

Mobilitätsentwicklungskonzept 2035

Große Kreisstadt Erding

Phase 1 – Bestandsaufnahme und Leitlinien



Impressum

Mobilitätsentwicklungskonzept 2035 für die Große Kreisstadt Erding

Phase 1 – Bestandsaufnahme und Leitlinien

Projektgesamtkoordination:
Große Kreisstadt Erding
Herr Famira-Parcsetich, Regierungsbaumeister
Frau Karlstetter, M. Sc.



team red Deutschland GmbH

Almstadtstraße 7
10119 Berlin

Tel. + 49 (0) 30 138 986 35

Fax + 49 (0) 30 138 986 36

info@team-red.net

www.team-red.net

Projektleiter Tobias Kipp

Mitwirkende Dr. Bodo Schwieger
Verena Engel
Mina Godarzani
Claus Grimm
Maximilian Heinrich
Dr. Katja Hericks
Olaf Matthei-Socha
Matthias Nüßgen
Timo Schaffhauser
Hannes Schreier
Dr. Johannes Theißen
Jörg Thiemann-Linden

Gestaltung Thomas Grab

Berlin 2020

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Es wird an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die ausschließliche Verwendung der männlichen Form geschlechtsunabhängig verstanden werden soll.

BILDNACHWEIS | Titelbild: Stadt Erding

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorwort	5
2.	Einleitung	6
3.	Analyse vorhandener Daten, Studien und Planungen	8
3.1	Darstellung ausgewählter Studien und Planungen	8
3.2	Zusammenfassung der Analyse bestehender Studien und Planungen	23
3.2.1	Rahmenbedingungen und Grundlagen	23
3.2.2	Maßnahmen	25
4.	Analyse Mobilitätsangebot und Erreichbarkeit wichtiger Standorte	31
4.1	Lage der Stadt Erding	31
4.1.1	Motorisierter Individualverkehr	33
4.1.2	ÖPNV-Anbindung	35
4.1.3	Radverkehr	41
4.1.4	Mobilitätsdienstleistungen	43
4.2	Erreichbarkeitsanalysen einzelner Standorte	46
4.2.1	Altstadt / Schrankenplatz	48
4.2.2	Bahnhof Erding	61
4.2.3	Bahnhof Altenerding	79
4.2.4	Bahnhof Aufhausen	90
4.2.5	Gewerbegebiet West	99
4.2.6	Freizeitzentrum-Nord	110
4.2.7	Kronthaler Weiher	120
4.2.8	Therme Erding	130
4.3	Zusammenfassung der Erreichbarkeitsanalysen	140
5.	Analyse der Wirkungen zukünftiger Entwicklungen und Trends	142
5.1	Was sind Megatrends?	142
5.2	Indirekte Einflussfaktoren der Mobilitätsentwicklung	143
5.2.1	Urbanisierung	143
5.2.2	Demographischer Wandel	143
5.3	Trends mit Einfluss auf die Mobilität	144
5.3.1	Ansprüche an die Mobilität der Zukunft	144
5.3.2	Megatrend Mobilität	145
5.3.3	Veränderung von Fahrzeugen und Infrastruktur	146
5.3.4	Veränderungen der Organisation von Verkehr	153
5.4	Zusammenfassung: Chancen nutzen und Risiken minimieren	157
6.	Ergebnisse der Bürgerbefragung	159
6.1	Rahmendaten der Bürgerbefragung	159
6.2	Aktuelle Verkehrssituation in Erding	161
6.3	Verkehrsmittelverfügbarkeit	163
6.4	Arbeits- / Ausbildungsorte	166

6.5	Verkehrsmittelnutzung	170
6.6	Grundlegende Einstellungen / Typologie	172
6.7	Einkaufsverhalten	174
6.8	Gewünschte Entwicklung der Erdinger Altstadt	174
6.9	Anregungen und Verbesserungsvorschläge	175
7.	Ergebnisse der Arbeitgeber- und Mitarbeiterbefragung	178
7.1	Ergebnisse der Arbeitgeberbefragung	178
7.1.1	Rahmendaten	178
7.1.2	Ausgangssituationen der Unternehmen / Institutionen	179
7.1.3	Handlungsbedarf aus Sicht der Unternehmen / Institutionen	180
7.2	Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung	181
7.2.1	Rahmendaten	181
7.2.2	Weg zur Arbeit	184
7.2.3	Verkehrsmittelverfügbarkeit	189
7.2.4	Gründe für Pkw-Nutzung	191
7.2.5	Parken	191
7.2.6	Pkw-Alternativen	193
7.2.7	Home-Office	196
7.2.8	Problembereiche und Verbesserungsvorschläge	197
8.	Ergebnisse der Akteursbeteiligung	200
8.1	Kick-Off mit Politik und Verwaltung	200
8.2	Workshop Gewerbe / Arbeitgeber	201
8.3	Workshop Altstadt	204
8.4	Workshop Schulen	206
8.5	Interviews mit weiteren relevanten Akteuren	208
8.6	Fazit der Akteursbeteiligung	222
9.	Leitlinien für die zukünftige Mobilitätsentwicklung	223
9.1	Leitlinienworkshop mit dem Stadtrat	223
9.2	Leitlinien für die Mobilitätsentwicklung in Erding	227
10.	Begleitende Kommunikation und Umsetzung von Maßnahmen	230
10.1	Begleitende Kommunikation zum MEK 2035	230
10.2	Informationen auf der Website	230
10.3	Pressearbeit und Social Media	231
10.4	Mobilitätsveranstaltungen	231
10.5	Ausblick auf zukünftige Kommunikationsaktivitäten	232
11.	Umsetzung von Sofortmaßnahmen	234
12.	Zusammenfassung	236
13.	Verzeichnisse	242
13.1	Abkürzungsverzeichnis	242
13.2	Abbildungsverzeichnis	242

1. Vorwort

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.



In Kürze 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.“

Soweit zu den bisherigen Ergebnissen. Mindestens ebenso wertvoll erscheint mir allerdings die Entstehung des Dokumentes. 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.

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

Max Gotz

Oberbürgermeister

2. Einleitung

Die Große Kreisstadt 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 gebündelt und aufeinander abgestimmt werden, sodass 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). Der vorliegende Bericht ist das Ergebnis von Phase 1.

Die Phase 3 umfasst die Umsetzung der Maßnahmen und Phase 4 das Monitoring, bei dem überprüft werden soll, ob die Maßnahmen dazu geführt haben, die in Phase 1 gesteckten Zielen zu erreichen.

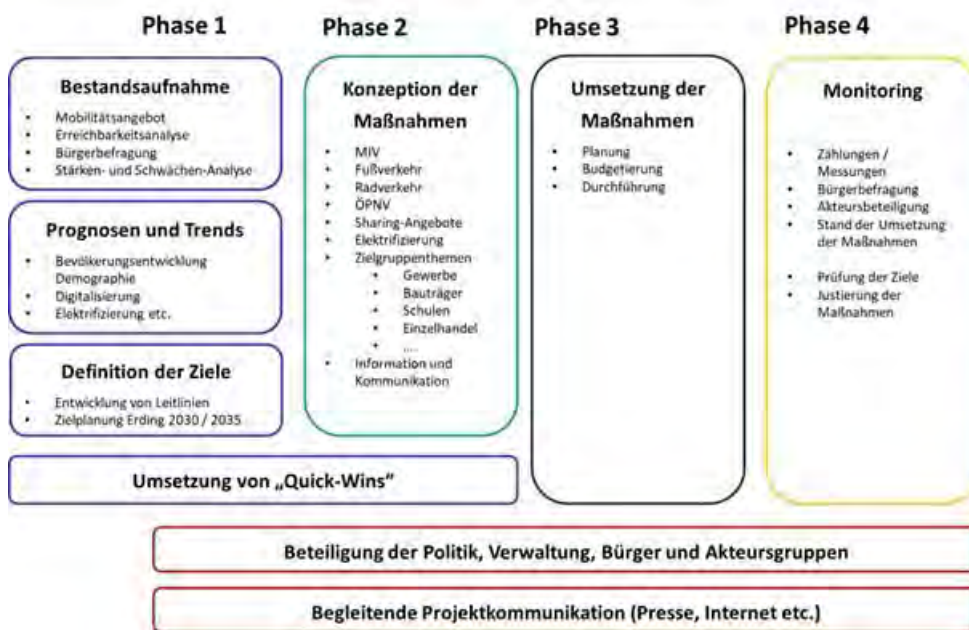


Abbildung 1 - Struktur MEK 2035 Erding (Eigene Darstellung)

Die Phase 1 umfasst die 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 sollen als zentrales Ergebnis der Phase 1 Leitlinien für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Erding entwickelt werden. Sie dienen als „Kompass“ für alle zukünftigen Entscheidungen des Stadtrats bzw. der Verwaltung, die einen Bezug zur Mobilität haben.

Begleitet wird die Bestandsaufnahme durch verschiedene Kommunikationsmaßnahmen, um die Bürger von Beginn an über den Entwicklungsprozess und zentrale Ergebnisse zu informieren.

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 Mühlgraben. So wird den Bürgern und Akteuren signalisiert, dass sich ihr Engagement lohnt und das MEK 2035 schnell zu ersten Ergebnissen führt.

Der nachfolgende Bericht bietet eine Übersicht über die oben genannten Erhebungen, Analysen und Beteiligungsformate. Um den Umfang des Dokumentes zu begrenzen, wurden die Ergebnisse zum Teil nur zusammenfassend dargestellt. Für die vollständigen Ergebnisse wird auf eigenständige Dokumente verwiesen.

Das zentrale Ergebnis der Phase 1 ist die Definition von Leitlinien für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Erding. Diese sind im Kapitel 9 zu finden.

3. Analyse vorhandener Daten, Studien und Planungen

Für die Große Kreisstadt Erding sind bereits zahlreiche Gutachten, Studien und Datengrundlagen vorhanden, die einen Bezug zur Mobilität haben. Für die Bestandsaufnahme wurden insgesamt über 50 Datenquellen ausgewertet und tabellarisch zusammengefasst. Der Überblick über alle Quellen ist in einem eigenständigen Dokument verfügbar. Für diesen Bericht wurden die wichtigsten Zusammenfassungen ausgewählt. Die Rangfolge stellt dabei keine Gewichtung dar!

3.1 Darstellung ausgewählter Studien und Planungen

Städtebauliche Entwicklungsstudie Fliegerhorst Erding		#10	
Entwicklungsstudie: Planungsprozess, Planungsauftritt, Liegenschaftsbezogene Untersuchung, Markt- und Potenzialanalyse, Entwicklungskonzept; Fachbeitrag- Natur und Landschaft; Fachbeitrag- Verkehr (übergeordnete Infrastrukturplanungen, Verkehrskonzept Fliegerhorstgelände); Zusammenfassende Darstellung & Entwicklungsziele.			
Kategorie	Untersuchung / Studie	Datum	20.08.2013
Autoren / Mitwirkende	Erarbeitet für die Stadt Erding von: CL MAP GmbH- Stadtplanung und Zusammenstellung der Entwicklungsstudie NRT Narr Rist Türk- Landschaftsplanung und Fachbeitrag Natur und Umwelt OPB Obermeyer Planen und Beraten GmbH- Fachbeitrag Verkehr Prof. Heinritz, Salm und Stegen- Fachbeitrag Einzelhandel	Dateityp	PDF
		Ergänzende Materialien	#9: Entwicklungsstudie Fliegerhorst Erding (Konzept- Entwicklungsmodell, M 1:5.000)
Inhalte mit Bezug zum MEK 2035:			
<ul style="list-style-type: none"> • Bereich liegt im Verdichtungsraum der Entwicklungsachse vom Mittelzentrum Erding zum Unterzentrum Taufkirchen (Vils) des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) 2013 - weitere Siedlungsentwicklung ist an Standorten mit leistungsfähigem Anschluss an den ÖPNV (insb. SPNV) zu konzentrieren • Relevante amtliche Planungen: Fortschreibung FNP (7. Änderung, mit Aktualisierung Landschaftsplan) erfolgte parallel; Plangebiet im B-Plan 211; angrenzende B-Planverfahren: (z.B. ED99 Nordumfahrung, B388 Südostumgehung, S-Bahn-Ringschluss) • Verkehrssituation Fliegerhorst: Aktuell in sich abgeschlossenes Gebiet mit Anbindung an das Straßenverkehrsnetz nur an bewachten Toren; Verwendbarkeit des vorhandenen internen Straßen- und Wegenetzes mit zukünftiger Nutzung zu prüfen, bspw. Nutzung der ehem. Runways für Freizeitnutzung (Fahrrad, Inline-Skater, Spaziergänger); angestrebte Verbindung zur Nordumfahrung ED99 könnte über bestehende Straßen des Fliegerhorstes verlaufen 			

- **SWOT-Analyse:** Stärken: Entlastung vorhandener Trassen; Schwächen: Kapazität & Nachnutzbarkeit; Chancen: Anbindungen an die ED99 und B388; Risiken: Schleichverkehre und Verkehrszunahme insgesamt; Strategien: Langengeisling als eigenständiger Ortsteil vom Verkehr entlastet als Ortsrand gestalten, Verkehrsanbindung sinnvoll verbessern und Schleichverkehre vermeiden
- **Leitziele Verkehr:**
 - Verkehrsentlastung der Innenstadt und Verringerung der Immissionsbelastungen
Realisierung einer leistungsfähigen Nordanbindung mit Verknüpfung zur Nordumfahrung
Verlagerung des regionalen / überregionalen Schwerverkehrs
 - Stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs
Stadtverträgliche Integration des Hauptstraßennetzes, Ausweisung eines umfassenden flächenhaften Verkehrsberuhigungskonzeptes, Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
 - Stärkung des Umweltverbundes
Ausweitung und Verbesserung eines attraktiven, sicheren und durchgängigen Fußwegenetzes, Förderung des Radverkehrs, Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Ziel-/Quell- und Binnenverkehr
- **Sonstige Entwicklungsziele:**
 - Einzelhandelsentwicklung Fliegerhorst: hochwertige Nahversorgung für ältere und weniger mobile Menschen, sowie den steigenden Anteil von städtischen Paar- und Singlehaushalten, die zunehmend auf Autos verzichten (Stellplatzprobleme, Umweltbewusstsein)
 - Hotelansiedlung an geeigneten Innenstadtstandorten wg. Standortvorteil ÖPNV und Belebung Innenstadt
- **Bestehende Planungen & Modelle:**
 - Strukturkonzept „Alter Bahnhof“ und „Neuer Bahnhof Erding“: Zielsetzungen zu Infrastruktur, Versorgungsfunktionen, Grün- und Siedlungsflächen- Grünverbindung mit durchgehendem Fuß- und Radweg vom Stadtpark Erding zum Sportzentrum nördlich der Anton-Bruckner-Straße zu Erholungsgebiet Kronthaler Weiher; und attraktives Bahnhofsumfeld mit erforderlichen Infrastrukturen (P+R, Busbahnhof) als Planungsziele; Trennung Verkehre Bahnhof und angrenzenden Wohnbereichen mit Verkehren zum geplanten Parkhaus und zukünftige Anbindung ED99
 - Auf Strukturkonzept aufbauender B-Plan-Entwurf mit stadtnahem neuen Bahnhof, an dem alle Verkehrsformen integriert werden können (Knoten Regional-, S-Bahn, ÖPNV, Radverkehr, Straßen, Parken, schneller Zugang Fußgänger); Erhalt des durchgehenden Grünzugs mit Fuß- und Radwegverbindung zwischen dem Erdinger Ortsteil Kehr und Langengeisling; öffentliche Nutzung der ehem. oberirdischen S-Bahntrasse; Lebensmittelmarkt im Parkhausbereich; Ziel eines sozialen und ökologischen Flächennetzwerks mit Verknüpfung von Grün- und Freiraumpotenzialen der freien Landschaft am Stadtrand und Naherholungsgebieten mit Grün- und Freiflächen innerhalb des Stadtgebietes

- Bestehendes Verkehrsmodell: Prognose-Nullfall 2025 anhand von MIV-Befragung 2010 und geplante Infrastrukturmaßnahmen hervorgerufene großräumige Verkehrsverlagerungen
- Bestehende B388 weist Querschnittsbelastungen von ca. 20.000 Kfz/24h im Streckenabschnitt St2331 und St2084 auf, im weiteren Verlauf Richtung Taufkirchen ca. 16.000 Kfz/24h, resultierend aus Durchgangsverkehr zw. ED Nordost & Taufkirchen & Großraum München und nicht unerheblicher Anteil Quell-/Zielverkehr der Stadt Erding, B388 neu soll entlasten
- Neuer S- / Regionalbahnhof: S2 & Linie Regensburg-Salzburg, geplante neue Lage des Bahnhofs: Verbunden mit den neuen Bahnhofsnutzungen ist die Verlegung des kompletten ZOB (ca. 15 Buspositionen) sowie eine geplante P+R-Anlage, die ausschließlich über die künftige Nordanbindung verkehrlich erschlossen werden soll
- **Prognosen:**
 - Abschätzung Verkehrsaufkommen Fliegerhorst (gem. FGSV) anhand der geplanten Nutzungen: 12.000- 13.000 Kfz/24h; Nordanbindung mit ca. 5.000 Kfz/24h wichtige Erschließungsfunktion

Innenstadt Erding -			
Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)		#17	
Leitfaden für Innenstadtentwicklung: Durch Verlegung des Bahnhofs, Entwicklung des Fliegerhorsts und geplante Entwicklung innerstädtischer Potenzialflächen ist eine weitreichende Neuausrichtung und Transformation der Stadtstruktur zu erwarten.			
Kategorie	Untersuchung / Studie	Datum	November 2018
Autoren / Mitwirkende	Bearbeitung für die Stadt Erding durch UmbauStadt GbR	Dateityp	PDF
		Ergänzende Materialien	#16
Inhalte mit Bezug zum MEK 2035:			
<ul style="list-style-type: none"> • Anlass und Zielsetzung des ISEK: <ul style="list-style-type: none"> • S-Bahnanbindung soll Standortvorteil Erdings steigern, verbunden mit fortgesetzter dynamischer Wirtschafts- und Einwohnerentwicklung • Denkmalschutz und historische Identität der Altstadt von hoher Bedeutung • Herausforderung, verschiedene Mobilitätsansprüche und innerstädtische Aufenthaltsqualität miteinander in Einklang zu bringen • Städtebauliche Qualifizierung neuralgischer Knotenpunkte (z.B. Schrankenplatz, Stadteingänge) • Durch innovative und übergreifende Lösungsvorschläge Durchgangsverkehr vermindern aber Erreichbarkeit der Altstadt verbessern (zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Altstadt und deren Standortvorteil) • Weitere Umsetzung des „Klimaschutz-Teilkonzept: Klimafreundlicher Verkehr in Kommunen“ 			

