

## INTERVIEW

### Weit über 10.000 Fahrgäste am Tag

Helmuth Ammerl leitet das Institut für Verkehrsplanung/Verkehrstechnik der Münchener Planungsgesellschaft Obermeyer und untersucht in dieser Funktion seit Jahren für unterschiedliche Projekte den Straßenverkehr in Erding. Im Interview nimmt er eine erste Einschätzung vor, wie sich der S-Bahn-Ringschluss für die Stadt auswirkt.

**Herr Ammerl, am neuen Bahnhof kreuzen sich S- und Regionalbahn. Welche Fahrgast-Prognosen liegen Ihnen vor?**

**Helmuth Ammerl:** Wir rechnen am neuen Bahnhof mit ungefähr 12.500 Fahrgästen am Tag. Etwa 2.500 entfallen auf die Regionalbahn, 10.000 auf die S-Bahn. Davon steigen rund 7.000 in die S-Bahn ein oder aus und 3.000 auf den ÖPNV um. Der Bahnhof ist eine zentrale Anlaufstelle für Menschen auf dem Weg zum Flughafen oder nach München.

**Kann man ungefähr sagen, wie sich die unterschiedlichen Verkehrsarten in Erding ändern, wenn der S-Bahn-Ringschluss und der neue Bahnhof gebaut sind? Sinkt der Autoverkehr?**

Meine Einschätzung ist, dass man keine allzu großen Erwartungen in eine Verschiebung zugunsten von ÖPNV und S-Bahn haben sollte. Es werden auf jeden Fall Verlagerungen stattfinden. Aus Erfahrung liegen diese Verlagerungen im einstelligen Prozentbereich. Denn man muss eines sehen: Ein neuer Bahnhof bedeutet eine neue P+R-Anlage und die zieht Verkehr an.



**Wie verändern sich durch den neuen Bahnhof die Verkehrsströme in der Stadt?**

Wir gehen davon aus, dass die Bahnhofstraße, Dorfener und Landshuter Straße zum Teil deutlich entlastet werden, während die Anton-Bruckner-Straße insbesondere im bereits heute hoch belasteten kritischen Streckenabschnitt zwischen Rotkreuzstraße und Landshuter Straße zusätzlich belastet wird, da sich hier die Anbindung des Kreuzungsbahnhofs über die Alte Römerstraße sowie die Zu-/Abfahrt zur geplanten P+R-Anlage mit circa 700 Stellplätzen befindet.



OB Max Gotz (links) und Innenminister Joachim Herrmann bei der Vertragsunterzeichnung in München

## MAX GOTZ SKIZZIERT DIE WEITERE ENTWICKLUNG ERDINGS

# „Endgültiger Durchbruch für den S-Bahn-Ringschluss!“

**L**iebe Bürgerinnen und Bürger, eigentlich scheue ich mich, den Begriff „historisch“ zu gebrauchen, weil er inzwischen so inflationär verwendet wird. Doch für den Vertrag zum S-Bahn-Ringschluss, den der Freistaat in Person von Innenminister Joachim Herrmann und ich als Vertreter der Stadt Erding Anfang August in München unterzeichneten, trifft „historisch“ ohne Zweifel zu. Im Kern regelt die Vereinbarung „nur“ den Verlauf eines Eisenbahn-Tunnels durch unser Stadtgebiet und deckt die Kostenbeteiligung der Stadt bei etwa 35 Millionen Euro. Tatsächlich jedoch bedeutet die Unterzeichnung den endgültigen Durchbruch für den S-Bahn-Ringschluss und damit den Beginn eines neuen Kapitels in der Entwicklung der Stadt: Die direkte S-Bahn-Verbindung Erdings mit München in der einen Richtung und dem Flughafen in der anderen entspricht zum einen endlich modernen Standards. Die Anbindung Erdings an die Regionalbahn und der neue Kreuzungsbahnhof im Fliegerhorst-Gelände verändern zum anderen nachhaltig das Gesicht unserer Stadt.

Jenseits der reinen Faktenlage beweist der Vertrag, dass auch in der Kommunalpolitik große Projekte entschieden und durchgesetzt werden können. Voraussetzungen dafür waren Leidenschaft, eine kluge Strategie – und vor allem die große Geschlossenheit unserer Bürgerschaft, am besten nachzuvollziehen durch den engen Schulterschluss von Stadtrat, Bürgerinitiative und Stadtverwaltung. Für den hartnäckigen und kontinuierlichen Einsatz bei allen Beteiligten bedanke ich mich hier ausdrücklich.

