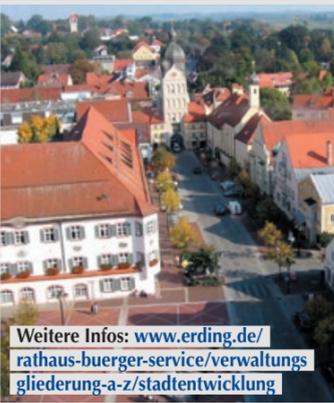


EDITORIAL

Wie entwickelt sich Erding?

Unter dem Titel „ED 2050 Gap Closing“ entwickelten Absolventen des Masterstudiengangs Urbanistik an der Technischen Universität (TU) München während des Wintersemesters 2019/20 vier Szenarien, wie sich Erding in den kommenden 30 Jahren entwickeln könnte. Besonders berücksichtigten die Studierenden dabei den geplanten S-Bahn-Ringschluss und die angekündigte Konversion des Fliegerhorst-Geländes. Da die dann stark verbesserte verkehrliche Erreichbarkeit die Standortattraktivität zusätzlich steigern müsste, müsste sich Erding als Teil der Metropolregion München im Spannungsfeld dieser Entwicklungen positionieren, betonen die Macher. Alle Szenarien berücksichtigen Wechselwirkungen mit anderen Bereichen der Stadt, beispielsweise der Altstadt oder den großen Gewerbeflächen im Westen. Die Studie ist Teil des Moduls „Urban Landscape 1“ und wurde vom Lehrstuhl für Raumentwicklung von Prof. Dr. Alain Thierstein initiiert.



Weitere Infos: www.erding.de/rathaus-buerger-service/verwaltungsgliederung-a-z/stadtentwicklung

STÄDTEBAULICHER WETTBEWERB FLIEGERHORST

Die Konversion muss reifen!



Liebe Bürgerinnen und Bürger, ein weiteres großes Thema, das unsere Bürgergesellschaft in den kommenden Jahren beschäftigen wird, ist die Konversion des Fliegerhorst-Geländes von der militärischen in die zivile Nutzung und damit in die kommunale Planungshoheit der Stadt. Die dynamische Entwicklung Erdings setzt sich also trotz Corona fort – wobei die Pandemie die lange Liste der Unwägbarkeiten noch umfangreicher macht.

Den planerischen Rahmen für den komplexen Prozess bildet ein so genannter „Städtebaulicher Wettbewerb“. Sobald die Corona-Lage es zulässt, fällt mit einer großen Infoveranstaltung und

unter Ihrer hoffentlich regen Beteiligung der Startschuss. Wie sich dabei zeigt, stehen die Prämissen fest, unter denen die teilnehmenden Planungsbüros arbeiten müssen, – ganz egal, welche stadtplanerischen Schwerpunkte sie setzen.

Hinweisen möchte ich zunächst auf zwei Aspekte, die in vielen Diskussionen gern vergessen werden: Da ist zum einen der demografische Wandel. Auch in Erding wird die Bevölkerung altern, vielleicht verzögert verglichen mit anderen Regionen, aber definitiv mit den selben Auswirkungen. Darüber hinaus verfügt das rund 340 Hektar große Gelände bisher über kein leistungsfähiges Kanalnetz, so dass ein zentrales Element

der Infrastruktur fehlt. Diese Herausforderung sollte niemand unterschätzen.

Erfüllen muss das neue Stadtgebiet zudem die aktuellen Standards in Bezug auf nachhaltige Ökologie und Digitalisierung. Vor allem die Errichtung leistungsfähiger Breitbandnetze wird jedoch ohne weitgehende staatliche Förderung nicht zu schaffen sein. Von großer Bedeutung ist außerdem die Balance von Begegnungsplätzen auf der einen Seite und intimen Bereichen auf der anderen. Wo und wie finden die neuen Bewohner des Gebiets unabhängig von Altersgrenzen zusammen? Und wo steht ihrer individuellen Entfaltung nichts im Weg? Solche Fragen entscheiden maßgeblich über die Qualität der Entwürfe.