- **Stadtstruktur:**
 - Schrammenplatz als Zentrum der historischen Altstadt mit Straßen, die aufeinander treffen
 - Gewerbegebiete im Süden und Westen als Pole der Siedlungsentwicklung mit guter Erreichbarkeit, auch vom Umland aus, haben besondere Standortvorteile
 - Verkehrlich queren mehrere Verkehrsachsen die Alt- bzw. Innenstadt und kreuzen sich am Schrammenplatz (Konfliktzone!)- teilweise vorhandene Alternativrouten reichen nicht aus, um historisches Straßenkreuz zu entlasten
 - Gute ÖPNV-Anbindung der Innenstadt als Stärke
- **Verkehrsinfrastruktur:** gute Einbindung in dichtes übergeordnetes Verkehrsnetz (zu Flughafen, Umland, Stadt München), jedoch einhergehende Probleme: Versiegelung, Lärm, Luftbelastung, technische Überprägung, Zerschneidung von Lebensräumen)
- **Verkehrsprognose:**
 - Steigende Verkehrsbelastung für Anton-Bruckner-Straße und Landshuter Straße- Einforderung punktueller Lärmschutzmaßnahmen
 - Insgesamt Nullfallprognose des starken Anstiegs der Kfz-Belastung; Empfehlung: Anpassung und Ausbau äußeres Straßennetz, dadurch Entlastungen von 6-16 % in der Innenstadt
 - Langfristig werden die geplante Nordumfahrung und die Nordanbindung das gesamte Netz entlasten
- **ÖPNV:**
 - 7 Stadtbuslinien in der Innenstadt gesichert (Verbindung Stadtteile, Innenstadt, S-Bahnhöfe Erding und Altenerding, Erschließung Therme und Umland)
 - Durch Verlegung S-Bahn-Haltepunkt verschlechtert sich die bisher außerordentlich gute Anbindung des Bahnhofs (attraktive, sichere und effektive Verbindung über Fuß- und Radwege) essenziell
- **Konfliktpunkt Schrammenplatz / Innenstadtverkehr:**
 - Durch Sammelparkplätze und Kurzparkbereiche Entlastung der Parksituation, jedoch prägt öffentliches und privates Parken immer noch die Stadtstruktur
 - Tiefgaragen werden eher weniger gut angenommen
 - Weitere Konfliktpunkte im Norden der Altstadt
 - Angestrebte Entwicklung innenstadtnaher Sammelparkplätze zur optimalen Parkraumversorgung in der Innenstadt
- **Klimaschutz Teilkonzept - Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität:**
 - Attraktivitätssteigerung der Innenstadt als „Stadt der kurzen Wege“
 - Sicherung des ÖPNVs bzw. die Einrichtung einer leistungsfähigen Busverbindung vom neuen Bahnhof zur Altstadt
 - Verbesserung der Rad- sowie Fußwegeanbindung
 - Umsetzung von Lastenradkonzepten für die Feinverteilung, um den Lieferverkehr in der Altstadt zu reduzieren
 - Optimierung der Schnittstelle (S-)Bahn und Rad, insbesondere durch strategisch positionierte Fahrradabstellanlagen, nach Möglichkeit sicher und wettergeschützt

- Integration eines Mobility-HUBs in unmittelbarer Zentrumsnähe laut Maßnahme 4.07 des Klimaschutz-Teilkonzept und Ergänzung der Fahrradabstellanlagen
- **SWOT-Analyse:**
 - **Stärken:** hohes Potenzial zur Innenverdichtung und kurze Wege; Innenstadt per ÖPNV / zu Fuß gut erreichbar; Erding ist gut erreichbar (Flughafennähe; S-Bahn nach München); Verkehr in Innenstadt bereits deutlich beruhigt; innenstadt-nahe Sammelparkplätze vorhanden (Entlastung Altstadt); Entlastungsmaßnahmen f. Durchgangsverkehr in Planung; Ringschluss: exzellente Anbindung an Flughafen
 - **Schwächen:** Funktionen teils räumlich separiert, Verbindungen und räumliche Bezüge teils unterbrochen; Stadtstruktur erzeugt Verkehrsknoten in der Altstadt; zentrale Konfliktpunkte durch Binnenverkehr in Verbindung mit Stadtstruktur (städtebauliche Einschränkungen deren Kapazität); Innenstadttumfahrung nur bedingt genutzt; Einpendler auf Parkplätze angewiesen; Stauanfälligkeiten für Busse in Langer Zeile und bei Haltestelle Haager Straße; geringe Nutzung Tiefgarage; Sammelparkplätze belegen wichtige Flächenreserven in der Innenstadt
 - **Chancen:** Erschließungssystem kann im Rahmen der Umstrukturierung großflächig neu gedacht werden; Nordanbindung „Wahltrasse Süd“ als Entlastungsmaßnahme; S-Bahn-Anbindung als Entwicklungsimpuls für Tourismus und Wirtschaft; verbesserte Anbindung der Quartiere östlich der Bahn durch S-Bahn-Tunnel; Bedeutungsgewinn Landshuter Straße als zukünftige Verbindung zum Bahnhof; Anbindung Fliegerhorst als Chance zur Stärkung Umweltverbund
 - **Risiken:** Standorte mit besserer Anbindung könnten Altstadt und dort angesiedelte Funktionen schwächen; Zunahme an Verkehrsbelastung führt ggf. zu weiteren Konflikten; S-Bahn Ringschluss könnte Druck auf Flächen um zukünftigen Bahnhof herum deutlich erhöhen; bis 2030 prognostizierter Anstieg der Kfz-Belastung von +10 % (Dorfener-, Anton-B., Bahnhofsstraße) und bis zu 35 % (Haager Straße); Zunahme des Ziel- und Quellverkehrs infolge des zukünftigen Bahnhofs; langfristig möglicher Funktionsverlust und struktureller Wandel im Bereich des bisherigen Bahnhofs; Ausbildung eines neuen Quartiers als zusätzliche Konkurrenz zur Altstadt; Verschiebung des Bahnhofs könnte dazu führen, dass ruhender Verkehr in direkt angrenzenden Wohngebieten zunimmt bzw. überhandnimmt
- **Handlungsfeld Verkehr – „Aufregend beruhigend“:**
 - Verbesserung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes bei gleichzeitiger Reduzierung der Belastung durch Durchgangs- und Parksuchverkehre
 - Schaffung von Barrierefreiheit sowie neuer Verknüpfungen für Fußgänger und Fahrradfahrer und die Stärkung von Grün- und Querbezügen als zentrale Ansätze
 - Stärkung der Stadt der kurzen Wege
 - Übergreifende Leitlinien für die zukünftige Gestaltung und Möblierung des öffentlichen Altstadtraumes
 - Öffnung fehlender Durchwegungen und Beseitigung störender Überformungen
 - Stärkung der Bezüge zu den umliegenden Wasser- und Grünräumen
 - Ggf. Neuordnung von Beschilderung, privater Ladenwerbung und Möblierung
 - Zeitnahe Umsetzung beispielgebender Modellprojekte (z.B. Weiterentwicklung Schrankenplatz)

- Langfristig innovative Lösungsansätze zur Verminderung des Durchgangsverkehrs und den Umgang mit Engstellen bzw. belasteten Knotenpunkten
- Auflösung verkehrsbezogener Konflikte im öffentlichen Raum bzw. zwischen einzelnen Mobilitätsformen
- Öffentlicher Raum als spannender Aufenthalts- und Begegnungsort

Nahverkehrsplan für den Landkreis Erding #18

Ziele und Konzeption des allgemeinen ÖPNV; Untersuchung des Linien- und Leistungsangebots auf Schwachstellen bei Angebot, Nachfrage, Betrieb oder Wirtschaftlichkeit; wichtiges Instrument für die Sicherung, weitere Entwicklung und Optimierung des ÖPNV im Landkreis.

Kategorie	Untersuchung / Studie	Datum	30.05.2011
Autoren / Mitwirkende	Landkreis Erding, MVV Consulting	Dateityp	PDF
		Ergänzende Materialien	#19

Inhalte mit Bezug zum MEK 2035:

- Zusammenhang zwischen Qualität ÖPNV-Angebot und Motorisierungsgrad deutlich erkennbar
- **Pendlerbeziehungen:**
 - Zahl der Auspendler übersteigt in fast allen Teilen des Landkreises die Zahl der Einpendler
 - Oberding, Taufkirchen und Erding als wichtigste Einpendlerziele im Landkreis
 - Binnenpendler v.a. auf Erding ausgerichtet
 - Auspendleranteile aus Landkreis nach München werden mit zunehmender Entfernung geringer, entlang der SPNV-Achsen höher
 - Relevante Pendlerbeziehung auch zum Landkreis Ebersberg (Schwerpunkt im Süden des Landkreises Erding)
- **Verkehrsmittelnutzung:**
 - Rund 70 % Pkw im ländlichen Raum
 - ÖPNV unter dem MVV-Durchschnitt mit 9 % (am höchsten im Ausbildungsverkehr 49 % und Berufsverkehr 24 %)
 - Größten Anteil haben Einkaufs- und Besorgungsverkehr mit 28 % und Freizeitverkehr 30 %, Berufsverkehr 26 %, Ausbildungsverkehr 5 %
 - ÖPNV-Anteil im östlichen Teil des Landkreises deutlich geringer
- **Maßnahmenpakete:**
 - Optimierung Schülerverkehr, in erster Linie am Schulstandort Erding
 - Einführung von Echtzeitinformationen im MVV-Regionalbusverkehr des Landkreises Erding
 - Qualitätsstandards im MVV-Regionalbusverkehr
 - Verbesserung des landkreisspezifischen Marketings; Verbesserung der Informationen für mobilitätseingeschränkte Personen

B+R-Bedarfsprüfung am S-Bahnhof Erding – Fliegerhorst		#21	
Ringschluss Erding — Bedarfsabschätzung für B+R in der Stadt Erding- Prüfung der Situation im Juni 2013.			
Kategorie	Untersuchung / Studie	Datum	Juni 2013
Autoren / Mitwirkende	MVV	Dateityp	PDF
		Ergänzende Materialien	#20, #22
<p>Inhalte mit Bezug zum MEK 2035:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ziele: <ul style="list-style-type: none"> • Untersuchung der Anzahl und Situierung notwendiger Fahrradabstellanlagen, um die Bebauungsplanung weiter intensivieren zu können • Grobabschätzungen dienen dem Überblick, ob und in welcher Größenordnung zukünftig P+R-Stellplätze an Haltestellen, die im Rahmen des Erdinger Ringschlusses umgestaltet werden, erforderlich sind • Grundlagen: VEP Erding 2008, standardisierte Bewertung des Vorhabens Ringschluss Erding (Mitfall 3) von 2010 • Ergebnisse: <ul style="list-style-type: none"> • durch überproportionale Entwicklung des Fahrrads keine eindeutige Prognose als Folge des Ausbaus der Fahrradinfrastruktur- bei Dimensionierung nur grobe Abschätzung möglich • Berechnungsgrundlage zunächst prognostiziertes Fahraufkommen & Entwicklung der Fahrradnachfrage (Fluggäste nur bedingt bereit für B+R) • Insgesamt sollen nach den derzeit möglichen Abschätzungen im Stadtgebiet Erding an allen drei Haltestellen der S-Bahn insgesamt 1.100 Fahrradständer errichtet werden, Doppelstockparker aufgrund des Flächenverbrauchs überlegenswert • Wichtig ist auch die Vermeidung von Konfliktsituationen im Bereich des geplanten Busbahnhofs • Zugangsnaher Abstellung von Fahrrädern als herausragendes Merkmal einer optimalen Fahrradabstellanlage • Umsetzung in Phasen • Augenmerk auf Pedelecs und ggf. Nachfrage nach Fahrradboxen zu beachten 			

P+R- und B+R-Bedarfsprüfung für die Erdinger Bahnhöfe			#22
Grobe Bedarfsabschätzung für die Stadt Erding- Prüfung der Situation im Mai 2018.			
Kategorie	Untersuchung / Studie	Datum	18.05.2018
Autoren / Mitwirkende	MVV	Dateityp	PDF
		Ergänzende Materialien	#20, #21
<p>Inhalte mit Bezug zum MEK 2035:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nachfragesituation vor als auch nach der Realisierung des Erdinger Ringschlusses, Betrachtung B+R- als auch P+R-Entwicklung • Erding Stadt bzw. Fliegerhorst: <ul style="list-style-type: none"> • Anstieg P+R von 590 auf 670 • Anstieg B+R von 600 auf 700 (derzeit 331) • Altenerding: <ul style="list-style-type: none"> • P+R derzeit ausgeschöpft, weitere Zunahme erwartet (von 124 derzeit auf 175-200 P+R) • Steigende Nachfrage nach B+R: von derzeit 214 auf 370 • Aufhausen: <ul style="list-style-type: none"> • Von derzeit 65 P+R auf 105-120 • B+R von 76 auf 130 • Anmerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Hohe Vorlaufzeit (Umsetzung 2027-30) ermöglicht keine genauen Aussagen • Im Themenfeld P+R besteht trotz derzeit hoher Auslastung aus Verbundsicht keine Notwendigkeit, vor Realisierung des Ringschlusses umfangreiche Veränderungen durchzuführen, zur Verbesserung der Situation bei der Fahrradnachfrage kann durchaus nach Einzelfallprüfung auf einzelne P+R-Stellplätze verzichtet werden 			

Radverkehrskonzept Stadt Erding		#23	
Bericht- Radverkehrskonzept Stadt Erding: Bestandsanalyse, Zielnetzplanung, Ableitung des Radverkehrsnetzes, Mängelanalyse, Definition infrastruktureller Maßnahmen, Informations- und Servicekonzept, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikationskonzept.			
Kategorie	Untersuchung / Studie	Datum	13.06.2013
Autoren / Mitwirkende	Stadt Erding; Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen	Dateityp	PDF
		Ergänzende Materialien	#53
<p>Inhalte mit Bezug zum MEK 2035:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundlagen: Bayernnetz für Radler, Radrouten Landkreis Erding, Airfolgsregion Erding Freising, rad-touristische (über-)regionale Themenrouten, Radwegeplan Stadt Erding • Grundpfeiler: <ul style="list-style-type: none"> • Multimodalität: Fahrrad auch als Ergänzung zu anderen Verkehrsmitteln sinnvoll • Service- und Dienstleistungsangebot: zugangsnaher Abstellanlagen, Leihfahrrad-systeme, Bevorrechtigung gegenüber Kfz-Verkehr, B+R, Fahrradmitnahme mit ÖPNV, Bed & Bike • Information: Wegleitung, Öffentlichkeitsarbeit, Fahrradkarten, Leitsystem, Neue Medien • Kommunikation: Veranstaltungen, Kampagnen, Messen, Aktionstage, Fortbil-dungsveranstaltungen • Sicherheit: Verkehrsunfälle mit Radfahrbeteiligung leicht ansteigend, insbeson- dere an Knoten, Einmündungen und Zufahrten (fahrbahntfernte Radverkehrs- anlagen) • Zielnetzplanung: <ul style="list-style-type: none"> • Zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, Entlastung vom Kfz-Ver- kehr, Reduzierung von Abgasemissionen, Erhöhung der Verkehrssicherheit • Basierend auf Analyse der potentiellen Quell- und Zielpunkte, natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse • Ableitung des Radverkehrsnetzes: <ul style="list-style-type: none"> • Alltagsrouten: aus Richtung Norden über die Alte Römerstraße / Wartenberger Straße; aus Richtung Süden über die Schloßallee / Münchener Straße sowie über die Pretzener Straße / Hörlkofener Straße; aus Richtung Osten über die Taufkirchener Straße und ED14 sowie; aus Richtung Westen entlang der B388, Dorfstraße / Dachhauer Straße und Erdinger Straße / Anton-Bruckner-Straße. • Freizeitrouten • Mängelanalyse: <ul style="list-style-type: none"> • Auf zentralen und bedeutsamen Verbindungen in die Ortsmitte fehlen ausrei- chende Radverkehrsanlagen (Münchener Straße, Dachauer Straße, Dorfener Straße, Alte Römer Straße, Freisinger Straße, Landshuter Straße) • Benutzungspflicht der Zweirichtungs-Radwege ist zu prüfen 			

Auswertung statistischer Daten für die Große Kreisstadt Erding – 2016 #24			
Präsentation im StUVA am 17. April 2018, gemäß Gliederung der Gemeindedaten des PV München (Demographie, Wohnen und Flächennutzung, Arbeitsmarkt).			
Kategorie	Statistik	Datum	17.04.2018
Autoren / Mitwirkende	Stadt Erding	Dateityp	PDF
		Ergänzende Materialien	#25, #26
<p>Inhalte mit Bezug zum MEK 2035:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demographie: <ul style="list-style-type: none"> • Absoluter Spitzenwert der Bevölkerungsentwicklung 2006-2016 der Stadt Erding im Landkreis Erding • Relativ Platz 14 im Landkreis (ca. 8 % Wachstum) • Stark positives Wanderungssaldo, positives Geburtensaldo • Anstieg der Altersgruppe 65+, Rückgang der unter 17-jährigen • Wohnen: <ul style="list-style-type: none"> • Durchschnittlich +146 Wohnungen jährlich 2006-2016 • Sinkender Anteil an EFH/ZFH • Steigende Wohnfläche und sinkende EW/WE • Flächennutzung: Leicht sinkende Versiegelungsfläche/ EW, insg. Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsflächen • Arbeitsmarkt: <ul style="list-style-type: none"> • Durchschnittlich + 218 AP jährlich (Platz 21 im LKR) • Sinkende Arbeitslosigkeit (-38 % zwischen 2006 und 2016) • Pkw: Anstieg der Zulassungen 2006-2016 um ca. 19 % insgesamt, 8 % der EW 			

Tempo 30 Zonenkonzept		#27	
Übersichtspläne ohne Maßstab: Bestandsplan, Maßnahmenplan, Maßnahmenplan Radverkehr, Straßenhierarchie.			
Kategorie	Planungen	Datum	02.09.2014
Autoren / Mitwirkende	Stadt Erding, SVK	Dateityp	PDF
		Ergänzende Materialien	-
Inhalte mit Bezug zum MEK 2035: <ul style="list-style-type: none"> • Großteile der Innenstadt sollen Tempo 30-Zonen werden • Einige Haupterschließungsstraßen (bevorrechtigt) bleiben Tempo 50 • Diese weisen größtenteils entweder bereits Radwege auf, oder sind als Netzlücken im Radverkehrsnetz gekennzeichnet und ins Sofortmaßnahmenprogramm aufgenommen 			

Verkehrsentwicklungsplan 2011		#29	
Verkehrsanalyse 2009, Verkehrsprognose 2025, Verkehrstechnische Bemessung; zur Fortschreibung des VEP Erding für den MIV mit besonderer Berücksichtigung der vom Landkreis geplanten Umgehungsvarianten zur Nordumfahrung ED99, über 24 Befragungsstellen mit begleitender Querschnittszählung und 36 Knotenpunkte.			
Kategorie	Untersuchung / Studie	Datum	03.03.11
Autoren / Mitwirkende	Obermeyer Planen + Beraten GmbH	Dateityp	PDF
		Ergänzende Materialien	-
Inhalte mit Bezug zum MEK 2035: <ul style="list-style-type: none"> • Analysebelastung 2009: <ul style="list-style-type: none"> • Höchste Belastung im Stadtgebiet auf Anton-Bruckner-Straße zwischen Alte Römer Straße und Am Gries (darunter flughafenbezogener Verkehr 10 %) • Schwerverkehrsanteil im Stadtgebiet mit unter 5 % auf niedrigem Niveau • Nullfallprognose 2025: <ul style="list-style-type: none"> • Belastungszunahmen 12-13 % • Spitzen bis zu 17 % im Bereich Williamsville • Fazit: Aus Sicht der Verkehrswirksamkeit und Entlastung des Straßennetzes im Umland von Erding und innerhalb des Stadtgebietes Erding schneidet die Variante Süd der Nordumfahrung am besten ab 			

Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Stadt Erding			#37
Untersuchungsbericht			
Kategorie	Untersuchung / Studie	Datum	September 2016
Autoren / Mitwirkende	CIMA Beratung + Management GmbH	Dateityp	PDF
		Ergänzende Materialien	-
Inhalte mit Bezug zum MEK 2035: <ul style="list-style-type: none"> • Ziele: <ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung des aktuellen und künftigen Bedarfs an Gewerbeflächen in Erding • Grundlage für zielgerichtete Ausweisung von Gewerbeflächen im Hinblick auf FNP Neuaufstellung & Entwicklungen Fliegerhorst • Vermarktung und Entwicklung von Gewerbeflächen • Standortvorteile des Wirtschaftsstandortes Erding: <ul style="list-style-type: none"> • Gute Anbindung an überregionale Verkehrswege • Lage innerhalb des Ballungsraums München • Räumliche Nähe zur Metropole München und dem internationalen Flughafen • Urbaner Standort mit vielfältigen Angeboten und Möglichkeiten • Pendlerbeziehungen: <ul style="list-style-type: none"> • negatives Pendlersaldo v.a. wegen Beschäftigungsangebot am Flughafen München • Hohe Steuereinnahmekraft im Vergleich mit dem Landkreis. Wirtschaftliche und gewerbliche Bedeutung der Stadt. • Verbesserungspotenziale aus Unternehmensbefragung: v.a. im Bereich Park- und Abstellflächen für Pkw, und der kleinräumigen verkehrlichen Erreichbarkeit 			

Verkehrsuntersuchung B-Plan 193 I Neuer Bahnhof, Erding			#40
Verkehrsanalyse 2009, Verkehrsprognose 2025, Verkehrstechnische Bemessung; zur Fortschreibung des VEP Erding für den MIV mit besonderer Berücksichtigung der vom Landkreis geplanten Umgehungsvarianten zur Nordumfahrung ED99, über 24 Befragungsstellen mit begleitender Querschnittszählung und 36 Knotenpunkte.			
Kategorie	Untersuchung / Studie	Datum	Mai 2009
Autoren / Mitwirkende	Obermeyer Planen + Beraten GmbH	Dateityp	DOCX
		Ergänzende Materialien	#31
Inhalte mit Bezug zum MEK 2035: <ul style="list-style-type: none"> • Ziel: für B-Planverfahren 193 I inneres und äußeres Erschließungskonzept für MIV und ÖV unter besonderer Berücksichtigung der Anordnung eines ZOB mit 14 Haltepositionen und P+R-Anlage mit 700 Pkw-Stellplätzen zu entwickeln 			

- **Grundlagen:**
VEP 2003, NKU-S-Bahn-Ringschluss 2007, Verkehrszählungen 2008
- **Äußere Erschließung:**
 - Über geplante Südliche Erschließungsstraße ausschließlich verkehrsintensive Pkw-Bewegungen zum künftigen P+R-Parkhaus sowie zu den geplanten Einzelhandelsmärkten
 - S-Bahnhofsbereich mit Busbahnhof, Hotels, Einzelhandel und Verwaltungsbauten vorrangig über Alte Römerstraße
- **Innerhalb des Bebauungsplangebietes:**
 - Für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer stehen ausreichend Flächen und Wege für direkten S-Bahn-Zugang zur Verfügung
 - Verknüpfung des Bebauungsplangebietes einschließlich Bahnhof mit der Innenstadt Erding MIV-konfliktfrei auf separater, über S-Bahntunnel gelegener Fuß-Radwegachse
 - Verknüpfung vorhandener bzw. geplanter Wohngebiete südlich der Gleisanlagen auf direktem Wege und MIV-konfliktfrei mit dem S-Bahnhof
 - Querung der Südlichen Erschließungsstraße im Schutz der künftigen Lichtsignalanlage an der Kreuzung Südliche Erschließungsstraße Zu-/Ausfahrt P+R-Parkhaus / Anbindung Wohngebiet
- **Fazit:**
 - Leistungsfähigkeit im Prognose-Nullfall nur über dreispurigen Ausbau der Anton-Bruckner-Straße erreichbar, dieser jedoch nicht realisierbar
 - Bei Berücksichtigung der Nordumgehung leistungsfähige Abwicklung des MIV und ÖV Verkehrsaufkommens zu Spitzenzeiten möglich
 - Grundsätzliche Empfehlung für Lichtsignalanlagen mit vollverkehrsabhängiger Steuerung

Klimaschutz-Teilkonzept: Klimafreundlicher Verkehr in Kommunen			#27
Abschlussbericht und Umsetzungsstand			
Kategorie	Untersuchung / Studie	Datum	20.0.2013
Autoren / Mitwirkende	PSLV Planungsgesellschaft für die Stadt Erding, gefördert durch BMU & Klimaschutzinitiative	Dateityp	PDF
		Ergänzende Materialien	-
Inhalte mit Bezug zum MEK 2035:			
<ul style="list-style-type: none"> • Potenziale: Geschwindigkeitsreduzierung, Betriebliches Mobilitätsmanagement, Radverkehr • Bürgerwerkstatt Ergebnisse, die nicht in Maßnahmen aufgenommen wurden: Lange Zeile keine Durchfahrtsstraße, keine Dauerparkplätze in der Langen Zeile, Fußgängerzone, Verrechnung Parkgebühr von Fahrradcontainern mit MVV / Geschäften in der Innenstadt; gratis Leihrad- nicht E-Bike, Car-Sharing durch Stadt pushen, Lieferservice durch Geschäfte, Stellplatzsatzung für Fahrräder, Herausgabe Fahrradpass, Ausbau Fahrradstellplätze & ÖPNV im Gewerbegebiet West, ÖPNV stärken, Pauschalticket für Stadt 			

Erding (Stadtbereich) vgl. Semesterticket ÖPNV, Sammelpunkte für Fahrgemeinschaften, Dauerparker in der Altstadt verhindern und Parkplätze von Arbeitnehmern auslagern und mit Bus- Rad anbinden, Parkplätze zu Radparkplätzen umwidmen

• **Kurzfristige Maßnahmen:**

- Zu Fuß zur Schule (Maßnahme 4.04) mit 300 – 700 t CO₂-Minderungspotenzial
- Tempo 30 (Maßnahme 4.11) mit 800 – 1000 t CO₂-Minderungspotenzial
- Fahrradparken (Maßnahme 4.02) mit 300 – 700 t CO₂-Minderungspotenzial
- Service-Pavillon (Maßnahme 4.08) mit 100 – 200 t CO₂-Minderungspotenzial
- Fahrgemeinschaften (Maßnahme 4.10) mit 100 – 200 t CO₂-Minderungspotenzial

• **Mittelfristige Maßnahmen:**

- Fahrradverkehrsnetz (4.08) mit 2000 – 2500 t CO₂-Minderungspotenzial
- Betriebliches Mobilitätsmanagement (4.03) mit 500 – 1500 t CO₂-Minderungspotenzial
- E-Mobilität (4.06) mit 1000 – 1500 t CO₂-Minderungspotenzial
- ÖPNV stärken (4.09) mit 500 – 700 t CO₂-Minderungspotenzial

• **Langfristige Maßnahmen:**

- Verkehrsarme Siedlung Fliegerhorst (4.01) mit 1000 – 1500 t CO₂-Minderungspotenzial
- Nachhaltige Freizeitmobilität (4.05) mit 300 – 800 t CO₂-Minderungspotenzial

Stand der Umsetzung 2019:

• **Maßnahme 4.01 – Verkehrsarme Siedlung Fliegerhorst:**

- Städtebaulicher Wettbewerb mit Verkehrskonzept (möglichst autofrei) in 2020

• **Maßnahme 4.02 – Fahrradparken:**

- Schaffung dezentraler Fahrradabstellanlagen an strategisch günstigen Punkten im Bereich der Altstadt
- Modernisierung älterer Anlagen, insbesondere an den Schulen und Bahnhöfen
- Erweiterung der Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen und
- Parkplätze zu Fahrradparkplätzen umbauen
- Beschluss Erneuerung alter Anlagen mit Haushaltsansatz 700.000 Euro
- Stellplatzsatzung für Fahrradparkplätze umgesetzt: Beschluss Dez. 2014

• **Maßnahme 4.03 – Betriebliches Mobilitätsmanagement:**

- Wahrnehmung einer Erstberatung im Förderprojekt des BMVI „Mobil gewinnt“: Maßnahmenformulierung für Rathaus
- Umsetzung erster Maßnahmen: Schaffung neuer Fahrradständer im Rathaushof, Anschaffung von 2 Diensträdern für das Ordnungsamt, Ordnungsamt-Fahrradstreife

• **Maßnahme 4.04 – Zu Fuß zur Schule/zum Kindergarten:**

- Platzieren des Themas im Mobilitäts-Workshop mit Erdinger Schulen: Ziel Verringerung „Elterntaxi“

- **Maßnahme 4.05 – Nachhaltige Freizeitmobilität:**
 - Ausbau des Fahrradverkehrsnetzes
 - Entwicklung eines zusammenhängenden, sicher und zügig befahrbaren, gut beschildertes Radfahrnetzes
 - Stetige Umsetzung seit Beschluss Radverkehrskonzept 2013
 - Erste Fahrradstraße in Erding 2019

- **Maßnahme 4.06 – E-Mobilität:**
 - Einführung regelmäßiger „Mobilitätstag“ 2020 in der Innenstadt geplant

- **Maßnahme 4.07 – Service-Pavillon:**
 - Kein neuer Stand

- **Maßnahme 4.08 – Ausbau des Fahrradverkehrsnetzes:**
 - Fahrradaktionstag 2017 zum 200-jährigen Geburtstag des Fahrrads
 - Verstetigung über Mobilitätstag (s. Maßnahme 4.06.)

- **Maßnahme 4.09 – ÖPNV stärken:**
 - Einführung neuer Linien: neue Linie 515
 - Verstärkung bestehender Linien: Taktverdichtung auf Linie 550, Anschaffung eines zweiten Busses
 - Kostenloser Stadtbusverkehr wird eingeführt an den Adventswochenenden 2019

- **Maßnahme 4.10 – Fahrgemeinschaften:**
 - Kein neuer Stand

- **Maßnahme 4.11 – Tempo 30:**
 - Stetige Ausweitung der innerstädtischen Tempo-30-Zonen; weitere Anordnungen erfolgen meist zusammen mit Stellplatz-Neuordnungen

3.2 Zusammenfassung der Analyse bestehender Studien und Planungen

In der nachfolgenden Zusammenfassung dieses Kapitels werden wesentliche Erkenntnisse aus den verschiedenen Quellen zusammengeführt.

3.2.1 Rahmenbedingungen und Grundlagen

Demographie

Erding ist eine wachsende Stadt mit einem positiven Geburtensaldo. In Zukunft ist zu erwarten, dass die Altersgruppe 65+ wachsen und die der unter 17-jährigen im Verhältnis zurückgehen wird. Zwischen 2006 und 2016 sind die Pkw-Zulassungen um ca. 19 % gestiegen. Die Einwohnerzahl stieg im gleichen Zeitraum nur um 8 %.

Motorisierung

Der Motorisierungsgrad liegt derzeit mit 538 Pkw je 1.000 EW immer noch unter dem des Landkreises (620) und dem Bundesdurchschnitt (568).

Wirtschaftsstandort Erding

Die Große Kreisstadt Erding liegt innerhalb des Ballungsraums München und verfügt über eine sehr gute Anbindung an überregionale Verkehrswege. Von besonderer Bedeutung sind die Nähe zur Landeshauptstadt München und dem internationalen Flughafen München.

Erding selbst ist ein urbaner Standort mit vielfältigen Angeboten und Möglichkeiten. Die historische Altstadt hat eine hohe touristische und wirtschaftliche Bedeutung, steht jedoch unter Druck durch Konkurrenz aus den eigenen Gewerbegebieten sowie der Innenstadt München und den Riem-Arcaden. Der Modal Split von Passanten in der Innenstadt stellt sich wie folgt dar: Pkw 47 %, zu Fuß 29 %, Bus 5 %, Rad 14 %, S-Bahn 2 %, Sonstiges 3 %. Das Angebot an Parkplätzen in der Innenstadt steht an erster Stelle bei der Umfrage der Innenstadthändler zu Vorschlägen zur Attraktivitätssteigerung. Als erste Maßnahme wurde vor einigen Jahren ein analoges Parkleitsystem etabliert und durch entsprechende Kommunikationsmaßnahmen (Broschüre, Karte) begleitet.

Erding verfügt über ein negatives Pendlersaldo. Es gibt starke Pendlerbeziehungen zum Flughafen München, aber auch in benachbarte Landkreise und in die Landeshauptstadt München.

Die Arbeitslosigkeit ist in Erding kontinuierlich sehr gering.

Politische und planerische Rahmenbedingungen

Für die Große Kreisstadt Erding wurde ein Klimaschutz-Teilkonzept für den Verkehr entwickelt, das verschiedene Maßnahmen für die Verkehrsentwicklung in Erding enthält.

Die Verpflichtung Fahrradabstellplätze an nicht-öffentlichen Gebäuden bereitzustellen, wurde in einer eigenen Satzung festgeschrieben.

Die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans erfolgt parallel zu zahlreichen Untersuchungen zum Fliegerhorst. Den Fliegerhorst als neuen Stadtteil zu integrieren ist eine der wichtigsten Zukunftsaufgaben.

Die Strukturkonzepte „Alter Bahnhof“ und „Neuer Bahnhof Erding“ sehen Grünverbindungen mit durchgehenden Fuß- und Radwegen vor, insbesondere vom Stadtpark Erding zum Freizeitzentrum Nord und zum Erholungsgebiet Kronthaler Weiher. Es soll ein attraktives Bahnhof- und Busbahnhofs Umfeld mit allen erforderlichen Infrastrukturen (z. B. P+R, B+R) entstehen.

In einigen Bebauungsplänen sind bereits „auto-arme“ Quartiere vorgesehen, u.a. mit Bereitstellung ausreichender und qualitativ hochwertiger Radabstellanlagen. Die Stellplätze sollen bevorzugt unterirdisch und nur an ausgewählten Stellen oberirdisch sein.

Die Entwicklungen Haager-Straße-Ost (BP 181) und Fliegerhorst sollen ebenfalls unter Berücksichtigung von zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten realisiert werden.

Leitziele Verkehrsentwicklung aus der Entwicklungsstudie Fliegerhorst

In der Entwicklungsstudie für das Areal des Fliegerhorsts wurden Leitziele für den Verkehr formuliert, die sich in weiten Teilen auf die Gesamtstadt übertragen ließen:

- Verkehrsentslastung der Innenstadt und Verringerung der Immissionsbelastungen
- Realisierung einer leistungsfähigen Nordanbindung des Fliegerhorsts mit Verknüpfung zur Nordumfahrung
- Verlagerung des regionalen / überregionalen Schwerverkehrs
- Stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs
- Stadtverträgliche Integration des Hauptstraßennetzes
- Ausweisung eines umfassenden flächenhaften Verkehrsberuhigungskonzeptes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Stärkung des Umweltverbundes
- Ausweitung und Verbesserung eines attraktiven, sicheren und durchgängigen Fußwegenetzes
- Förderung des Radverkehrs
- Erhöhung des ÖPNV-Anteils im Ziel- / Quell- und Binnenverkehr.

Analysen aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Im Rahmen des ISEK wurde für die Innenstadt Erding eine sogenannte SWOT – Analyse durchgeführt. Die zentralen Ergebnisse können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

<p>STÄRKEN</p> <p>Hohes Potenzial zur Innenverdichtung und kurze Wege; Innenstadt per ÖPNV/ zu Fuß gut erreichbar; Erding ist aus der Region gut erreichbar (Flughafennähe; S-Bahn nach München); Verkehr in Innenstadt bereits deutlich beruhigt; innenstadtnahe Sammelparkplätze vorhanden (Entlastung Altstadt); Entlastungsmaßnahmen f. Durchgangsverkehr in Planung; Ringschluss exzellente Anbindung an Flughafem</p>	<p>SCHWÄCHEN</p> <p>Funktionen teils räumlich separiert, Verbindungen und räumliche Bezüge teils unterbrochen; Stadtstruktur erzeugt Verkehrsknoten in der Altstadt; zentrale Konfliktpunkte durch Binnenverkehr in Verbindung mit Stadtstruktur; Innenstadturnfahung nur bedingt genutzt; Einpendler auf Parkplätze angewiesen; Stauanfälligkeiten für Busse; geringe Nutzung Tiefgarage; Sammelparkplätze belegen wichtige Flächenreserven in der Innenstadt</p>
<p>CHANCEN</p> <p>Erschließungssystem kann im Rahmen der Umstrukturierung großflächig neu gedacht werden; Nordanbindung „Wahltrasse Süd“ als Entlastungsmaßnahme; S-Bahn-Anbindung als Entwicklungsimpuls für Tourismus und Wirtschaft; Verbesserte Anbindung der Quartiere östlich der Bahn durch S-Bahn-Tunnel; Bedeutungsgewinn Landshuter Straße als zukünftige Verbindung zum Bahnhof; Anbindung Fliegerhorst als Chance zur Stärkung Umweltverbund</p>	<p>RISIKEN</p> <p>Standorte mit besserer Anbindung könnten Altstadt und dort angesiedelte Funktionen schwächen; Zunahme an Verkehrsbelastung führt ggf. zu weiteren Konflikten; S-Bahn Ringschluss könnte Druck auf Flächen um zukünftigen Bahnhof herum deutlich erhöhen; bis 2030 prognostizierter Anstieg der Kfz-Belastung von +10 % (Dorfener-, Anton-B., Bahnhofsstraße) und bis zu 35 % (Haager Straße); Zunahme des Ziel- und Quellverkehrs infolge des zukünftigen Bahnhofs; Ausbildung eines neuen Quartiers als zusätzliche Konkurrenz zur Altstadt</p>

3.2.2 Maßnahmen

In den verschiedenen Dokumenten waren bereits zahlreiche Hinweise zu Maßnahmen mit Bezug zur Mobilität in Erding enthalten. Diese haben jedoch einen sehr unterschiedlichen Konkretisierungsgrad, angefangen von individuellen Ideen, Vorschlägen und Forderungen, bis hin zu konkreten Maßnahmenplanungen, die sich zum Teil bereits in der Umsetzung befinden.

Trotz dieser sehr unterschiedlichen Konkretisierung werden diese Maßnahmen nachfolgend in den jeweiligen Themenbereichen nebeneinandergestellt. So kann ein Überblick über die Themenspektren gewonnen werden, die in den verschiedenen Gutachten und Planungen bearbeitet wurden.

Maßnahmen MIV

In den Gutachten wurden verschiedene Planungen und Maßnahmenvorschläge erwähnt, die zu einer innerörtlichen Verkehrsentlastung, bzw. Verkehrsberuhigung führen sollen. In diesem Zusammenhang wurde insbesondere die Altstadt als kritischer Bereich erwähnt.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen zudem dazu führen, Überlastungen bzw. Staus zu vermeiden (u.a. Anton-Bruckner-Straße, B388, Flughafentangente) und die Emissionen (Lärm, Abgase) entlang des Hauptstraßennetzes zu reduzieren. Gleichzeitig sollen sensible Bereiche vom Verkehr entlastet werden, z.B. durch Ausweisung von Tempo 30-Zonen und die Vermeidung von Schleichverkehren.