Möglich wurde die Tunnellösung (d.h. die Teilung unserer Stadt durch gewaltige

Gleiskörper zu verhindern, unsere Kommune gleichzeitig aber finanziell nicht zu überfordern), übrigens nur durch den fairen und lösungsorientierten Verhandlungsstil mit unserem Vertragspartner, dem Freistaat. Viele Gespräche über ein für Erding und die ganze Region so wichtiges Thema in großem gegenseitigen Respekt zu führen, sind keine Selbstverständlichkeit und dem persönlichen Einsatz von Innenminister Joachim Herrmann zu verdanken. Ich denke, als Oberzentrum und Große Kreisstadt hat Erding Verantwortung für die Region übernommen. Die Chancen, die sich uns bie-

ten, und die Lasten, die wir dafür tragen, stehen in einem ausgewogenen Verhältnis.

Denn machen wir uns nichts vor: Uns als Stadtbevölkerung stehen die wirklich harten Zeiten noch bevor. Die nötigen Baumaßnahmen sind gewaltig, führen zu massiven Eingriffen in die Struktur und werden begleitet von immensen Beeinträchtigungen durch Lärm, Schmutz und Straßensperren. Unsere bisherige Geschlossenheit werden wir also weiter bitter nötig haben. Die sich uns bietende Vision lohnt freilich alle Mühe. Unsere Stadt wird nicht entlang einer Bahntrasse geteilt und

verfügt für Jahrzehnte über feste Koordinaten für ihre zukünftige Entwicklung.

Mein persönlicher Traum reicht bis ins Jahr 2028. Zur 800-Jahr-Feier Erdings fahren die Besucher auf der eben eröffneten Bahn-Strecke vom Flughafen München zur Landesgartenschau auf dem dann ehemaligen Fliegerhorst-Gelände. Die Konversion des Militär-Flughafen ist eng mit dem S-Bahn-Ringschluss verknüpft – und die nächste große Herausforderung für unsere Stadt.

Max Gotz, Oberbürgermeister

## Ein Jahrzehnte altes Projekt nimmt Gestalt an

**1982:** Nach der Entscheidung der Bayerischen Staatsregierung für den Flughafen München im Erdinger Moos nimmt die Stadt Erding eine Bahntrasse in ihren Flächennutzungsplan auf.

**1991:** Einleitung eines Raumordnungsverfahrens für den S-Bahn-Ringschluss und die Fernbahn-Anbindung des Flughafens München.

**2002:** Das bayerische Wirtschaftsministerium erklärt, dass der Flughafen keine Fernbahn-Anbindung mehr erhalten soll. Neben dem S-Bahn-Ringschluss soll eine Regionalbahn-Anbindung errichtet werden.

**Januar 2003:** Die Stadt Erding weist in einem Schreiben an das bayerische Wirtschaftsministerium auf die problematische Situation (insbesondere in Bezug auf die Schließzeiten) am Bahnübergang Haager Straße hin.

**Oktober 2003:** Das bayerische Wirtschaftsministerium informiert den Stadtrat über den aktuellen Stand der Planungen und fordert die Stadt Erding auf, eine Entscheidung über den zukünftigen Standort des Bahnhofs zu treffen. In Betracht kommt auch eine Fläche im Fliegerhorst-Gelände, die aus dem Militär-Areal herausgelöst werden könnte.

**März 2004:** Der Stadtrat entscheidet sich für einen neuen Bahnhof auf Fliegerhorst-Gelände.

**Mai 2008:** Der Stadtrat beschließt die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 193 „Neuer Bahnhof“.

**Oktober 2008:** Vorstellung der S-Bahn-Planung in den Bürgerversammlungen.

**November 2008:** Bei einem Gespräch mit Vertretern des bayerischen Wirtschaftsministeriums und den zuständigen Planern über die Forderungen der Stadt Erding zum neuen Bahnhof und Tunnellösungen im Stadtgebiet kommt die „Südeinschleifung“ zur Sprache. Bis dahin sahen die Planungen die „Nordeinschleifung“ vor.

**2009:** Gründung der Initiative „Bahntunnel Erding“.

**Oktober 2011:** Das Bundesverteidigungsministerium verkündet im Zuge einer Bundeswehr-Reform die voraussichtlich für 2021 geplante Schließung des Fliegerhorstes Erding.