Sie sehen die Fülle an Herausforderungen. Ergänzt durch Ihre Beteiligung – auf die ich mich sehr freue und für die ich mich herzlich bedanke – und angeregt durch unser bewährtes gesellschaftliches Netz aus den unterschiedlichsten Vereinen und Institutionen muss der Stadtrat mutige Grundlagen beschließen und die von außen einwirkenden Einflüsse bewerten. Wie geht Erding zum Beispiel mit dem auf der gesamten Flughafen-Region lastenden Wohnungsdruck um? Und

welche Vorgaben gelten für die Ansiedlung von Gewerbe? In Verbindung mit dem geplanten neuen Bahnhof und dem S-Bahn-Ringschluss sollte das Areal als Wirtschaftsstandort äußerst attraktiv sein.

Allen Entscheidungsträgern rate ich daher angesichts der Komplexität der Aufgabe, Geduld und Übersicht zu bewahren. Ich plädiere sehr dafür, Projekte und Ideen wohl durchdacht zu entwickeln und nicht auf den großen, spektakulären Planentwurf zu setzen. Der Ansatz, nicht alles auf einmal haben zu wollen, tat Erding in den vergangenen Jahrzehnten gut. Was Freiflächen, Gewerbegebiete und die Nahversorgung betrifft, machte unsere Stadt vieles richtig. Ihre Planungsfähigkeit sollte daher jedes Vertrauen in die Stadtverwaltung rechtfertigen.

Solide und mit Bedacht verfolgt könnten unsere Bestrebungen für das Fliegerhorst-Areal Modellcharakter erlangen – und in eine schlüssige Idee für einen Landesgartenschau-Entwurf oder eine Internationale Bauausstellung, ein Sonderformat der Stadt- und Regionalentwicklung, münden.

Max Gotz, Oberbürgermeister

PROJEKTHISTORIE KONVERSION FLIEGERHORST ERDING

- 16.10.2011:** Im Rahmen der Strukturreform der Bundeswehr wird bekanntgegeben, dass ein Großteil des Fliegerhorsts geschlossen wird.
- 01.01.2012:** Der Fliegerhorst befindet sich jetzt im Unterhalt der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA).
- 05.03.2012:** Die Gespräche zwischen Stadt und BImA starten.
- 12.06.2012:** Der Bundesverteidigungsminister gibt das Jahr 2019 als Schließungszeitpunkt bekannt.
- 21.06.2012:** Ein Abstimmungstermin mit der BImA über ein Konzept zur Umnutzung des Fliegerhorsts, zu Altlasten, dem Verbleib des Triebwerkeherstellers MTU und der Teilflächenvergabe für Zwischennutzungen findet statt.
- 20.03.2014:** Der Planungs- und Umweltausschuss (PUA) des Stadtrats beschließt, das Verfahren für ein mögliches Landschaftsschutzgebiet im Norden des Areals einzuleiten.
- 22.09.2015:** Ohne offizielle Information durch das Bundesinnenministerium oder das Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) erfahren Landrat und Oberbürgermeister vom geplanten „Warteraum Asyl“.
- 12.10.2015:** Erste Flüchtlinge werden im Warteraum Asyl untergebracht. Gleichzeitig wird der Standort Erding für die in der Diskussion befindlichen Transitzone ins Spiel gebracht.