Zentrale Projekte, die das Stadtgebiet von Erding entlasten sollen sind:

- Südostumfahrung B388 neu (Ismaning – Taufkirchen)
- Nordumfahrung Erding

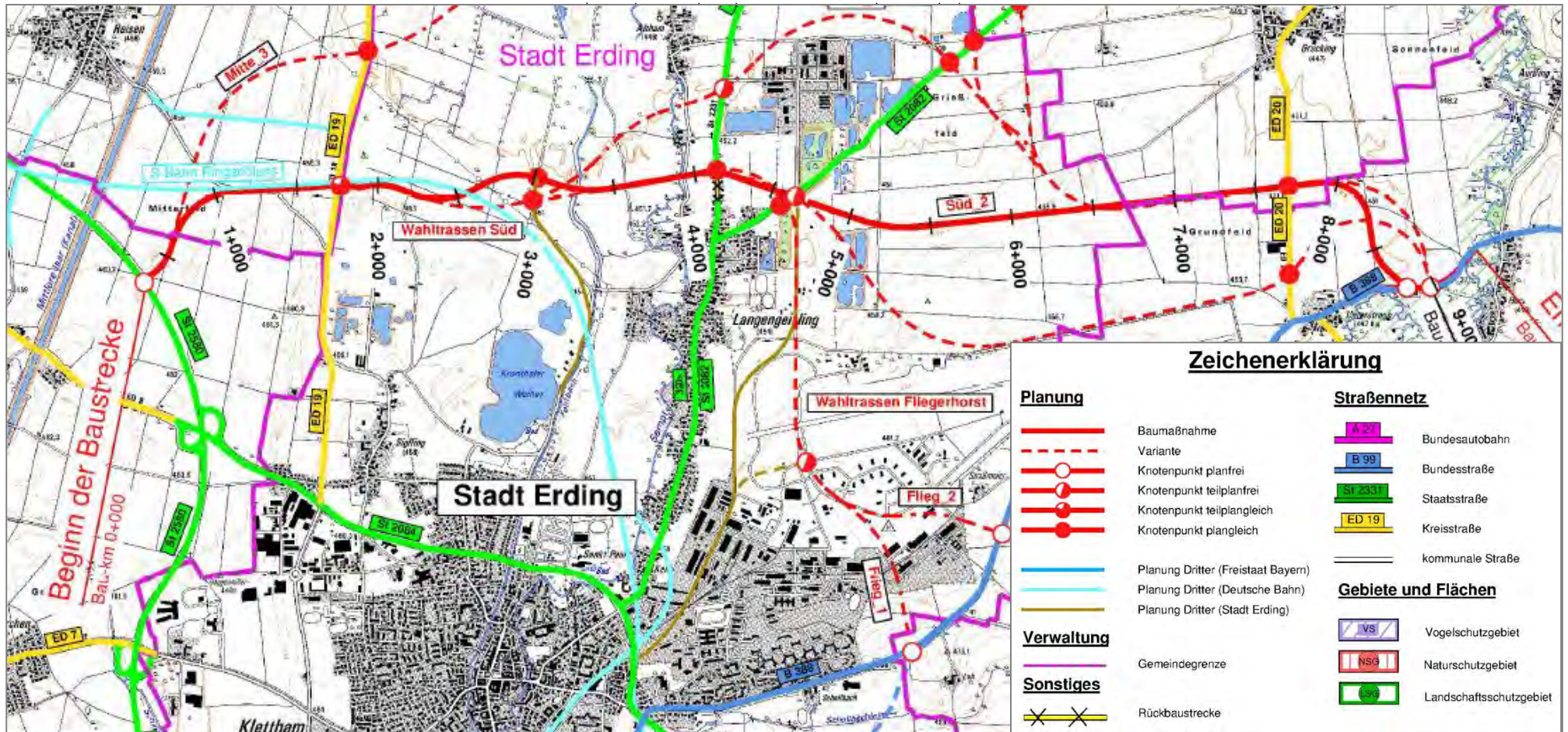







Abbildung 2 - Skizze Nordumfahrung Erding (Quelle: <https://www.stbafs.bayern.de/strassenbau/planfeststellungen/aktuell/p2/index.html>)

Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen des BVWP

Karte 1: Geschützte Gebiete

Projekt: B388-G020-BY-T02-BY







Projektwirkungen

-  Trasse-Neubau
-  Trasse-Ausbau
-  Wirkzone für indirekte Beeinträchtigungen
-  Großbauwerk
-  Tunnel

Schutzkategorien

-  FFH-Gebiet
-  Vogelschutzgebiet
-  Nationalpark
-  Naturschutzgebiet
-  Naturpark
-  Landschaftsschutzgebiet
-  Biosphärenreservat
-  Ramsargebiet
-  Überschwemmungsgebiet
-  Wasserschutzgebiet (WSG / HQSG) Zone I
-  WSG / HQSG Zone II
-  UNESCO Weltkulturerbe
-  UNESCO Weltnaturerbe

Sonstiges

-  Ortslage, Bebauung*
-  Ackerland**
-  Wald, Forst*
-  Grünland**
-  Gewässer*
-  Sonderkultur**

* DTK50-V (Layerinformation)

** Basis-DLM (AAA Ebenen)

Bearbeitung   

Im Auftrag des **BMVI** Stand: September 2014

Maßstab 1:25.000

0 1,5 Kilometer



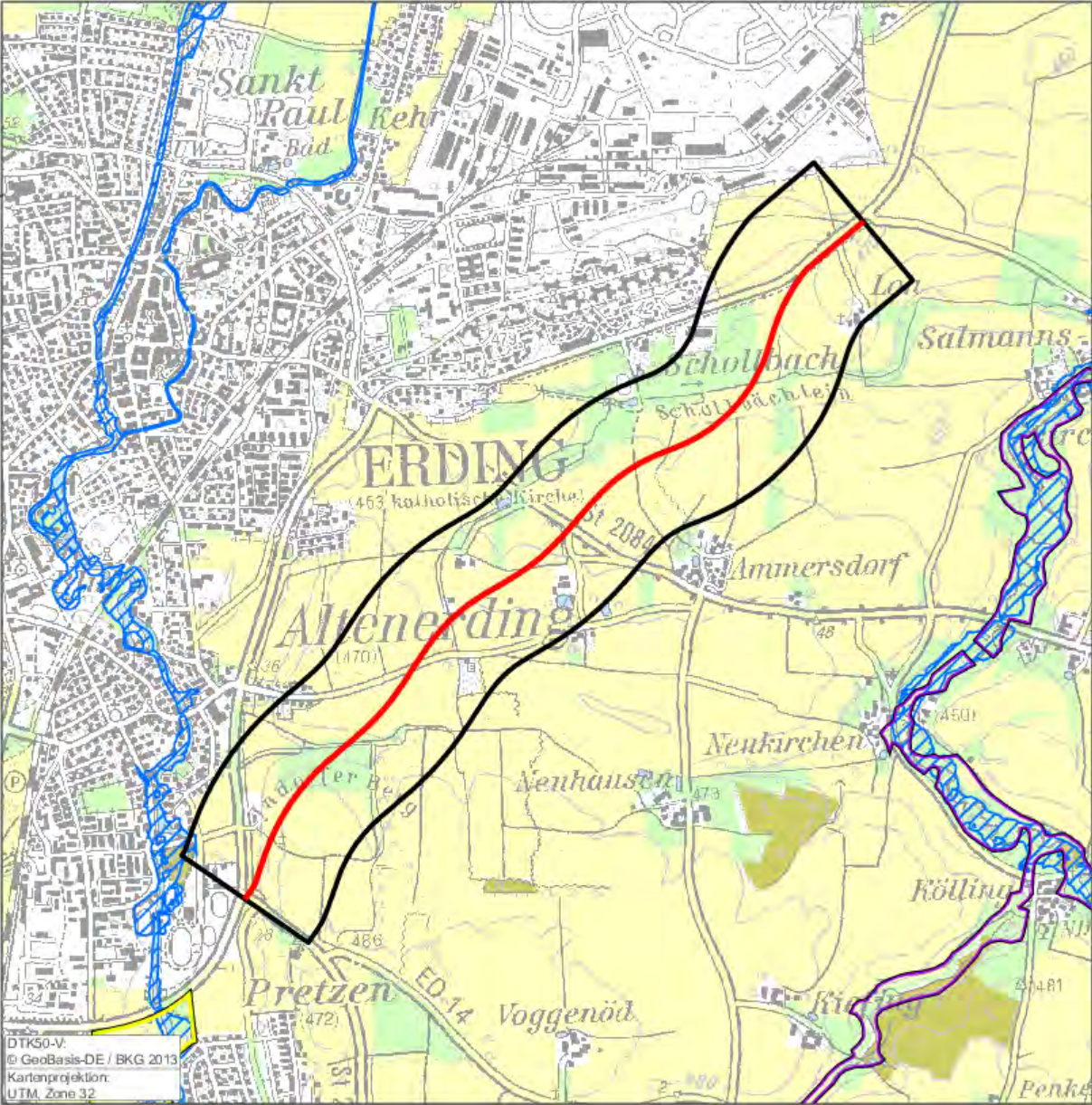


Abbildung 3 - Skizze B388 Neu (Südostumfahrung; QUELLE: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B388-G020-BY-T02-BY/B388-G020-BY-T02-BY.html>)

Zur Förderung der Elektromobilität soll ein landkreisweites Netz an öffentlicher Ladeinfrastruktur entstehen.

Maßnahmen Parken

Im Stadtzentrum ist die Parkplatzsituation ein großes Thema. Für die Innenstadt soll daher ein optimiertes Parkleitsystem entwickelt werden, u.a. um den Parksuchverkehr zu reduzieren.

Maßnahmen ÖPNV

Das größte Projekt mit Bezug zum ÖPNV ist der S-Bahn-Ringschluss und die damit verbundene Verlegung des Bahnhofs, des ZOB sowie der P+R- und B+R-Anlagen. In diesem Zusammenhang soll auch ein Regionalbahnanschluss realisiert werden. Es wird auch ein zweigleisiger Ausbau der S2 gefordert, der eine bessere Taktung und eine höhere Zuverlässigkeit der S-Bahn ermöglichen würde.

Eine leistungsfähige Busverbindung soll den neuen Bahnhof mit der Altstadt verbinden.

Das Bus-Angebot im Landkreis soll ebenfalls weiterentwickelt werden.

Information und Marketing für den ÖPNV im Landkreis sollen intensiviert werden. Im MVV-Regionalbusverkehr sollen Echtzeitinformationssysteme eingeführt werden.

Bahnhöfe und Haltestellen sollen langfristig schrittweise barrierefrei ausgebaut werden.

Maßnahmen Fußverkehr

Insbesondere im Bereich der Innenstadt soll die Barrierefreiheit verbessert werden. Die Potenziale von Erding als „Stadt der kurzen Wege“ sollen erschlossen werden.

Maßnahmen Radverkehr

In verschiedenen Quellen wurde auf fehlende Rad- und Fußwege hingewiesen. Die Haupterschließungsstraßen in der Stadt sind teilweise bereits mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Die Umsetzung der Zielnetzplanung für den Radverkehr umfasst insbesondere:

- Aus Richtung Norden über die Alte Römerstraße / Wartenberger Straße
- Aus Richtung Süden über die Schloßallee / Münchener Straße sowie über die Pretzener Straße / Hörlkofener Straße
- Aus Richtung Osten über die Taufkirchener Straße und ED14 sowie
- Aus Richtung Westen entlang der B388, Dorfstraße / Dachhauer Straße und Erdinger Straße/Anton-Bruckner-Straße
- Aufhausen über Niederwörth mit Anschluss an bestehenden asphaltierten Radweg der Stadt Erding (Radroute) und Bereitschaft des Staatlichen Bauamts Freising (StBA FS) zur Herstellung der Verbindung in deren Baulast; mit Anbindung Niederwörth und Wörther Weiher

Eine weitere Idee ist eine Radschnellwegverbindung zwischen dem alten Bahnhof und dem Fliegerhorst auf der alten Gleistrasse.

Es soll geprüft werden, welche Straßen als Fahrradstraßen ausgewiesen werden können.

Alle Maßnahmen sollen gleichzeitig dazu dienen, die Verkehrssicherheit für die Radfahrer zu erhöhen.

Weitere Vorschläge beziehen sich auf die Einführung eines stationären Fahrradverleihsystems sowie auf Informations- und Kommunikationsmaßnahmen für den Radverkehr.

In der Altstadt sollen die Fahrradabstellanlagen modernisiert und ausgebaut werden. Umfassende Investitionen in neue B+R- Anlagen sind erst am neuen Bahnhof vorgesehen.

Sonstige Maßnahmen

An Sommerwochenenden mit gutem Wetter ist die Verkehrssituation beim Kronthaler Weiher problematisch. Hierfür sollen Lösungen erarbeitet werden. Der erste Schritt ist der Neubau von Stellplätzen und die Einführung von Parkgebühren.

In der Altstadt soll der motorisierte Lieferverkehr durch den Einsatz von Lastenfahrrädern reduziert werden.

Im Zentrum und an den Bahnhöfen, sowie an weiteren zentralen Orten, sollen Mobilitätsstationen errichtet werden.

Die Anzahl der Elterntaxis an den Schulen soll verringert werden.

Um die Bürger und Akteure in Erding für neue Mobilitätsangebote zu begeistern, soll ein Mobilitätstag organisiert werden.

4. Analyse Mobilitätsangebot und Erreichbarkeit wichtiger Standorte

Die Erreichbarkeitsanalyse gliedert sich in zwei Teile. Zunächst werden die Lage der Stadt und die Einbettung in das Verkehrssystem der Region dargestellt. Anschließend werden einzelne ausgewählte Standorte innerhalb des Stadtgebietes näher betrachtet.

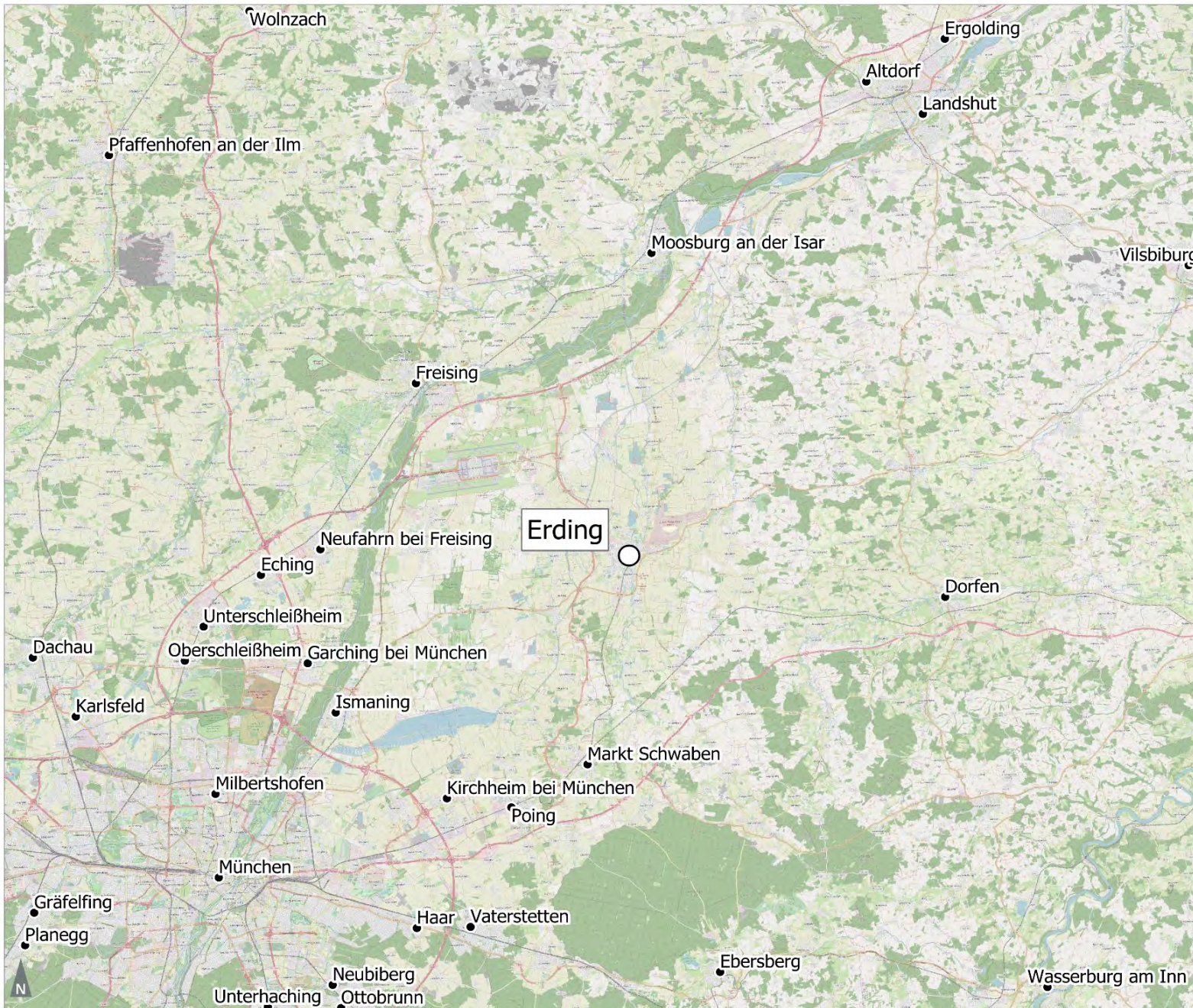
4.1 Lage der Stadt Erding

Das Stadtgebiet liegt ca. 30 km nordöstlich von München und 30 km südwestlich von Landshut. Erding ist eine Große Kreisstadt im gleichnamigen Landkreis im Regierungsbezirk Oberbayern und seit 2016 Oberzentrum.

Regional und überregional ist Erding direkt über die Bundesstraße B388 München–Passau und verschiedene Staatsstraßen angebunden. Die Stadt liegt zwischen den Autobahnen A92 (München–Deggendorf) und A94 (München–Passau). Zudem ist Erding über die S-Bahnlinien S2 (Petershausen – Erding) an die Landeshauptstadt München angebunden und liegt in unmittelbarer Nähe des internationalen Flughafens München.

Erding ist Teil des Münchner Verkehrs- und Tarifverbund MVV, der im Jahre 1971 gegründet wurde. Heutige Gesellschafter sind der Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München und die acht Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, München und Starnberg. Der MVV dient als Plattform für die Kooperation zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen der Region.

Die Stadt Erding hatte, nach Daten des Statistischen Landesamtes Bayern, im Jahre 2018 36.469 Einwohner. 1992 waren es noch 25.804 Einwohner. Dieser starke Anstieg von 41,33 % liegt sogar noch über den Werten der anderen Kommunen der Wachstumsregion München. Dieses Wachstum schlägt sich auch im Verkehrsaufkommen der Region nieder.