**2012:** Der Stadtrat bekräftigt seine Haltung und beschließt die „Nordeinschleifung“ plus Kreuzungsbahnhof.

**2013:** Die Stadt lässt die Kosten für die Tunnellösung zwischen Sempfbücke und Dorfener Straße ermitteln.

**September 2015:** Bei einer parteiübergreifenden Kundgebung am Bahnübergang Haager Straße verdeutlichen Vertreter vieler gesellschaftlicher Gruppen die Notwendigkeit einer Tunnellösung, die diesen Bahnübergang einbezieht. Die Verhandlungen zwischen Freistaat Bayern, Stadt Erding und Deutscher Bahn laufen zu diesem Zeitpunkt bereits.

**7. August 2017:** Bayerns Innenminister Joachim Herrmann und Oberbürgermeister Max Gotz unterzeichnen den entsprechenden Vertrag. Die Bahntrasse verläuft auch an der Haager Straße unterirdisch. Der finanzielle Beitrag der Stadt Erding ist gedeckelt.

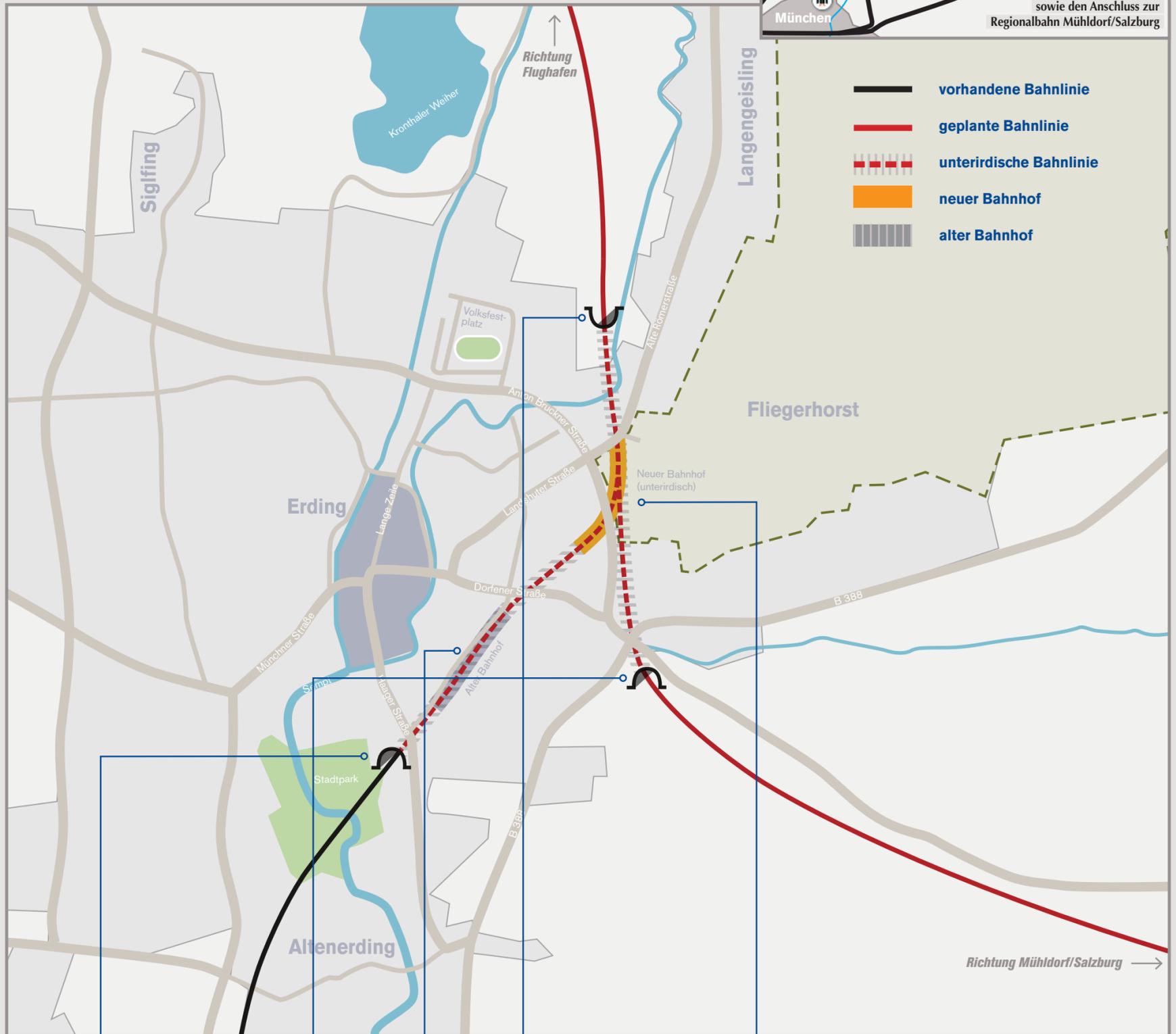
# ÜBERSICHTSPLAN RINGSCHLUSS ERDING

## Erding und seine Rolle im „Verkehrspakt Großraum München“

Der S-Bahn-Ringschluss ist nicht nur von überragender Bedeutung für die Verkehrsströme in Erding, sondern Teil eines überregionalen Ansatzes: Wie die Bayerische Staatsregierung Anfang August mitteilte, will sie Verkehrslösungen für den dynamisch wachsenden Ballungsraum München auf den Weg

bringen und strebt dazu einen „Verkehrspakt Großraum München“ an. Erding bildet hier einen Knoten, weil sich im neuen Bahnhof die S-Bahn-Linie zwischen München und dem Flughafen im Erdinger Moos sowie die Walperts-kirchener Spange (die Verbindung der Regionalbahn zur Bahnstrecke München

– Mühldorf) kreuzen. Die Anbindung des südostbayerischen Raums an den Flughafen verläuft also über Erding. Da die S-Bahn künftig auch vom Flughafen nach Freising fahren wird („Neufahrer Kurve“), zählt Erding bald tatsächlich zu einem gigantischen Verkehrs-Ring (siehe auch kleine Grafik).