- Februar 2016:** Es werden Pläne bekannt, wonach der Fliegerhorst Ankerzentrum für die Aufnahme von Flüchtlingen – mit bis zu 600 Anreisenden pro Tag – werden soll.
- 01.07.2016:** Das „Camp Shelterschleife“ wird vorerst geschlossen. Nachdem zwischen Oktober 2015 und März 2016 über 100 000 Flüchtlinge registriert und untergebracht wurden, schließt der Bund die Einrichtung als „reaktivarbare Stilllegung“.
- April 2018:** Im Rahmen des EU-Relocation-Programms wurden seit November 2016 über 11 000 Menschen über den Warteraum Erding in Deutschland verteilt. Seit dem 28. März 2018 wird der Warteraum Asyl nicht mehr genutzt.
- 02.06.2018:** Der parlamentarische Staatssekretär im Verteidigungsministerium, Thomas Silberhorn, gibt bekannt, dass sich der Abzug der Bundeswehr auf 2024 verschiebt.
- Zwischen **Dez. 2018 und Feb. 2020** finden sieben Koordinierungsbesprechungen zur Schließung des Militärflughafens bei der Bundeswehr in München statt.
- 20.02.2020:** Da die Bundeswehr bis zur geplanten Rückgabe Ende 2024 für die Verkehrssicherung verantwortlich bleibt, beginnen Gespräche zu Verkehrserschließung, Verkehrsführung und Verkehrssicherung für das MTU-Betriebsgelände.



Nicht nur am Tag der offenen Tür herrschte reges Leben am Fliegerhorst. Lange Jahre war die Einrichtung größter Arbeitgeber der Stadt.

Warum ist ein Städtebaulicher Wettbewerb nötig?

Die Dimensionen sind riesig: Wenn die Bundeswehr wie geplant zum 31. Dezember 2024 den Fliegerhorst aufgibt, wächst Erding schlagartig um knapp 340 Hektar. Mit der Konversion von der militärischen in die zivile Nutzung fällt der Standort zurück in die kommunale Planungshoheit der Stadt.

Daher muss die Kommune klären, welche Planungsabsichten sie auf der freiwerdenden Fläche verfolgt, um deren nachhaltige und geordnete Entwicklung sicherzustellen. Als probates Mittel gilt ein Städtebaulicher Wettbewerb. Wesentlicher Bestandteil des Prozesses ist der geplante neue Bahnhof im jetzigen Eingangsbereich des Fliegerhorsts. Bereits vor vielen Jahren und unabhängig von der Konversion gab die Bundeswehr die benötigten Flächen frei und ermöglichte damit den Weg zum S-Bahn-Ringschluss.

Welche Ziele verfolgt der Städtebauliche Wettbewerb?

Aufgabe des Ideenwettbewerbs ist es, Konzepte zu entwickeln, die neue Impulse und Möglichkeiten für die Erschließung des Fliegerhorsts als Wohn- und Gewerbestandort liefern. Zur städtebaulichen und landschaftsplanerischen Entwicklung des Gebiets wurden von der Stadt als Ausloberin die nachfolgenden übergeordneten Ziele formuliert:

- Deckung der hohen Wohnflächen-nachfrage
- Stärkung des Gewerbestandorts Erding
- innovative und zukunftsfähige bauliche Entwicklung
- zielorientierte und anpassungsfähige Strategie
- Förderung und Erhalt naturnaher Lebensräume
- Vernetzung stadtbedeutsamer Grünflächen („Grüner Ring“)
- Erweiterung des Angebots an naturbezogenen Erholungsmöglichkeiten
- Verkehrsentlastung der Innenstadt und Verringerung der Immissionsbelastungen sowie stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs
- klare Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer)
- Entwicklung eines möglichst autofreien/autoreduzierten Stadtteils

Dabei werden Entwürfe erwartet, die zukunftsweisend und ambitioniert sind, funktionsfähig und robust, und die flexibel auf künftige Einflüsse reagieren können. Der Ursprungscharakter der militärischen Nutzung soll nicht in Vergessenheit geraten. Auch hierfür sollen Ideen gefunden und Vorschläge gemacht werden.