Erding Erreichbarkeitsanalyse

Übersichtskarte

Zeichenerklärung

- Stadt Erding
- Städte > 10.000 Einwohner

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 5 10 km

Maßstab (DIN A4): 1:300000

team red Deutschland GmbH
 Altmstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 4 - Lage der Stadt Erding (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)

4.1.1 Motorisierter Individualverkehr

Mit dem Auto werden laut der Navigationssoftware Google Maps zwei Hauptverbindungen nach München vorgeschlagen:

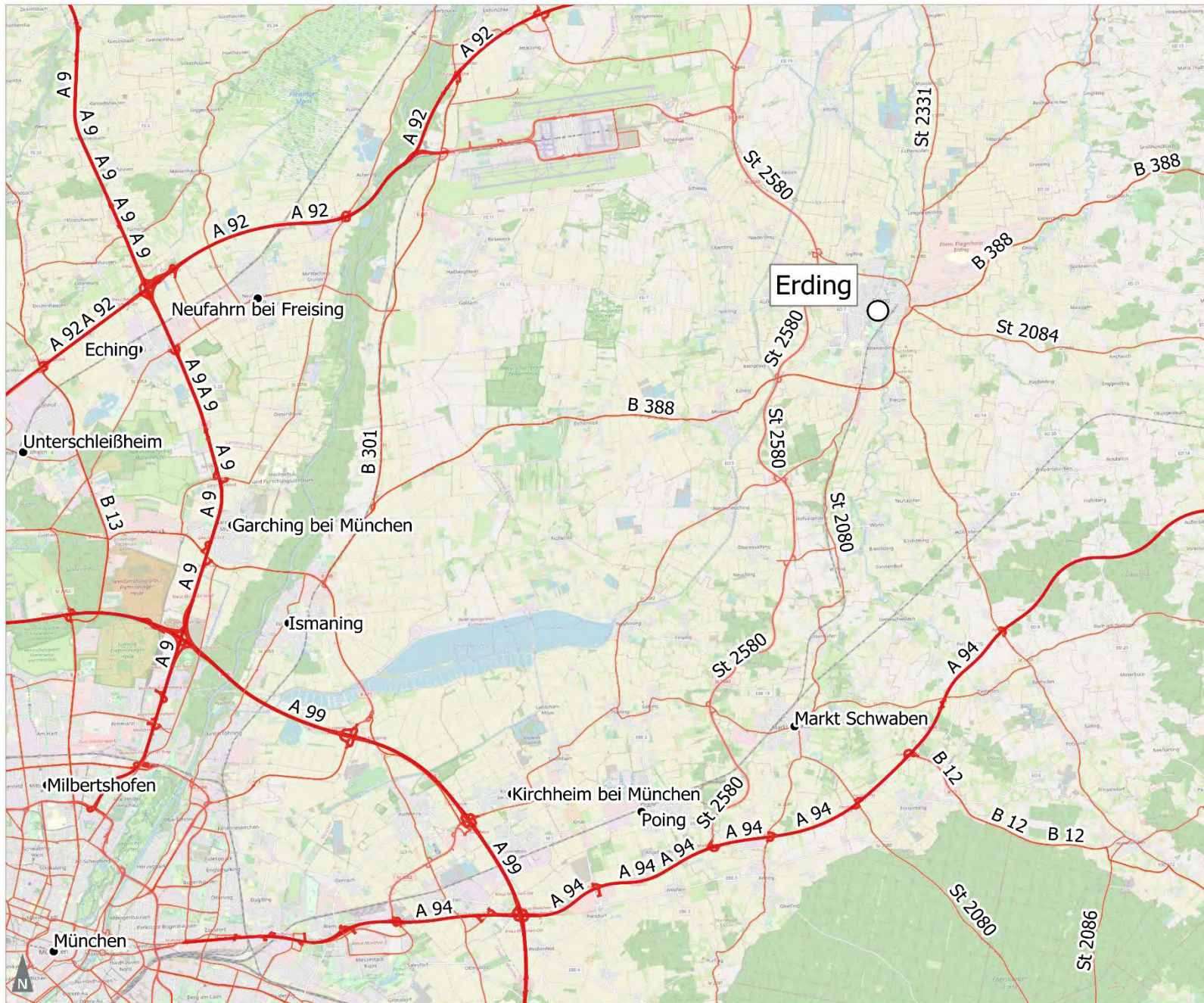
Die schnellste führt über Altenerding auf der ST2331 zur Autobahnauffahrt Pastetten und dann über die A94 nach München. Bis zum Stadtzentrum beträgt die Fahrzeit ungefähr 45 Minuten.

In den Münchener Norden führt die schnellste Strecke über die Flughafentangente auf die A92 und ggf. die A9 bis München. Auf diesem Wege wird das Autobahnkreuz Feldmoching bei wenig Verkehr in ca. 30 bis 35 Minuten erreicht.

Die Stadt Landshut ist auf der A92 bei wenig Verkehr ebenfalls in ca. 30 bis 35 Minuten erreichbar.

Innerhalb Erdings sind die B388 und die ST2048 (Anton-Bruckner-Straße) die wichtigsten Durchgangs- und die Landshuter-, Münchener-, bzw. Dachauer Straße die wichtigsten Ein- und Ausfallstraßen.

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



Erding Erreichbarkeitsanalyse

Straßenanbindung

Zeichenerklärung

- Stadt Erding
- Städte > 10.000 Einwohner
- Straßen**
- Autobahn
- Bundes- und Staatsstraßen

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



team red Deutschland GmbH
 Altmstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 5 - Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)

4.1.2 ÖPNV-Anbindung

Die S-Bahn bildet die zentrale ÖPNV-Verbindung in Richtung München. Zahlreiche Buslinien verknüpfen Erding mit dem Umland.

S-Bahn

Mit der S-Bahn lässt sich der Bahnhof München-Ost von Erding aus in etwa 40 Minuten erreichen. Die Taktung variiert zwischen 20- und 40-minütigen Abständen.

Regionalbusse

Mit Regionalbussen sind viele der umliegenden Gemeinden von Erding aus zu erreichen.

Regelmäßige Fahrten mit mehr als 10 Verbindungen / Tag gibt es auf folgenden Linien:

- 512 zum Münchener Flughafen
- 501 nach Gammelsdorf
- 502 nach Wartenberg bzw. zum K. Aigner Gymnasium
- 562 nach Taufkirchen

Busse mit 10 oder weniger Abfahrten verkehren auf folgenden Linien:

- 445 nach Ebersberg
- 531 nach Ismaning
- 564 nach Buchbach
- 567 nach Dorfen – Berufsschule
- 568 nach Markt Schwaben
- 569 und 5010 nach Gaden Ost
- 511 nach Freising
- 515 nach Hallbergmoos

Rufbuslinien:

- 561 nach Wartenberg
- 565 nach Dorfen

Ruftaxis:

- 5010 Erding–Erding
- 5020 Erding–Wartenberg
- 5670 Erding–Walpertskirchen
- 5680 Erding–Markt Schwaben

Eine Tabelle mit detaillierten Informationen zu den einzelnen Buslinien ist im Kapitel 6.2.2 abgebildet.

Stadtbuslinien

In Erding werden sieben Stadtbuslinien angeboten, die das Stadtgebiet vollständig erschließen.

Die Taktungen sind häufig nicht regelmäßig und es gibt viele Ausnahmen, was die Linienführung angeht. Aus diesem Grund zeigt sich ein relativ komplexes Bild des ÖPNV, welches für die Nutzer schwer nachzuvollziehen ist.

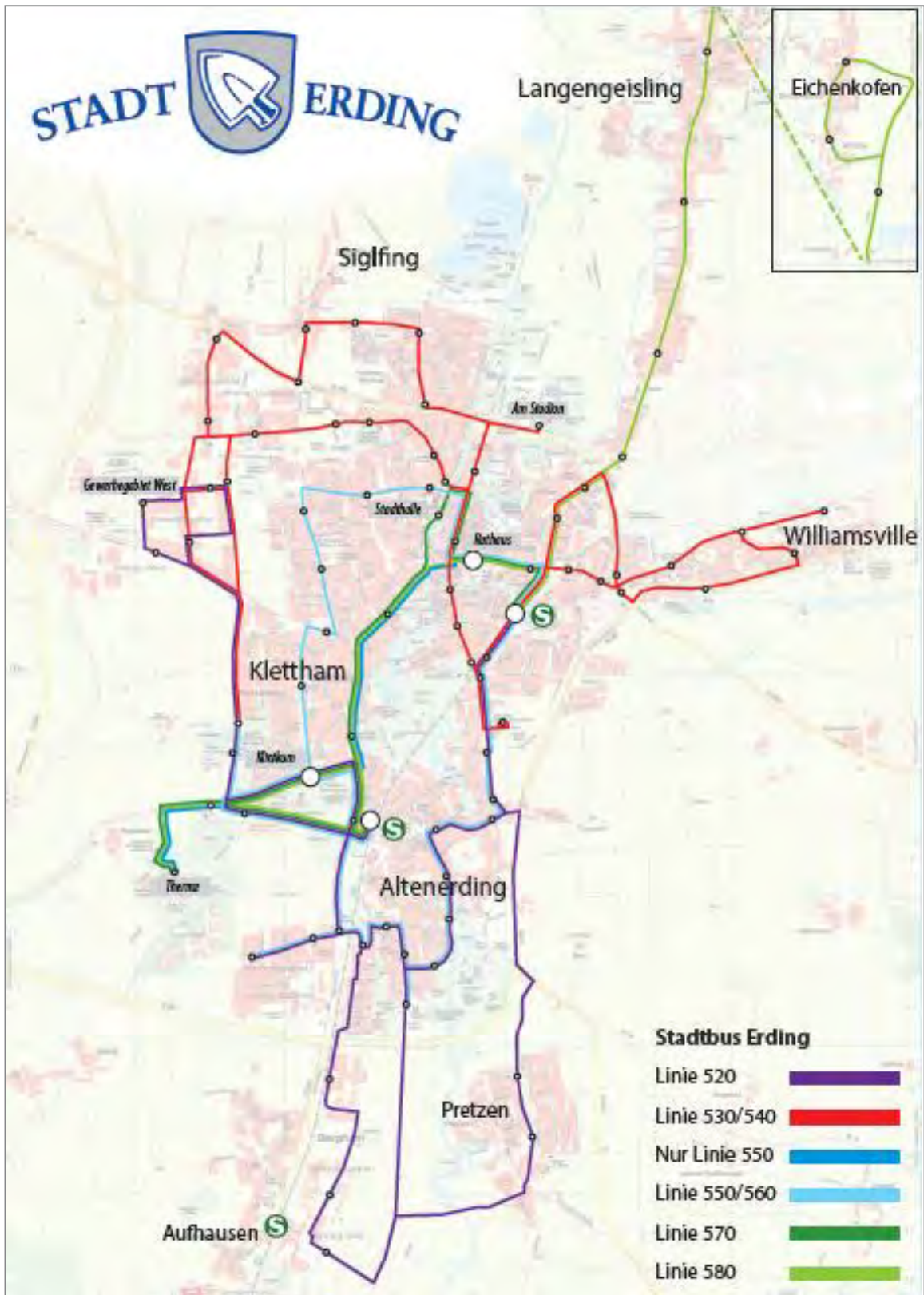


Abbildung 6 - Stadtbuslinien Erding (Quelle: Stadt Erding)

Übersicht über die Buslinien

Linie	Strecke	Betriebszeiten*	Taktung
Buslinie 512	Bhf. Erding – Aufkirchen – Schwaig – Flughafen München	03:10 Uhr – 22:33 Uhr	Mo.-Fr.: 40-Minuten-Takt Sa., So. und Feiertag: 80-Minuten-Takt
	Flughafen München – Schwaig – Aufkirchen – Bhf. Erding	04:34 Uhr – 23:53 Uhr	Mo.-Fr.: 40-Minuten-Takt Sa., So. und Feiertag: 80-Minuten-Takt
Buslinie 520 Ringlinie	Bhf. Erding – Pretzen – Bhf. Altenerding – Klinikum Süd – Pretzen – Bhf. Erding – Gewerbegebiet West – Stadtmitte – Bhf. Erding	06:14 Uhr – 19:14 Uhr	80-Minuten-Takt; keine Fahrten zwischen 11:34 Uhr und 13:54 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
Buslinie 530 Ringlinie	Bhf. Erding – Williamsville – Bhf. Erding- Am Stadion – F.-Brombach-Str. – Grüner Markt – Bhf. Erding Starthaltestelle Bhf. Erding	06:33 Uhr – 19:33 Uhr	Stündlich Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
Buslinie 540 Ringlinie	Bhf. Erding – Bhf. Erding F.-Brombach-Str. – Am Stadion – Williamsville – Bhf. Erding Starthaltestelle Bhf. Erding	06:36 Uhr – 20:16 Uhr	Weitgehend stündlich So. und Feiertag: kein Verkehr
Buslinie 550 Ringlinie	Bhf. Erding – Bhf. Altenerding – Therme Erding (nur Mo-Fr) – Klinikum Nord/Süd – Bhf. Erding	06:13 Uhr- 22:53 Uhr	Mo.-Fr.: 40-Minuten-Takt; Sa.: 40-Minuten-Takt; So. und Feiertag: kein Verkehr
Buslinie 560 Ringlinie	Bhf. Erding – Klinikum Nord – Bhf. Altenerding – Bhf. Erding	06:33 Uhr – 19:13 Uhr	Mo.-Fr.: 40-Minuten-Takt; Sa. abweichend; So. und Feiertag kein Verkehr
Buslinie 570 Ringlinie	Bhf. Erding- Stadtmitte – Bhf. Altenerding – Therme Erding – Bhf. Altenerding – Stadtmitte – Bhf. Erding	08:50 Uhr – 22:50 Uhr	Nur Sa., So. und Feiertag stündlich immer um 30 sowie um 08:50 Uhr

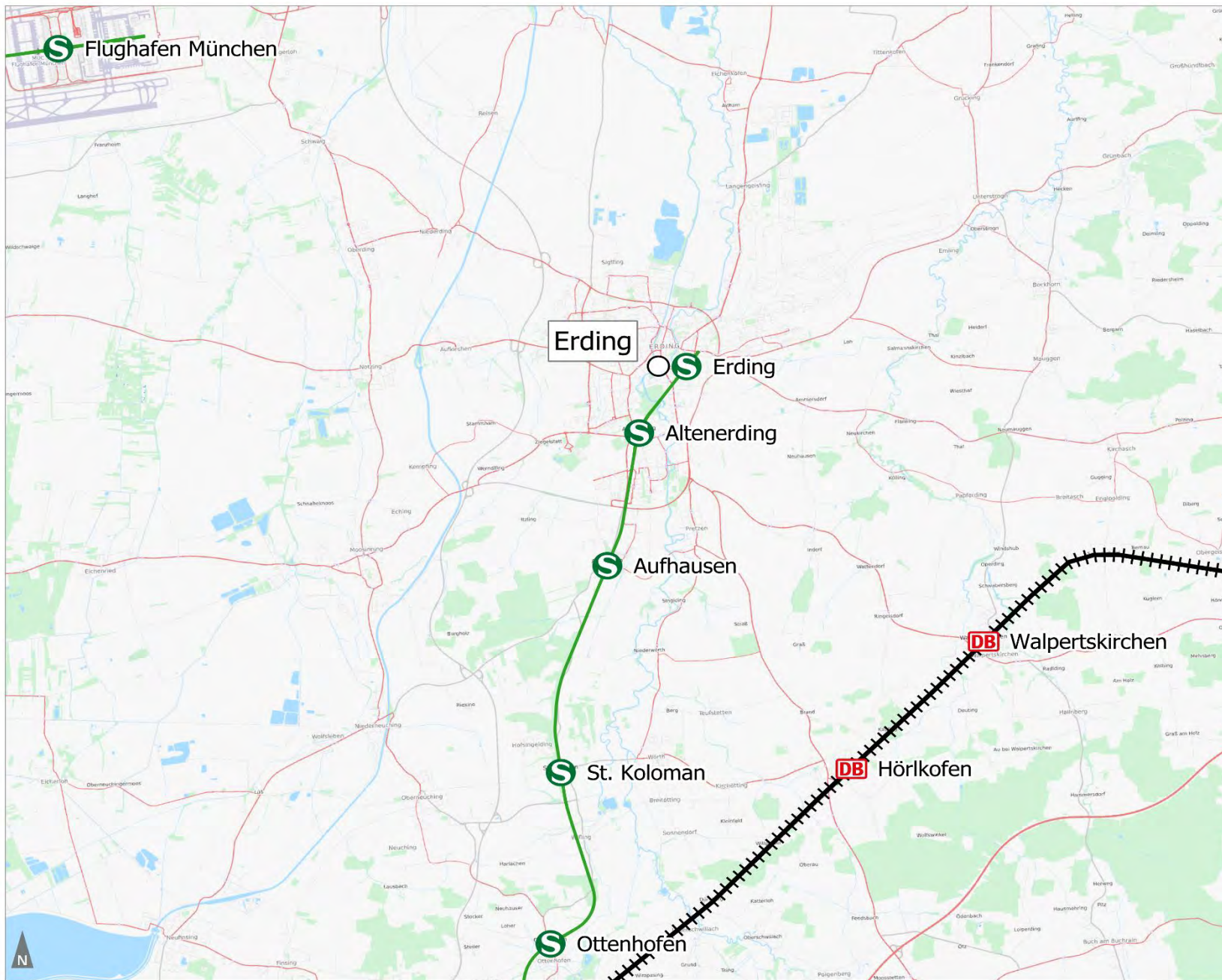
Buslinie 580	Eichenkofen, Ort – Bhf. Erding – Stadtmitte- Klinikum Nord – Therme Erding	09:02 Uhr – 20:17 Uhr	Mo.-Fr.: Stündlich Sa.; So.; Feiertag: kein Verkehr
	Therme Erding – Bhf. Altenerding – Klinikum Süd – Stadtmitte – Bhf. Erding – Eichenkofen, Ort	09:28 Uhr – 20:17 Uhr	Mo.-Fr.: Stündlich Sa.; So.; Feiertag: kein Verkehr

* Die Betriebszeiten beziehen sich auf Schultage, bei Ringbuslinien am Bhf. Erding beziehen sich die Zeiten auf Fahrten startend vom Bhf.

Fazit ÖPNV

Die Abdeckung des Stadtgebietes durch den ÖPNV erscheint auf den ersten Blick angemessen, wird aber in den weiteren Kapiteln zu den Einzelstandorten noch detaillierter behandelt. Es wird ein erheblicher Aufwand für eine große Zahl von ÖPNV-Angeboten betrieben.

Es gibt jedoch unterschiedliche Betriebszeiten und Taktfrequenzen auf den einzelnen Verbindungen. Teilweise gibt es gar keinen Taktverkehr. Dies macht es für den Nutzer extrem unübersichtlich und schwer planbar. Entsprechend ist eine umfassende Information der Fahrgäste notwendig. Langfristig wäre es erstrebenswert, das System erheblich zu vereinfachen.