### Tunnel-Ausfahrt/Einfahrt Richtung Altenerding:

Die Verlängerung des Südtunnels mit der Zufahrt am Rand des Stadtpark-Geländes stellt sicher, dass die Stadt am bisherigen Bahnübergang Haager Straße nicht durch oberirdische Gleiskörper geteilt wird. Die Bahntrasse verläuft im Untergrund, der Bahnübergang wird überflüssig.

### Tunnel-Ausfahrt/Einfahrt Richtung Mühldorf:

Weiterer, für Erding wichtiger Teil im künftigen Schienennetz ist die Walpertskirchener Spange. Sie bildet die Verbindung zur Strecke München – Mühldorf. Vor der Kreuzung Taufkirchener/Dorfener Straße verschwindet die Spange im Tunnel.

### Tunnel-Ausfahrt/Einfahrt Richtung Flughafen:

Nach knapp zwei Kilometer unterirdischem Verlauf im Tunnel kommt die Bahntrasse in den Geislinger Ängern wieder an die Oberfläche und verlässt das Stadtgebiet. Im weiteren Verlauf bis zum Flughafen entsteht ein neuer Haltepunkt in Schwaigerloh.

### Neuer Bahnhof:

Der neue Bahnhof wird im jetzigen Eingangsbereich des Fliegerhorsts errichtet. Hier kreuzen sich die S-Bahn zwischen München und dem Flughafen sowie die Regionalbahn. Ein neuer Busbahnhof sichert die Anbindung aller Teile der Stadt. Da die Konversion des Militärgeländes bereits angekündigt ist, soll hier ein völlig neues Stadtviertel entstehen.



### Alter Bahnhof:

Weil der bisherige Bahnhof aufgelöst wird, entsteht in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt eine attraktive freie Fläche. Da Teile zum Besitz der Deutschen Bahn zählen, befindet sich der nötige Bebauungsplan noch im Entwurfsstadium, vorgesehen ist eine Mischung aus Wohnbebauung und (verträglicher) Gewerbenutzung.



## i IMPRESSUM

**Herausgeber:** Stadt Erding  
 Landshuter Str. 1, 85435 Erding  
 www.erding.de  
**Redaktion/Text:** Christian Wanninger  
**Kreation:** Hörmannsdorfer Kreativagentur  
 www.hoermannsdorfer.net  
**Bildmaterial:** Stadt Erding  
**Druck:** Kasdorf & Mayr Druck GmbH  
**Druckauflage:** 18.000