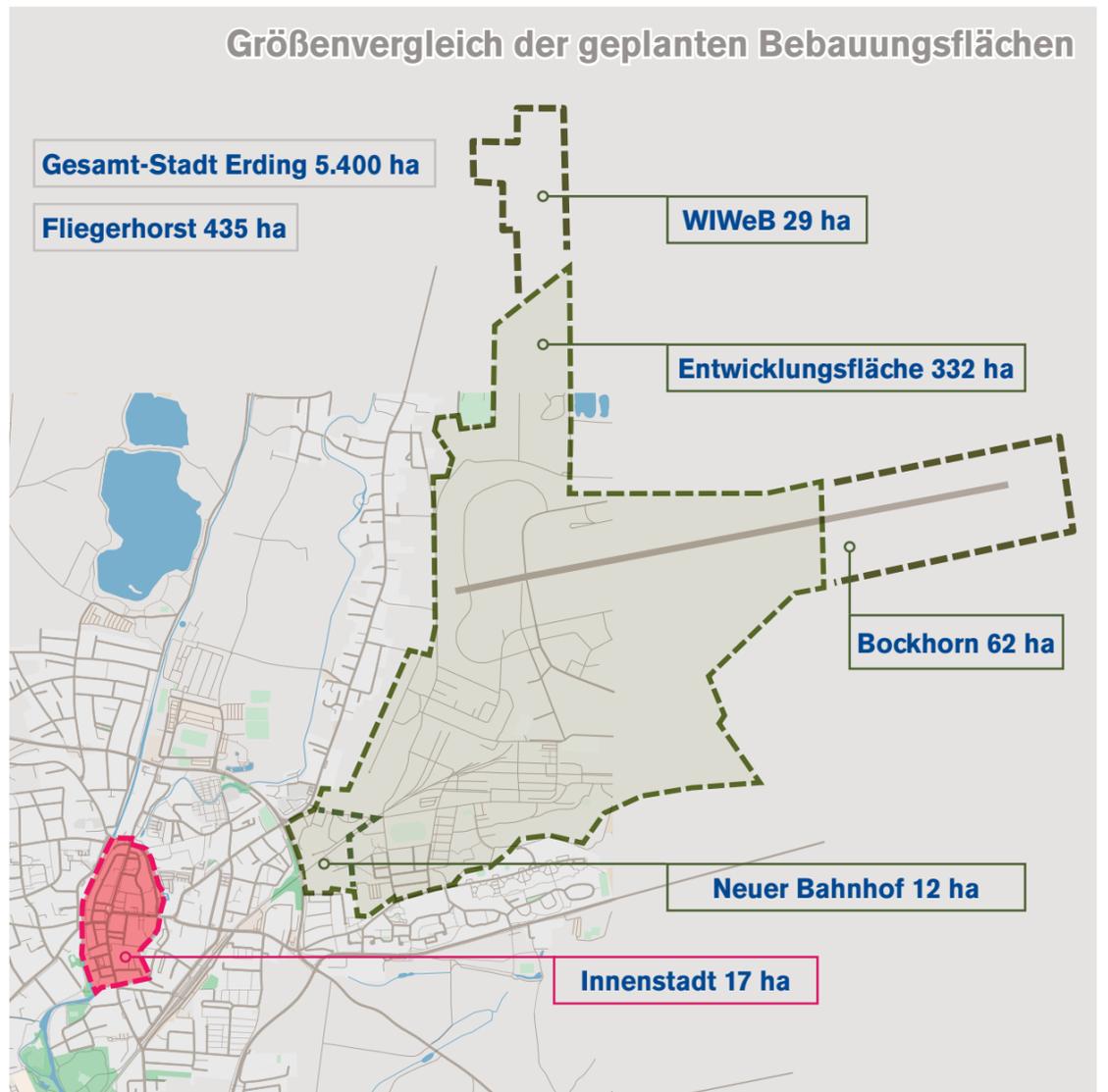
In Bezug auf die spezifisch städtebaulichen Aspekte der Konversion formuliert die Stadt Erding die folgenden wesentlichen Ziele:

- Inanspruchnahme von bereits belegten Flächen im Sinne der Innenentwicklung
- Fortführung und Anknüpfung an die gesamtstädtische Entwicklung, dabei Aktivierung neuer Verbindungen und Beseitigung von Trennwirkungen
- Erreichen einer angemessenen, ausgewogenen und verträglichen baulichen Dichte und Höhenentwicklung
- Verhältnismäßigkeit von baulicher Dichte und Höhenentwicklung zum landschaftlichen Umfeld
- Schaffung qualitativ hochwertiger Raumstrukturen
- innovative und nachhaltige bauliche Entwicklung unter Berücksichtigung von Energieeffizienz, Klimaschutz und ausgewogenen Grün- und Spielflächenanteilen
- wo sinnvoll und möglich Stärkung und Ausbau vorhandener Nutzungen
- Flexibilität hinsichtlich der Weiterentwicklung der Einzelbausteine
- Nutzung der städtebaulichen Entwicklung als Impulsgeber

Welche Vorgaben macht der Wettbewerb in Bezug auf ...

→ das Wohnen?

Kernaufgabe des Wettbewerbs ist das Wohnen. Der Flächennutzungsplan stellt hierfür im Süden des Wettbe-



werbsgebiets im Anschluss an die bestehenden Siedlungsstrukturen (darunter Williamsville) eine Baugebietsfläche von rund 28,5 Hektar zur Verfügung. Die Fläche soll in einem Entwicklungshorizont von etwa 15 bis 20 Jahren bebaut werden. Zielsetzung ist ein Verhältnis von zwei Drittel Geschosswohnungsbau zu einem Drittel familienhausähnlicher Strukturen (verdichteter Einfamilienhausbau). Genossenschaftliches und barrierefreies Wohnen ist in den Überlegungen zu berücksichtigen.

→ eine Quartiersmitte?

Der Wettbewerb sieht die Gestaltung einer Quartiersmitte vor. Diese soll Geschäfte des täglichen Bedarfs, Gastronomie und Dienstleister zusammen mit einem Bürgerzentrum und sozialen Einrichtungen beinhalten. Das urbane Gebiet soll die angrenzenden Gebiete versorgen und gewährt dem Fuß- und Radverkehr deutlichen Vorrang vor

dem Auto, wobei Lieferverkehr und Carsharing möglich sein müssen. Die Quartiersmitte schafft fußläufige Anbindungen an bestehendes Wohnen und zum neuen Bahnhof.

→ Gewerbegebiete?

Im Wettbewerbsgebiet sollen auch gewerbliche Nutzungen entstehen. Der Flächennutzungsplan sieht in drei getrennt voneinander ausgewiesenen Gebieten insgesamt etwa 32 Hektar als gewerbliche Flächen vor. Wesentlich ist dabei die Trennung von Wohnen und Gewerbe mittels ausreichenden Abstands und einer Grünzäsur, dem „Grünen Ring“. Ziel ist ein Gebiet mit einer ausgewogenen Mischung von klassisch-produzierendem Gewerbe und mit Möglichkeiten auch für kleinere Handwerksbetriebe und von Ausbildungsbetrieben und -einrichtungen. Entstehen soll eine Vielzahl an Arbeitsplätzen, großflächiger Einzelhandel und reine Logistiktutzungen sind nicht erwünscht.

→ den „Grünen Ring“?

Die Planungen für das Areal sollen aufgrund seiner hohen Bedeutung für die Naherholung, das Landschaftsbild und den Naturschutz auch dem Ausbau und der Stärkung des „Grünen Rings“ dienen. Dieses im Landschaftsplan zum Flächennutzungsplan enthaltene Leitbild sieht die Entwicklung eines geschlossenen Grünrings um das Stadtgebiet Erding vor. Der „Grüne Ring“ besteht aus einem differenzierten Grünflächenverbundsystem mit parkartigen Strukturen, Grünanlagen mit integrierten Spiel- und Freizeitanlagen, Erholungsflächen, Kleingartenanlagen, Friedhofsflächen, begrünten Straßenräumen und Platzflächen bis hin zu extensiv genutzten landwirtschaftlichen Nutzflächen und Wiesen. Sie stellen stadtbildprägende Grünstrukturen dar, die dauerhaft vor sukzessiver Überbauung freizuhalten sind.