Erding Erreichbarkeitsanalyse

ÖPNV-Anbindung

Zeichenerklärung

- Stadt Erding
- Haltestellen**
- S-Bahn
- Deutsche Bahn
- Bus - und Bahnlinien**
- Bahn
- Bus
- Bahnlinie

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



Maßstab (DIN A4): 1:80000



team red Deutschland GmbH
 Almadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 7 - Übersicht über die nahegelegenen Haltestellen und Verbindungen im SPVN (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)

4.1.3 Radverkehr

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

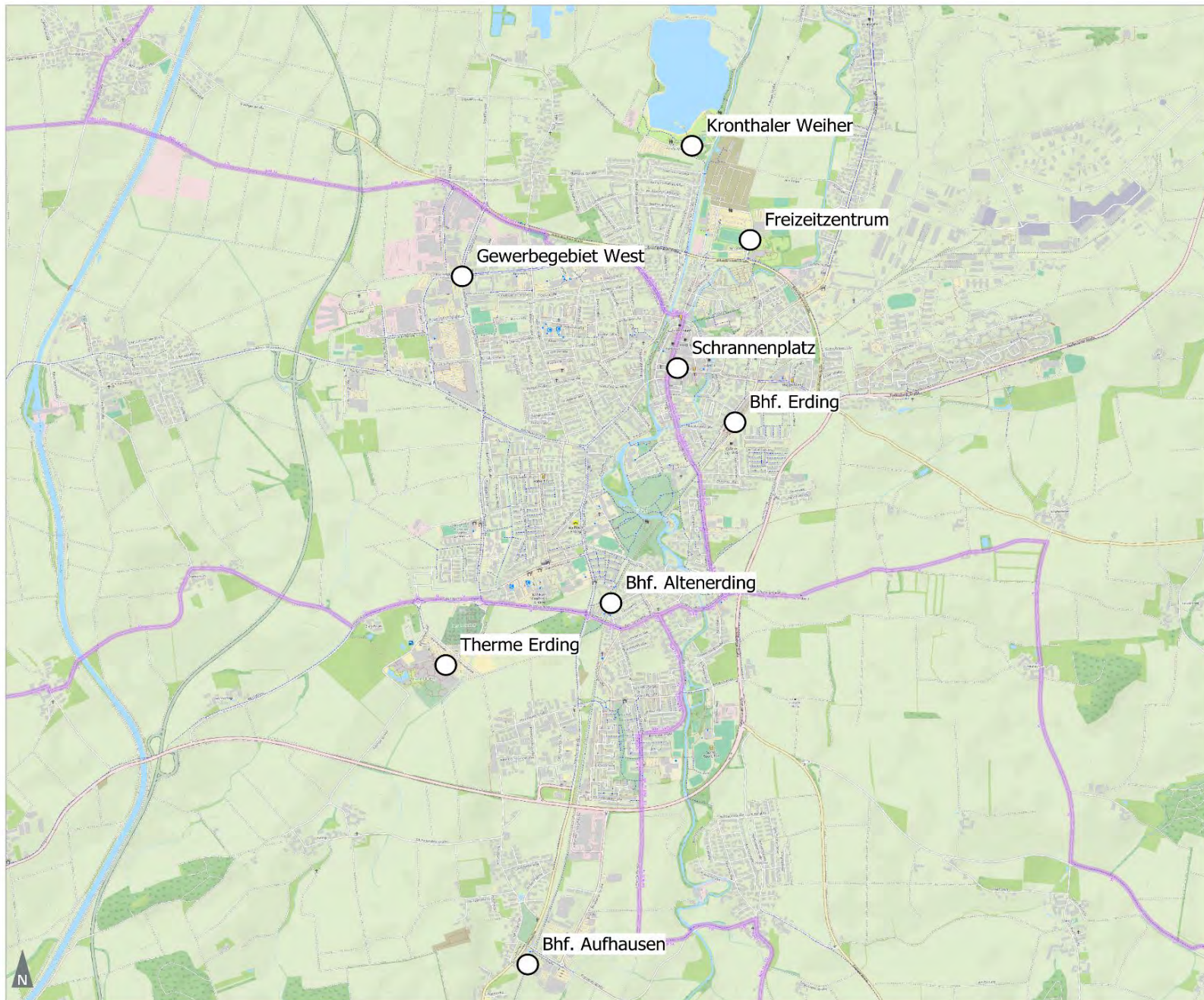
Die zweite Verbindung, der Sempt-Isen-Radweg von Ismaning bis Schwindegg, verläuft innerhalb der Stadt Erding von der Münchener Straße, über die Friedrich-Fischer-Straße, die Landshuter Straße, die Dorfener Straße und die Taufkirchener Straße.

Für den Radverkehr der Stadt Erding stellen diese beiden Wege die Hauptadern der örtlichen Radinfrastruktur dar. Entlang des Bahnhofs Erding verbindet ein weiterer Radweg beide Hauptrouten miteinander. Darüber hinaus gibt es auch an der Anton-Bruckner-Straße durchgehende Radwege zwischen den Kreuzungen mit der Dorfener Straße im Osten der Stadt und der Freisinger Straße im Nord-Westen.

Eine weitere untergeordnete regionale Verbindung verläuft von der Münchener Straße über Aufkirchen und Notzing in Richtung Hallbergmoos.

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

Bisher gibt es in Erding kein öffentliches Fahrradverleihsystem.



Erding Erreichbarkeitsanalyse

Übersicht Fahrradwege

Zeichenerklärung

- Standorte
- Fahrradwege**
- überregionale Fahrradwege

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich
 Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH





team red Deutschland GmbH
Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 8 - Regionale Radverkehrsverbindungen (Karte: team red auf Basis von © Thunderforest und © OpenStreetMap.org)

4.1.4 Mobilitätsdienstleistungen

Mobilitätsdienstleistungen wie Car-Sharing oder Fahrradverleihsysteme bieten den Bürgern zusätzliche Mobilitätsoptionen. Nachfolgend wird anhand von detaillierten Karten dargestellt, welche Angebote derzeit in Erding verfügbar sind.

Car-Sharing

Der Verein Car-Sharing Erding e.V. startete seine Aktivität im Oktober 2016 mit einem Auto und bietet heute an vier Standorten in der Stadt Autos zur Ausleihe an.

Es handelt sich dabei um Kleinwagen der Marke Citroen (Pure Tech und Picasso). Elektroautos stehen bisher im Car-Sharing noch nicht zur Verfügung. Weitere Informationen gibt es unter: <https://www.carsharing-erding.de>.

Weitere Mobilitätsdienstleistungen

Es gibt in Erding über das Car-Sharing hinaus bislang keine öffentlichen Angebote für Bike-Sharing oder ausleihbare E-Kickscooter.

Ladeinfrastruktur

In Erding bieten die Überlandwerke, der örtliche Stromanbieter an 10 Standorten Ladesäulen mit insgesamt 20 Ladepunkten an. Alle, bis auf zwei 11 KW Ladesäulen, haben eine Leistung von 22 KW.

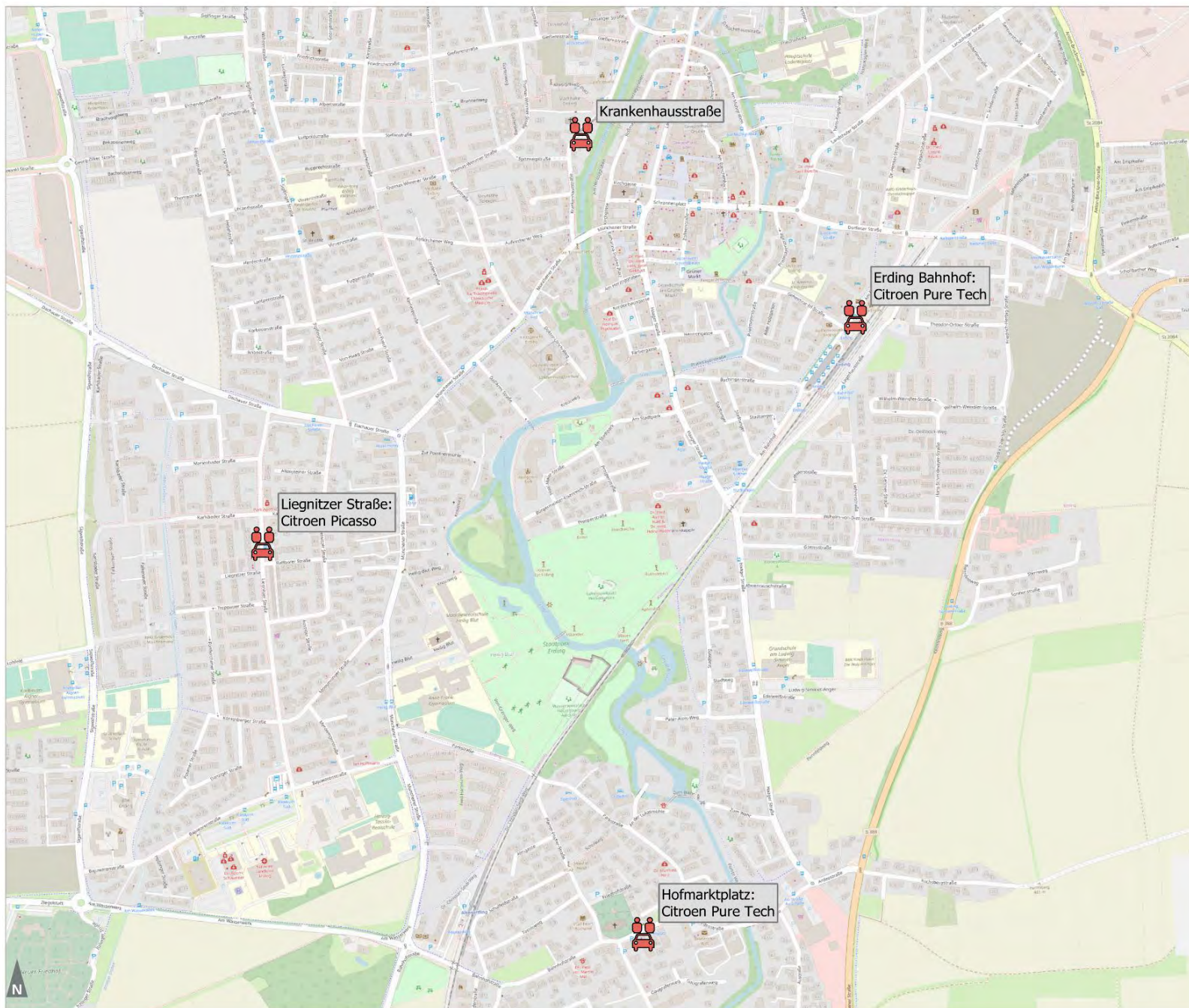
Darüber hinaus gibt es noch Einzelanbieter, wie zum Beispiel die Firma Kaufland, die auf dem Parkplatz Ihres Marktes in der Dachauer Straße zwei Ladepunkte mit 43 bzw. 50 KW anbietet.

Fazit Mobilitätsdienstleistungen

Im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen befindet sich die Entwicklung in Erding erst am Anfang. Es gibt einen Verein zum Car-Sharing, der in den letzten Jahren deutlich an Zuspruch gewinnen konnte. Es ist also durchaus eine Zielgruppe für Sharing-Angebote vorhanden.

Andere Mobilitätsdienstleistungen, wie ein Verleih von E-Kickscootern oder Fahrrädern stehen in Erding bisher nicht zur Verfügung. Hier könnte es beispielsweise für Verbindungen zwischen ÖPNV-Knotenpunkten, Altstadt sowie peripheren Wohn- und Gewerbegebieten Potenziale geben.

Bei der Ladeinfrastruktur für Elektroautos ist Erding, bezogen auf die derzeitige Nachfrage, gut ausgestattet.



Erding Erreichbarkeitsanalyse

Carsharing

Zeichenerklärung

- Standort
- Carsharing - Standorte

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

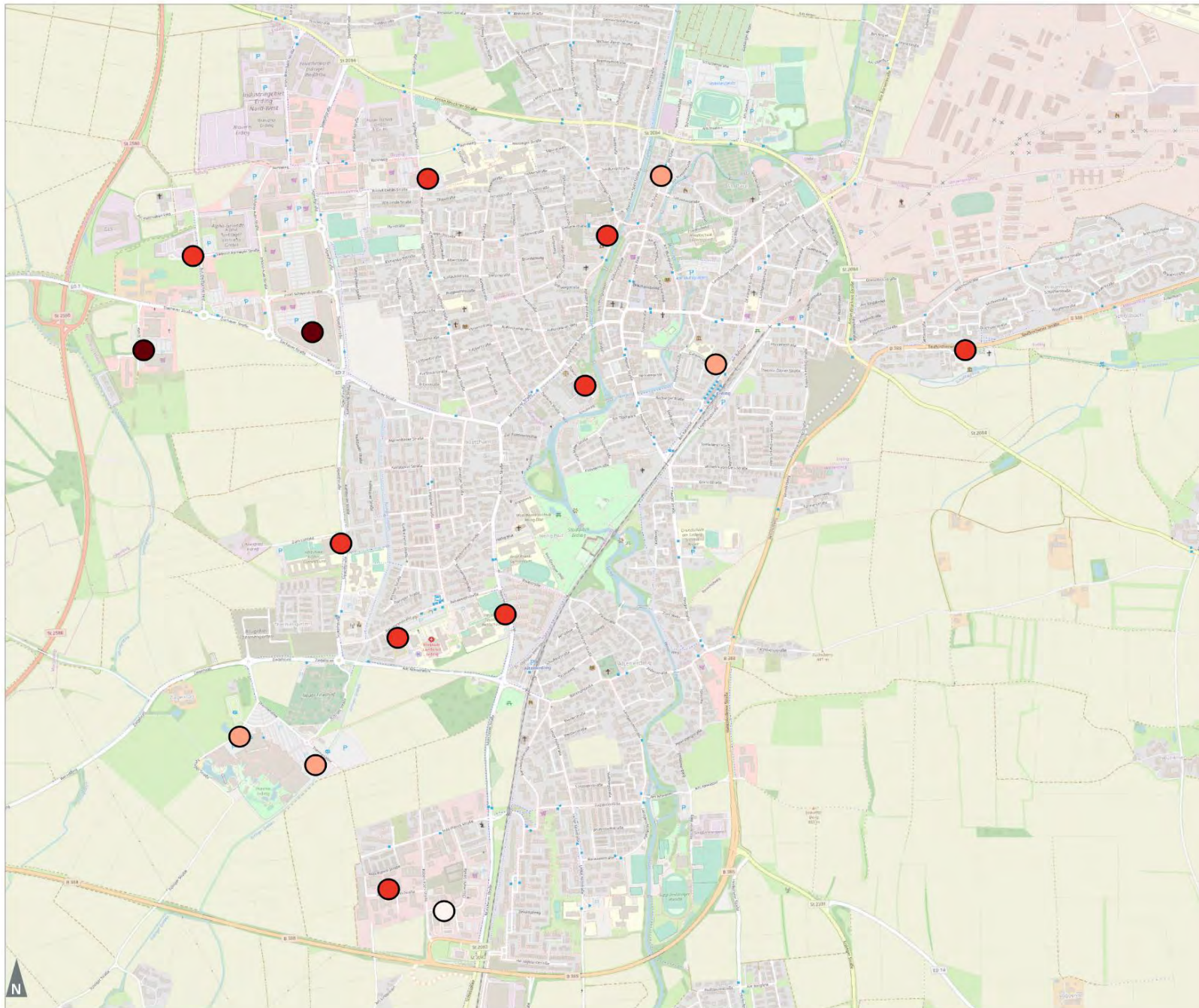
Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beiträgende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 0.2 0.4 km

Maßstab (DIN A4): 1:10000

team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 9 - Car-Sharing-Angebot in Erding (Karte: team red auf der Basis von © OpenStreetMap.org)



Erding Erreichbarkeitsanalyse

Carsharing

Zeichenerklärung

○ Standort

Ladesäulen

- unter 11 kW
- 11+ kW
- 22+ kW
- 43+ kW

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 0.5 1 km

Maßstab (DIN A4): 1:20000


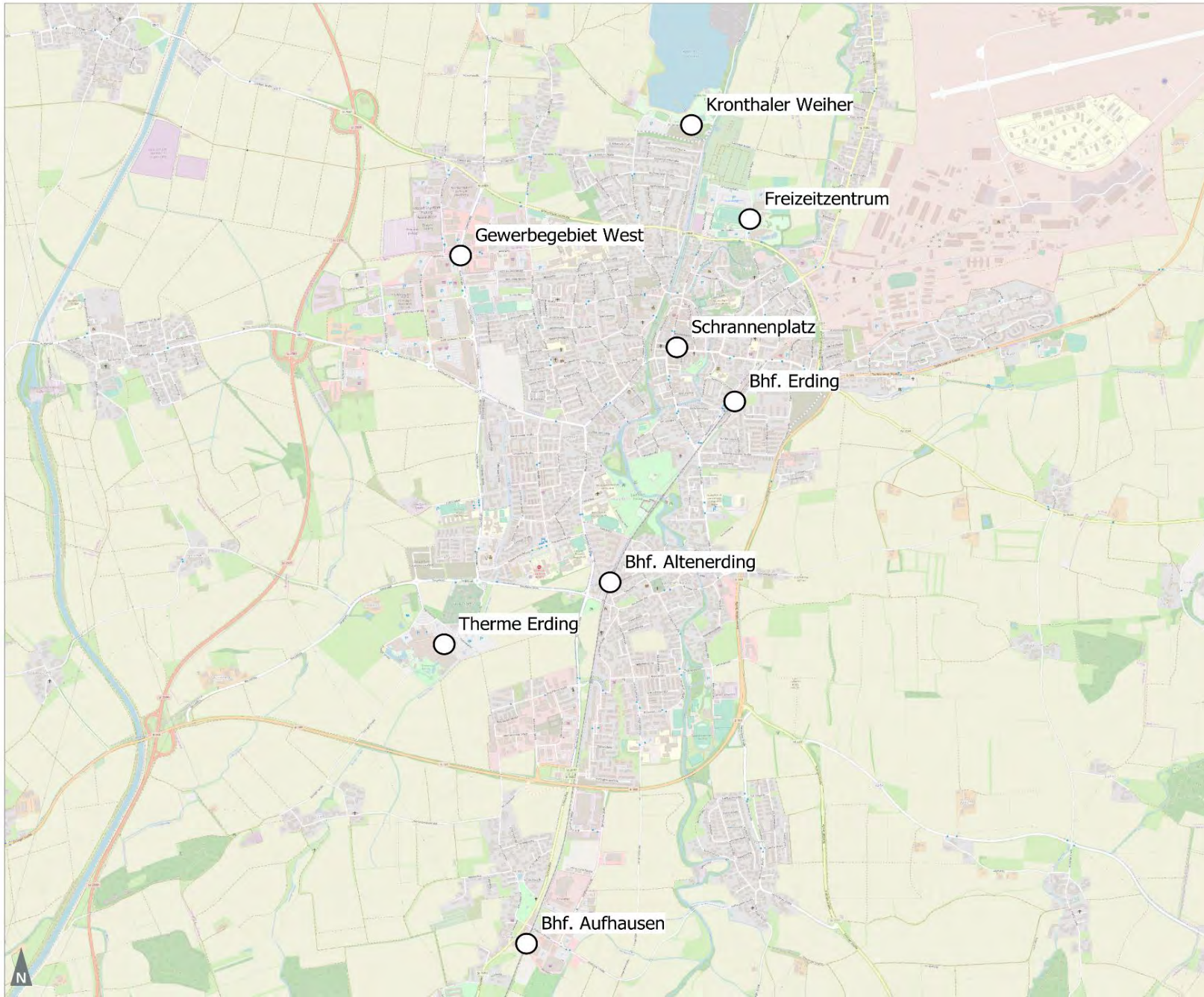
 team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 10 - Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (Karte: team red auf der Basis von © OpenStreetMap.org)

4.2 Erreichbarkeitsanalysen einzelner Standorte

Für eine Reihe von Standorten innerhalb des Stadtgebietes Erding wurde die Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln (zu Fuß, Fahrrad / Pedelec, ÖPNV, Pkw) näher untersucht. Folgende Standorte wurden für diese Detailauswertung ausgewählt:

- Altstadt / Schrammenplatz
- Bahnhof Erding
- Bahnhof Altenerding
- Bahnhof Aufhausen
- Gewerbegebiet West
- Freizeitzentrum-Nord
- Kronthaler Weiher
- Therme Erding.



