund abgestellt werden.

→ Der Durchgangsverkehr soll großräumig um die Stadt Erding und insbesondere ihre sensiblen Bereiche

## Aktuelle Verkehrssituation in Erding

„Wenn Sie an die Verkehrssituation in Erding insgesamt denken, mit welcher Note würden Sie diese bewerten?“

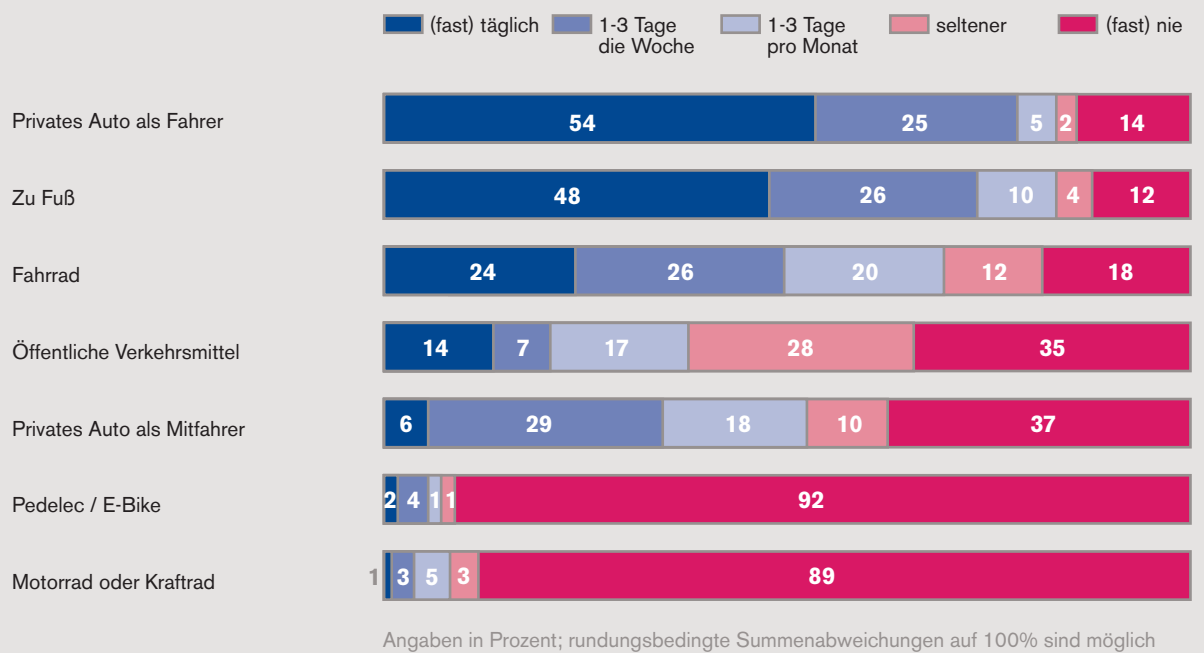
Schulnoten von 1 (= sehr gut) bis 6 (= ungenügend); Antwortende = 1.766



## Verkehrsmittelnutzung

„Wie oft nutzen Sie in der Regel die nachfolgenden Verkehrsmittel?“

Antwortende = 1.766



herumgeführt werden. Deshalb unterstützt und fördert die Stadt den Ausbau weiträumiger Umfahrungen des Stadtgebiets.

Die Stadt Erding wächst und mit ihr das Verkehrsaufkommen. Die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Infrastruktur ist begrenzt und stellenweise überschritten. Die Straßen im Stadtgebiet müssen nicht nur den städtischen, sondern auch regionalen Durchgangsverkehr bewältigen. Die geplanten Straßenbauprojekte (zum Beispiel ED 99, B 388) schaffen notwendige Entlastung. Die Stadt setzt sich für eine rasche Realisierung ein.

→ Die Erreichbarkeit der Altstadt für Angestellte, Besucher und Kunden soll mit allen Verkehrsmitteln gewährleistet sein. Parkplätze sollen in jeweils zumutbarer Entfernung liegen. Eine effiziente Nutzung der vorhandenen Kapazitäten hat Vorrang vor dem Bau weiterer Stellplätze.

Die Altstadt lebt von ihrer Aufenthaltsqualität. Durch hohes Pkw-Verkehrsaufkommen wird diese beeinträchtigt. Um Parksuchverkehr von Kunden und Besuchern zu vermeiden, sollen die Parkplätze in fußläufiger Entfernung zur Altstadt bereitgestellt werden. Angestellte sollen Parkmöglichkeiten in ebenfalls angemessener Entfernung finden können. Durch ein intelligentes Parkraummanagement und Parkleitsystem sollen die vorhandenen Kapazitäten effizient genutzt werden und schneller zu finden sein.

→ Die Stadt Erding steht neuen, alternativen Mobilitätsangeboten, Technologien und Antriebsarten aufgeschlossen gegenüber. Vor deren flächendeckender Einführung soll die Möglichkeit von Testbetrieb und Modellversuchen genutzt werden.

Zahlreiche Trends wie Digitalisierung, Sharing-Economy und Elektrifizierung der Antriebssysteme deuten darauf hin, dass bis zum Jahr 2035 ein tiefgreifender Wandel der Mobilität stattfinden kann und zahlreiche neue Angebote zur Verfügung stehen. Die Stadt Erding beobachtet diese Entwicklungen, um frühzeitig Chancen zu ergreifen und Risiken zu minimieren.

→ Eine zukunftsfähige und klimafreundlichere Mobilität kann nicht allein von der Stadt Erding geplant und umgesetzt werden. Die Stadt arbeitet daher intensiv mit den lokalen und regionalen (Mobilitäts-)Akteuren zusammen.

Die Stadt Erding ist eingebettet in ein Verkehrssystem mit regionaler Bedeutung und mit der Nähe zum Großflughafen im Erdinger Moos von sogar internationaler Bedeutung. Viele Aufgaben müssen daher gemeinsam mit weiteren Beteiligten gelöst werden wie den benachbarten Kommunen, dem Landkreis Erding oder dem Flughafen München. Die Stadt Erding bringt sich aktiv in diese Planungsprozesse ein.

### INFO

Das gesamte MEK ist im Internet unter folgendem Link zu finden: [www.erding.de/cms/rathaus-buerger-service/verwaltungsgliederung-a-z/stadtentwicklung.html](http://www.erding.de/cms/rathaus-buerger-service/verwaltungsgliederung-a-z/stadtentwicklung.html)

Weitere Fragen beantwortet das Sachgebiet Stadtentwicklung, Telefon 08122/408-470 oder E-Mail [stadtentwicklung@erding.de](mailto:stadtentwicklung@erding.de).

### IMPRESSUM

**Herausgeber:** Stadt Erding  
Landshuter Str. 1, 85435 Erding  
[www.erding.de](http://www.erding.de)

**Redaktion/Text:** Christian Wanninger

**Grafik:** [www.hoermannsdorfer.net](http://www.hoermannsdorfer.net)  
Hörmannsdorfer Mediendesign

**Bildmaterial:** Stadt Erding

**Druck:** Kasdorf & Mayr Druck GmbH

**Druckauflage:** 14.500



Das Verkehrsaufkommen in der Altstadt (hier die Lange Zeile) hat direkte Auswirkungen auf ihre Aufenthaltsqualität.