Erding erhält einen neuen Bahnhof

Der neue Standort liegt etwa 700 Meter nördlich des bestehenden Erdinger Bahnhofs im südwestlichen Bereich des derzeitigen Fliegerhorst-Areals. Er ist in weitgehender Tunnellage als Verzweigungsbahnhof konzipiert und sieht zwei Bahnsteige für die S-Bahn

Richtung Flughafen und die Gegenrichtung nach München vor. Im Verlauf der Walpertskirchener Spange wird ein dritter Bahnsteig für den überregionalen Verkehr in Richtung Mühldorf errichtet. Am nördlichen Bahnsteigende befindet sich das Verbindungsbauwerk.



Der neue Erdinger Bahnhof entsteht im jetzigen Eingangsbereich des Fliegerhorsts.

Der Bahnsteigbereich der S-Bahn erstreckt sich östlich und westlich der Anton-Bruckner-Straße von der Goethestraße bis zum geplanten Busbahnhof und verläuft in einem Linksbogen. Die Bahnsteige liegen etwa neun Meter unter Gelände und befinden sich zu zwei Drittel im Tunnel. Im Bereich des südwestlichen Bahnsteigabschnitts vor der Anton-Bruckner-Straße wird der Tunnel auf etwa 65 Meter Länge geöffnet. Der (eingleisige) Bahnsteig der Walpertskirchener Spange verläuft im Bahnsteigbereich östlich der Anton-Bruckner-Straße und erstreckt sich vom geplanten Parkhaus (südliches Bahnsteigende) bis zum geplanten Busbahnhof (nördliches Bahnsteigende). Der Bahnsteig für den überregionalen Verkehr befindet sich vollständig im Tunnel und liegt etwa neun Meter unter der angenommenen Höhe des Busbahnhofs.

Im nördlichen Bereich plant die Stadt Erding einen neuen Busbahnhof. Des Weiteren ist vorgesehen, in seinem Umfeld Taxistellplätze, ein Parkhaus (P+R-Anlage), ein Fahrradparkhaus sowie eine Kiss-and-ride-Vorfahrt zu

schaffen. Die hier gelegenen gemeinsamen Aufgänge des Bahnhofs münden in die Insel des Busbahnhofs. Sie ermöglichen optimale Umsteigebeziehungen innerhalb des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV).

Als Vorteile gegenüber dem bestehenden Bahnhof gelten die Nutzung von Synergien hinsichtlich Erschließung und Flächenverbrauch (zum Beispiel für das P+R-Angebot und den Busbahnhof) sowie die günstige Lage an Straßen, die nicht direkt durch das Stadtzentrum führen, und die kurzen Umsteigewege zwischen S-Bahn und überregionalem Verkehr. Ebenso von Vorteil sind das große Ausbaupotenzial für zukünftige bahnsseitige und städtebauliche Entwicklungen sowie die geringeren Investitions- und Unterhaltskosten.



Die Kirche zählt zu den charakteristischen Gebäuden des Areals und soll erhalten bleiben.

i IMPRESSUM

Herausgeber: Stadt Erding
Landshuter Str. 1, 85435 Erding
www.erding.de
Redaktion/Text: Christian Wanninger
Grafik: www.hoermannsdorfer.net
Hörmannsdorfer Mediendesign
Bildmaterial: Stadt Erding,
Museum Erding
Druck: Kasdorf & Mayr Druck GmbH
Druckauflage: 14.500