Erding Erreichbarkeitsanalyse

Übersicht Standorte

Zeichenerklärung

○ ausgewählte Standorte

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich
 Kartgrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 11 - Übersicht über die Standorte der Erreichbarkeitsanalysen (Karte: team red auf der Basis von © OpenStreetMap.org)

4.2.1 Altstadt / Schrammenplatz

Der Schrammenplatz ist Kern der Altstadt und Standort des Rathauses der Stadt Erding.

Die Altstadt ist geprägt durch kleinteiligen Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie. Es gibt jedoch auch Wohnbevölkerung, kleine Handwerksbetriebe etc. Die Anziehungskraft der Altstadt geht deutlich über das Stadtgebiet hinaus. Erding fungiert als Oberzentrum für die Region und hat eine überregionale touristische Bedeutung.

Fußwege

Weite Teile des Erdinger Stadtgebietes lassen sich zu Fuß in 10 bis 15 Minuten erreichen. Auf der Isochronenkarte „Erreichbarkeit Fußwege“ (siehe S. 56) sind um den Schrammenplatz Fußwege mit Gehzeiten von 5 Minuten, 10 Minuten und 15 Minuten zu sehen. Der Bahnhof Erding und das Freizeitzentrum-Nord sind ebenfalls in etwa 10 Minuten zu Fuß erreichbar.

Der Bereich zwischen Schrammenplatz und Bräuhausgasse ist als Fußgängerzone ausgewiesen. Der Bereich vor der Grundschule „Am Grünen Markt“ ist ebenfalls autofrei. Darüber hinaus gilt die Altstadt als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“.



Abbildung 12 - Fußgängerzone am „Kleinen Platz“ (Eigenes Foto)

Die Lange Zeile stellt mit der südlichen Verlängerung, der Haager Straße, die Hauptachse der Altstadt in Nord-Süd-Richtung dar. Die Straße nimmt, zusammen mit den Parkplätzen, in der Langen Zeile relativ viel Raum ein, sodass für die Fußgänger und die Gastronomie nur wenig Platz verbleibt.

Das Kopfsteinpflaster unterstreicht den historischen Charakter der Altstadt, ist aber in Bezug auf die Barrierefreiheit problematisch.



Abbildung 13 - Straßenraum Lange Zeile (Eigenes Foto)

Im Westen der Altstadt führt ein Fußweg abseits des Autoverkehrs entlang des Fehlbachs.



Abbildung 14 - Fuß- und Radweg um die Altstadt (Eigenes Foto)

Insgesamt sind die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr in der Erdinger Altstadt hervorragend. Auch wenn das Verkehrsaufkommen insbesondere auf der West-Ost-Verbindung von der Münchner Straße zur Landshuter Straße relativ hoch ist, können Fußgänger die Straße, aufgrund der moderaten Geschwindigkeiten der Pkw, meist problemlos queren.

Radwege

Mit dem Fahrrad ist die Altstadt aus beinahe dem gesamten Stadtgebiet in maximal 10 Minuten erreichbar. Bis nach Aufhausen sind es ca. 15 Minuten. Mit einem E-Bike oder Pedelec verkürzt sich die Fahrtzeit entsprechend.

Auf den nachfolgenden Isochronenkarten zur Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (siehe S. 57) sowie zur Erreichbarkeit mit dem E-Bike (siehe S. 58) sind die Isochronen mit den Abständen 5, 10, 15, 20 und 30 Minuten dargestellt.

In der Altstadt gibt es keine eigenen Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird durchgehend auf der Straße geführt, was bei den moderaten Geschwindigkeiten der Pkw vertretbar erscheint.

Vereinzelt gibt es in der Altstadt öffentliche Abstellanlagen für Fahrräder. Diese ermöglichen auch, den Rahmen des Fahrrads an der Verankerung anzuschließen.



Abbildung 15 - Fuß- und Radweg um die Altstadt (Eigenes Foto)

Pkw

Aus dem Stadtgebiet Erding ist man mit dem Pkw in weniger als 10 Minuten Fahrtzeit in der Altstadt. Innerhalb von 20 Minuten ist sowohl die A94 nach München-Passau sowie die A92 Richtung München-Deggendorf erreichbar. Die Fahrtzeit zum Flughafen München beträgt knapp 20 Minuten. Der Autobahnring um München ist über die A94 in knapp 30 Minuten erreichbar.

Die Altstadt ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, der eine maximale Geschwindigkeit von 20 km/h erlaubt. Einzelne Straßen sind als Einbahnstraße ausgewiesen (Zollnerstraße, Spiegelgasse) oder nur für Anlieger erlaubt (Roßmayrgasse).

Trotz aller Bemühungen ist das Verkehrsaufkommen in der Altstadt recht hoch, insbesondere auf der Verbindung von der Münchner Straße zur Landshuter Straße, aber auch auf der Haager Straße und der Langen Zeile. Ein erheblicher Teil des Verkehrs ist Parksuchverkehr und Durchgangsverkehr, der keine Ziele in der Altstadt ansteuert.



Abbildung 16 - Ausfahrt aus der Altstadt in Richtung Osten (Eigenes Foto)

Innerhalb der Altstadt befindet sich eine Parkzone. Es gibt dort keine unbewirtschafteten öffentlichen Stellplätze. In der Kurzparkzone darf maximal 1 Stunde (1 Euro Gebühr), im Innenstadt-Randbereich max. 2 Stunden geparkt werden.

Im direkten Umfeld der Altstadt befinden sich verschiedene Parkmöglichkeiten mit unterschiedlichen Preismodellen. Hier darf auch länger geparkt werden. Der Parkplatz „Am Stadion“ ist kostenfrei.

Großparkplätze und Tiefgaragen					
Parkplatz Nr.	Parkplatz Name	Stellplatz Anzahl	Zufahrt über	Gebührenpflichtig von - bis (Öffnungszeiten)	Entfernung Innenstadt
P1	Tiefgarage am Alois-Schießl-Platz	350	Krankenhausstraße/ Gießereistraße	Mo.-Fr. 6.30 - 19.30 Uhr Sa. 7.00 - 13.00 Uhr	150 Meter
P2	Am Stadion	120	Anton-Bruckner-Str.	gebührenfrei	400 Meter
P3	Hallenfreibad Eissporthalle	140 220	Anton-Bruckner-Str.	gebührenfrei	400 Meter
P4	Feuerwehr	134	Anton-Bruckner-Str./ Am Gries	Mo.-Fr. 8.00 - 18.00 Uhr Sa. 8.00 - 13.00 Uhr	150 Meter
P5	Lodererplatz	50	Am Mühlgraben	Mo.-Fr. 8.00 - 18.00 Uhr Sa. 8.00 - 13.00 Uhr	100 Meter
P6	Am Mühlgraben	235	Landshuter Str. Am Mühlgraben	Mo.-Fr. 8.00 - 18.00 Uhr Sa. 8.00 - 13.00 Uhr	100 Meter
P7 + P8	Park + Ride Parkplätze am S-Bahnhof	100 234	Dorfener Straße Haager Straße	gebührenfrei	300 Meter
P9	Tiefgarage Stiftungspark	146	Haager Straße	gebührenpflichtig	50 Meter
P10	Pferdeschwemmgasse	56	Pferdeschwemmgasse/ Kordonhausgasse	Mo.-Fr. 8.00 - 18.00 Uhr Sa. 8.00 - 13.00 Uhr	200 Meter
	Tiefgarage Kastanienhof	50	Geheimrat-Irl-Straße	gebührenpflichtig	300 Meter

Abbildung 17 - Übersicht Parkmöglichkeiten außerhalb der Altstadt (Quelle: Broschüre der Stadt Erding)

Die Parkgebühren können auch per SMS oder über die App TraviPay bezahlt werden. Ab einem Einkauf von 20 Euro beim Einzelhandel oder bei der Gastronomie in der Altstadt wird ein Euro Parkgebühr erstattet.



Abbildung 18 - Parkplatz Alter Bauhof (P4) (Eigenes Foto)



Abbildung 19 - Parkplatz Pferdeschwemmgasse (Eigenes Foto)

ÖPNV

Die Altstadt ist vom Bahnhof Erding aus in etwa 10 Minuten zu Fuß zu erreichen. In der Altstadt befinden sich die Bushaltestellen: Lange Zeile, Rathaus-Stadtmitte und Grüner Markt.



Abbildung 20 - Bushaltestelle Lange Zeile (Eigenes Foto)

Für die Erreichbarkeitsanalyse wurde die zentrale Haltestelle Rathaus-Stadtmitte näher untersucht. Diese ist über die folgenden Linien zu erreichen:

Haltestelle „Rathaus-Stadtmitte“

Linie	Strecke	Betriebszeiten*	Taktung
Buslinie 520	Bhf. Erding Ringlinie	07:26 Uhr – 19:06 Uhr	80-Minuten-Takt
Buslinie 550	Bhf. Erding Ringlinie	09:36 Uhr – 12:36 Uhr	Stündlich Sa. abweichend; So. und Feiertag: kein Verkehr
Buslinie 560	Bhf. Erding Ringlinie	06:36 Uhr – 19:16 Uhr	40-Minuten-Takt Sa. abweichend; So. und Feiertag: kein Verkehr
Buslinie 570	Bhf. Erding Ringlinie	08:53 Uhr – 22:53 Uhr	Nur Sa., So. und Feiertag: Stündlich immer um 33 sowie um 08:53 Uhr
Buslinie 580	Therme Erding – Eichenkofen	09:46 Uhr – 20:17 Uhr	Stündlich sowie um 20:17 Uhr Sa., So. und Feiertag kein Verkehr
Buslinie 580	Eichenkofen – Therme Erding	09:12 Uhr – 20:12 Uhr	Stündlich Sa., So. und Feiertag kein Verkehr

* Betriebszeiten beziehen sich auf Schultage.

Die Haltestellen in der Altstadt sind mit einem Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten ausgestattet.

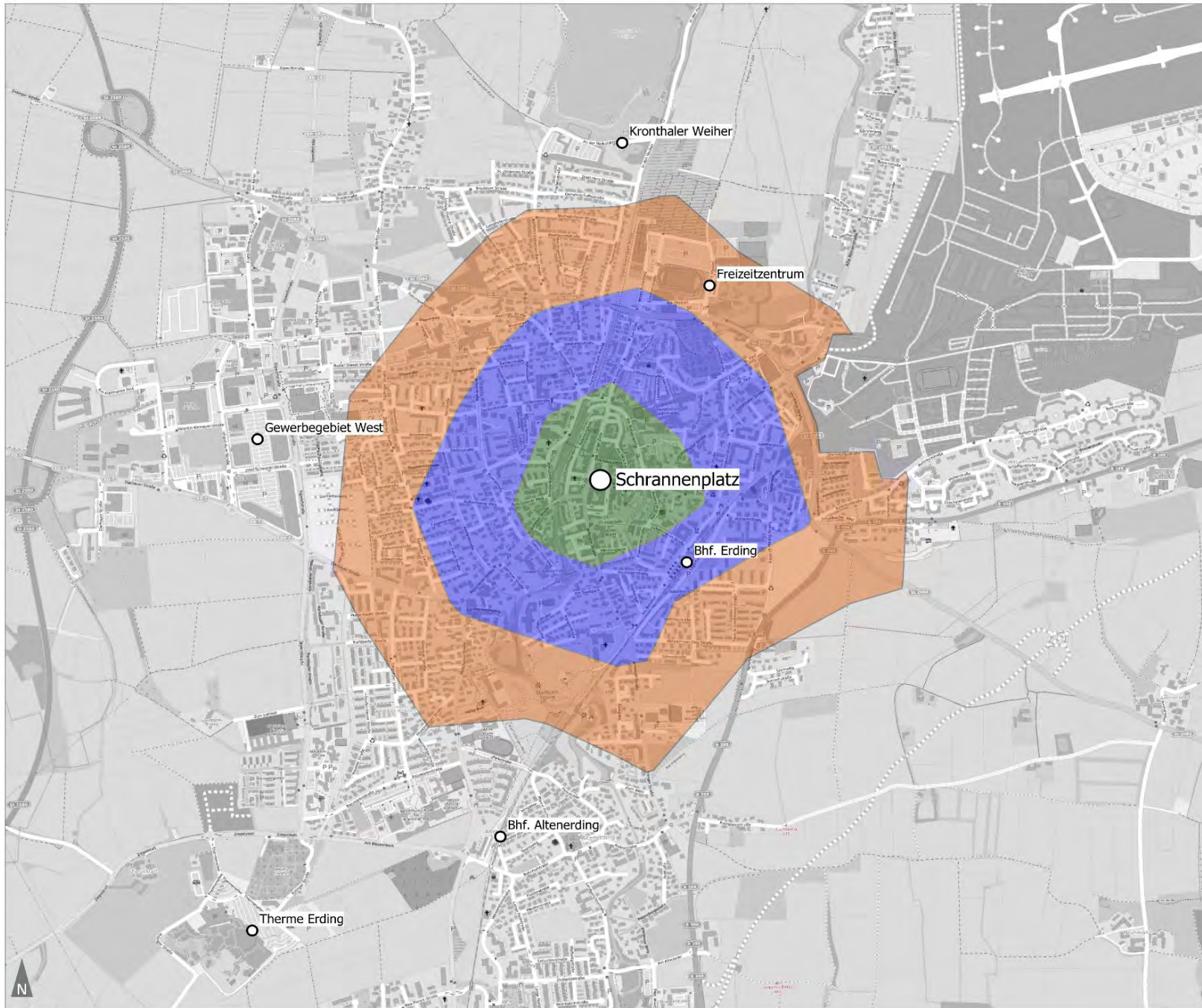
Fazit Standort Altstadt / Schrankenplatz

Die Altstadt ist das historische Zentrum der Stadt. Für den Fußverkehr finden sich hier ideale Rahmenbedingungen. Radfahrer können sich, aufgrund der geringen Geschwindigkeiten des Pkw-Verkehrs, in den meisten Bereichen gut bewegen. Der Untergrund und die Anzahl der sicheren Abstellmöglichkeiten sind weder ideal für den Radverkehr, noch für die Barrierefreiheit.

Für Kunden und Besucher ist die Altstadt grundsätzlich gut mit dem Pkw zu erreichen. Zusammen mit dem Durchgangsverkehr ergibt sich jedoch ein hohes Verkehrsaufkommen, das die Aufenthaltsqualität in der Altstadt beeinträchtigt.

Ein kritisches Thema sind die Parkplätze. Innerhalb und im direkten Umfeld der Altstadt sind die vorhandenen Stellplatzkapazitäten zu vielen Zeiten stark ausgelastet.

Durch die Stadtbusse ist die Altstadt sehr gut mit dem ÖPNV zu erreichen.



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Schrankenplatz**

Isochronen Fußweg

Zeichenerklärung

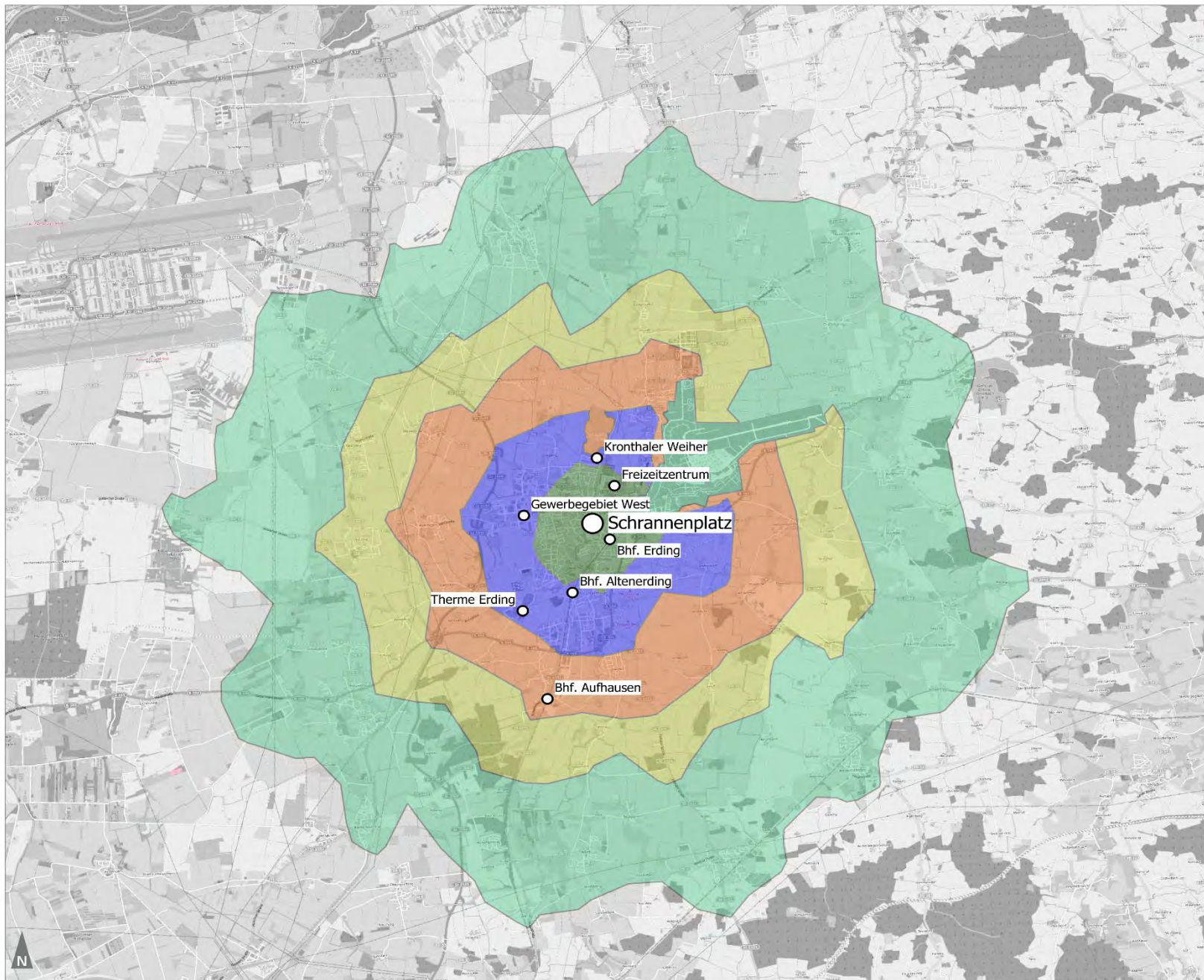
- Standort
- Isochronen Erreichbarkeit**
- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich
 Kartgrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



teamred team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 21 - Altstadt/ Schrankenplatz: Isochronenkarte Erreichbarkeit Fußwege (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



Erding Erreichbarkeitsanalyse Standort Schrankenplatz

Isochronen Fahrrad

Zeichenerklärung

○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten

Bearbeitungsstand: 01.04.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 2 4 km

Maßstab (DIN A4): 1:100000



team red Deutschland GmbH
 Altmaststraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 22 - Altstadt/ Schrankenplatz: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



Erding Erreichbarkeitsanalyse Standort Schrankenplatz

Isochronen E-Bike

Zeichenerklärung

- Standort
- Isochronen Erreichbarkeit**
- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten

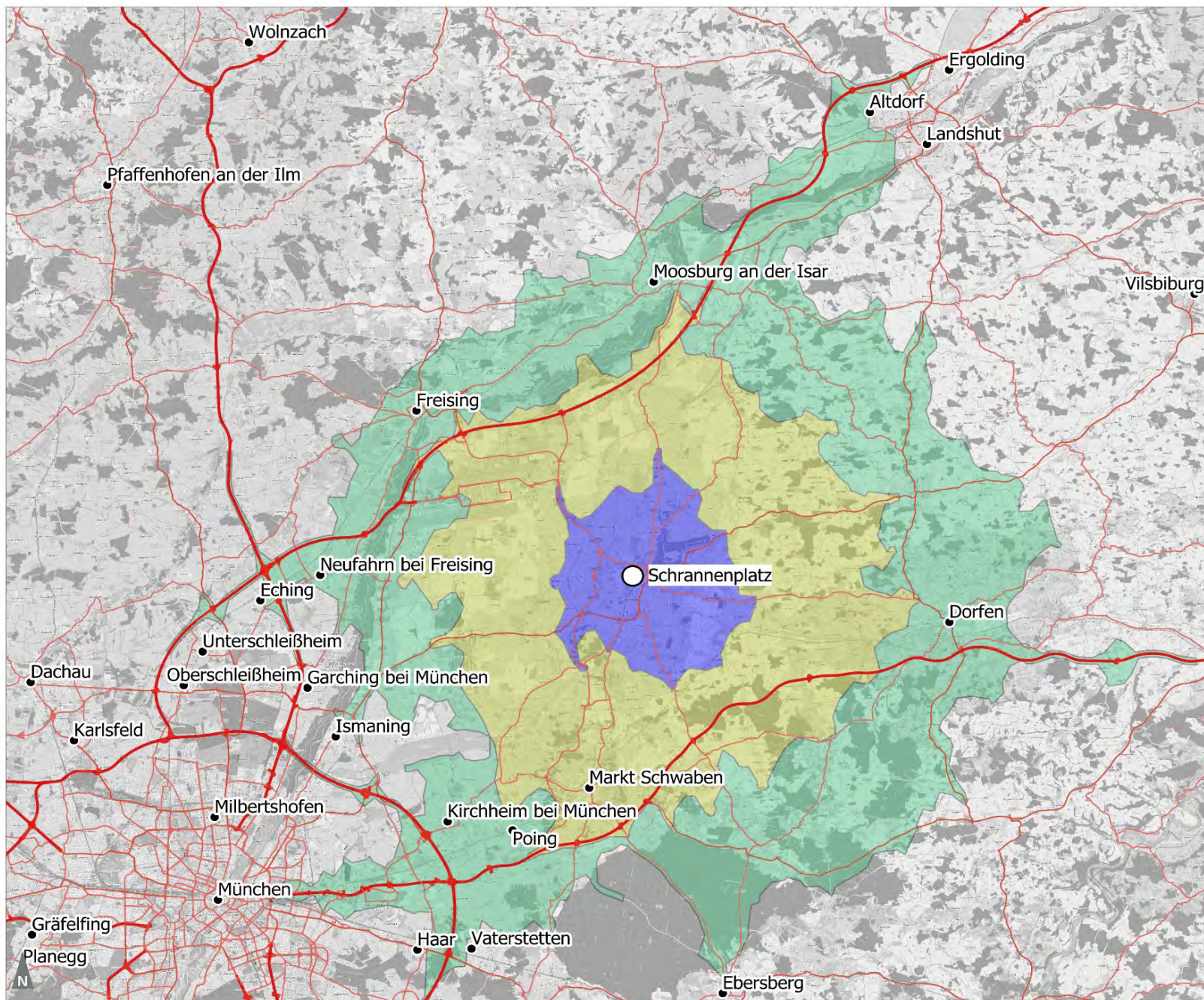
Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 23 - Altstadt/ Schrankenplatz: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem E-Bike (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



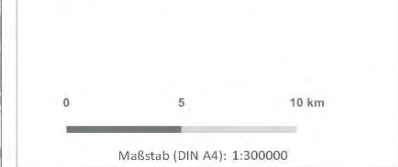
**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Schrammenplatz**

Isochronen PKW

Zeichenerklärung

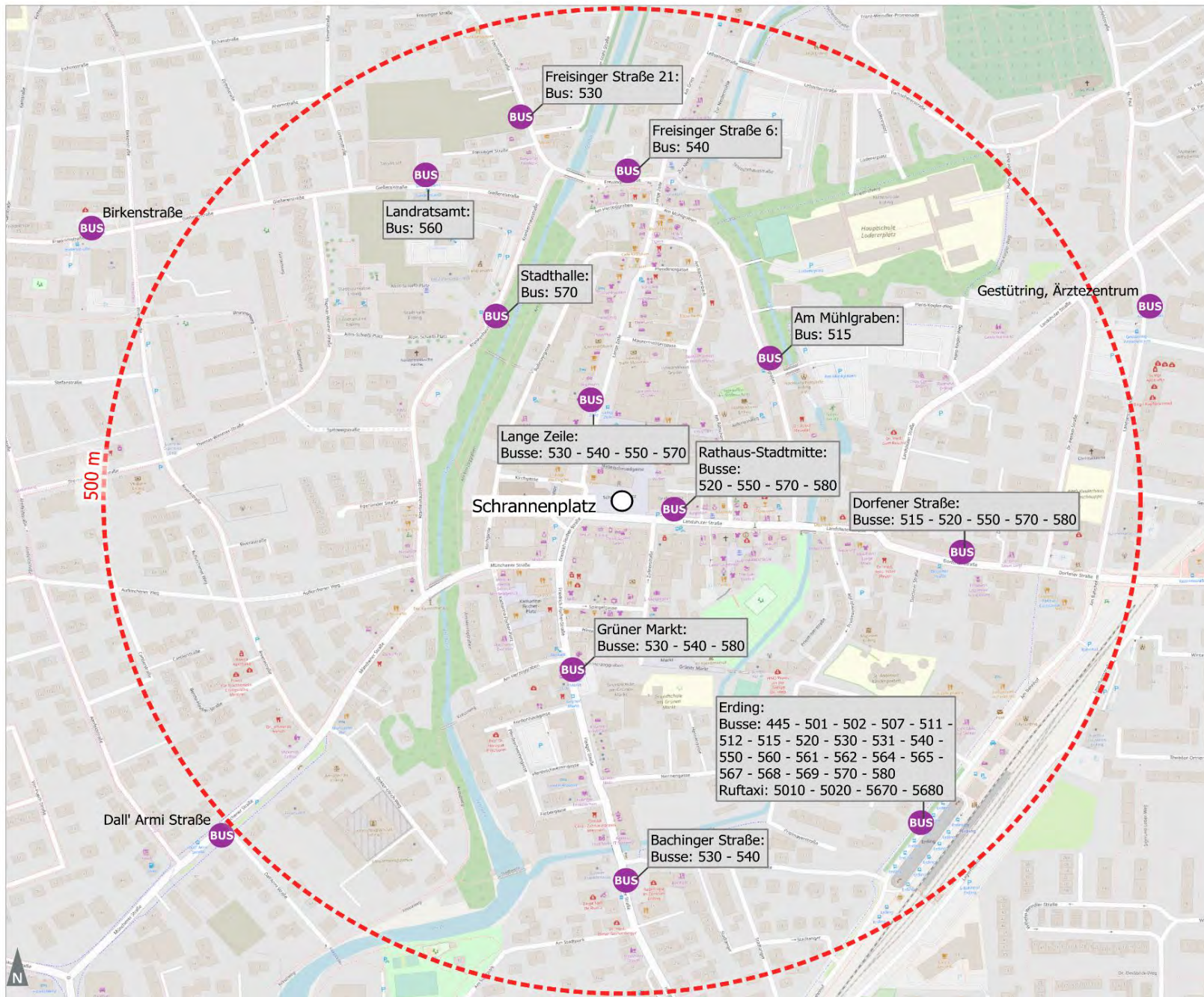
- Standort
- Isochronen Auto**
- 10 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten
- Städte > 10.000 Einwohner
- Straßen**
- Autobahn
- Bundes- und Staatsstraßen

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich
 Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH




 team red Deutschland GmbH
 Altmstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 24 - Altstadt/ Schrammenplatz: Erreichbarkeit mit dem Pkw (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Schrankenplatz**

Busanbindung

Zeichenerklärung

- Standort
- BUS** Bushaltestellen

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



teamred team red Deutschland GmbH
 Altmstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 25 - Altstadt/ Schrankenplatz: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)

4.2.2 Bahnhof Erding

Der Bahnhof Erding ist für die Stadt Erding der wichtigste ÖPNV-Knotenpunkt. Er verknüpft Stadtverkehr, Regionalverkehr und die Verbindung nach München. Der Bahnhof ist die Endhaltestelle der S-Bahn S2, die zweimal pro Stunde von hier aus in Richtung München Ostbahnhof abfährt. Die Fahrt dauert ca. 40 Minuten. Neben den S-Bahnen nach München fahren von hier aus alle Regional- und Stadtbusse ab.

Der Bahnhof liegt östlich des Stadtzentrums zwischen den Straßen „Am Bahnhof“ und „Lagerhausstraße“. In beiden Straßen steht je ein P+R Parkplatz zur Verfügung.

Fahrkarten können sowohl am Automaten als auch im DB Service Store gekauft werden.

Fußwege

Auf der Isochronenkarte „Erreichbarkeit Fußwege“ (siehe S. 74) sind um den Standort Bahnhof Erding Isochronen der Fußwege mit Gehzeiten von 5 Minuten, 10 Minuten und 15 Minuten zu sehen. Vom Bahnhof Erding aus ist das Stadtzentrum in weniger als 10 Minuten zu Fuß zu erreichen. Weite Teile des Stadtgebietes befinden sich fußläufig in 15 Minuten Entfernung. Alle anderen Ortsteile Erdings sind nicht innerhalb von 15 Minuten zu erreichen, wodurch der Anbindung durch Verkehrsmittel des ÖPNV eine größere Bedeutung zukommt.

Radwege

Erding ist aufgrund seiner Größe und Topographie sehr gut für den Radverkehr geeignet. Daher ist der Bahnhof aus der gesamten Stadt gut mit dem Fahrrad zu erreichen.

Auf den nachfolgenden Karten „Erreichbarkeit mit dem Fahrrad“ (siehe S. 75) sowie „Erreichbarkeit mit dem E-Bike“ (siehe S. 76) sind um den Bahnhof Erding die Fahrzeiten anhand von Isochronen dargestellt.

Mit dem Fahrrad sind weite Teil des Stadtgebiets innerhalb von 10 Minuten erreichbar. Die Fahrtzeiten verringern sich mit einem E-Bike oder Pedelec entsprechend. Das Fahrrad/E-Bike bietet sich auch als Verkehrsmittel an, um die Umlandgemeinden zu erreichen.

Derzeit befinden sich am Bahnhof Erding 331 Fahrradstellplätze. Für 2025 wird ein Bedarf von 425 Stellplätzen, für 2030 von 650 Stellplätze prognostiziert.

Die Qualität der Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Erding ist nicht zeitgemäß. Vor allem ist die Form der Fahrradständer zu bemängeln, die zum einen das Abschließen des Fahrradrahmens nur mit sehr langen Schlössern erlauben und zum anderen leicht zu Schäden an den Rädern führen können.

Die Abstellanlagen sind insgesamt in einem ungepflegten Zustand.



Abbildung 26 - Fahrradabstellanlage am Bahnhof Erding (Eigenes Foto)



Abbildung 27 - Verbesserungsbedarf bei weiteren Radabstellanlagen am Bahnhof Erding (Eigenes Foto)

Pkw

Sämtliche untersuchten Standorte sind in 10 Minuten Fahrtzeit mit dem PKW erreichbar. Sowohl die A94 München-Passau, als auch die A92 München-Deggendorf liegen innerhalb einer Fahrtzeit von 20 Minuten, genauso wie der Flughafen München. Die größeren Städte Ebersberg, Ismaning und Freising sind in 30 Minuten erreichbar.

Parkmöglichkeiten stehen auf den beiden schon erwähnten P+R Parkplätzen zur Verfügung (331 Stellplätze). Die P+R-Stellplätze waren am Tag der Ortsbegehung stark ausgelastet. Für den zukünftigen Standort des Bahnhofs am Fliegerhorst wird ein Bedarf von 590 bis 670 Stellplätzen prognostiziert.

Um den Bahnhof herum gibt es ein Parkraummanagement mit Parken bis zu 2 Stunden (Parkscheibe). Dies verhindert das Parken von Pendlern außerhalb der P+R-Parkplätze, die hier morgens auf die S-Bahn umsteigen und erst am Abend wiederkommen.



Abbildung 28 - Parkraummanagement um den Bahnhof Erding (Eigenes Foto)



Abbildung 29 - Park & Ride-Parkplatz am Bahnhof Erding (Eigenes Foto)

ÖPNV

Vom Bahnhof Erding aus fährt die S-Bahn S2, zweimal pro Stunde in Richtung München Ostbahnhof.

Die Fahrt dauert ca. 40 Minuten.

Richtung München fährt die erste S-Bahn bereits um 04:38 Uhr. Bis 10:18 Uhr verkehrt die S-Bahn im 20-Minuten-Takt. Sowohl die Taktung als auch der frühe Startpunkt ist für Berufspendler nach München von großer Bedeutung. Diese Taktung ist ebenfalls tagsüber zwischen 13:18 Uhr bis 21:18 Uhr bei 20 Minuten. Am späten Vormittag und über die Mittagszeit verkehren zwei S-Bahnen pro Stunde. Nach 21:18 Uhr verkehrt die S-Bahn Richtung München im 40-Minuten-Takt.

Aus München kommend beginnt die erste Ankunft in Erding um 06:02 Uhr, somit verkehrt ab dem Hauptbahnhof bereits um kurz nach 05:00 Uhr die erste S-Bahn Richtung Erding. Bis um 09:02 Uhr sowie tagsüber zwischen 12:42 bis 22:02 Uhr wird Erding im 20-Minuten-Takt bedient, zwischen 09:02 Uhr und 12:42 Uhr sowie nach 22:02 Uhr herrscht ein 40-Minuten-Takt.

Übersicht S-Bahn-Anbindung

Linie	Strecke	Betriebszeiten*	Taktung
S2	Petershausen – Bhf. Erding	06:02 Uhr – 03:22 Uhr	06:02 Uhr – 09:02 Uhr: 20-Minuten-Takt 09:02 Uhr – 12:42 Uhr: 40-Minuten-Takt 12:42 Uhr – 22:02 Uhr: 20-Minuten-Takt 22:02 Uhr – 03:22 Uhr: 40-Minuten-Takt
S2	Bhf. Erding – Petershausen	04:38 Uhr – 01:38 Uhr	04:38 Uhr – 10:18 Uhr: 20-Minuten-Takt 10:18 Uhr – 13:18 Uhr: 2x stündlich um 18 und 58 13:18 Uhr – 21:18 Uhr: 20-Minuten-Takt 21:18 Uhr – 01:38 Uhr: 40-Minuten-Takt

* Betriebszeiten beziehen sich auf Schultage

Der ZOB am Bahnhof Erding ist der zentrale Anlaufpunkt der Buslinien in Erding. Alle Stadtbuslinien (Linien 520 bis 580) fahren den Bahnhof Erding an, ebenso ist der Standort Dreh- und Angelpunkt für den regionalen wie überregionalen Busverkehr.

Übersicht Busanbindung

Linie*	Strecke	Betriebszeiten**	Taktung
445	Bhf. Erding – Ebersberg	07:13 Uhr – 20:33 Uhr	07:13 Uhr / 09:53 Uhr / 12:33 Uhr / 16:13 Uhr / 17:53 Uhr / 19:33 Uhr / 20:33 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
	Ebersberg – Bhf. Erding	06:07 Uhr – 20:30 Uhr	06:07 Uhr / 07:10 Uhr / 09:50 Uhr / 12:10 Uhr / 14:20 Uhr / 17:50 Uhr / 19:30 Uhr / 20:30 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
501	Gammelsdorf – K. Aigner Gymnasium	05:31 Uhr – 22:51 Uhr	05:31 Uhr – 07:51 Uhr: 1-2x stündlich

			Danach stündlich um 51, jedoch keine Fahrt um 17:51 Uhr / 19:51 Uhr und 21:51 Uhr Sa, So und Feiertag: kein Verkehr
	K. Aigner Gymnasium – Gammelsdorf	06:07 Uhr – 23:13 Uhr	06:07 Uhr / 06:52 Uhr / 07:12 Uhr Zwischen 08:14 Uhr und 19:14 Uhr stündlich, dann um 19:13 Uhr / 21:13 Uhr / 23:13 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
502	Wartenberg – K. Aigner Gymnasium	06:51 Uhr – 19:11 Uhr	06:51 Uhr / 07:36 Uhr / 07:51 Uhr / 08:51 Uhr / 10:43 Uhr / 14:03 Uhr / 15:51 Uhr / 17:11 Uhr / 18:11 Uhr / 19:11 Uhr um 07:36 Uhr muss auf Verstärkerbus umgestiegen werden Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
	Erding Irlanger – Wartenberg	06:54 Uhr – 19:14 Uhr	06:54 Uhr / 08:54 Uhr / 12:54 Uhr / 13:34 Uhr / 14:14 Uhr / 16:14 Uhr / 17:14 Uhr / 18:14 Uhr / 19:14 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
531	Bhf. Erding – Ismaning	09:00 Uhr – 18:40 Uhr	09:00 Uhr / 11:00 Uhr / 12:20 Uhr / 15:40 Uhr / 16:40 Uhr / 17:40 Uhr / 18:40 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
	Ismaning – Bhf. Erding	08:56 Uhr – 19:16 Uhr	08:56 Uhr / 10:56 Uhr / 15:16 Uhr / 17:16 Uhr / 18:16 Uhr / 19:16 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
561	Rufbus Bhf. Erding – Wartenberg	06:54 Uhr – 19:14 Uhr	06:54 Uhr / 08:14 Uhr / 09:24 Uhr / 10:14 Uhr / 12:14 Uhr / 13:34 Uhr / 14:14 Uhr / 15:14 Uhr / 16:14 Uhr / 17:14 Uhr / 18:14 Uhr / 19:14 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
	Rufbus Wartenberg – Bhf. Erding	06:49 Uhr – 19:09 Uhr	06:49 Uhr / 07:44 Uhr / 08:49 Uhr / 09:56 Uhr / 10:49 Uhr / 12:09 Uhr / 14:09 Uhr / 16:09 Uhr / 17:09 Uhr / 18:09 Uhr / 19:09 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr

562	Taufkirchen – Bhf. Erding	06:12 Uhr – 22:30 Uhr	06:12 Uhr / 06:50 Uhr / 07:15 Uhr / 07:43 Uhr 08:50 Uhr – 12:50 Uhr: 1x stündlich 14:10 Uhr 14:50 Uhr – 19:50 Uhr: 1x stündlich 21:10 Uhr / 22:30 Uhr Sa., So und Feiertag: abweichend, vereinzelt Fahrten
	Bhf. Erding – Taufkirchen	07:16 Uhr – 22:54 Uhr	07:16 Uhr / 08:16 Uhr / 08:54 Uhr / 09:54 Uhr / 11:14 Uhr / 11:54 Uhr / 12:52 Uhr / 13:34 Uhr / 14:14 Uhr / 15:14 Uhr / 16:14 Uhr / 16:54 Uhr / 17:54 Uhr / 18:54 Uhr / 19:54 Uhr / 21:14 Uhr / 22:54 Uhr Sa., So. und Feiertag: abweichend, vereinzelt Fahrten
564	K. Aigner Gymnasium – Buchbach	06:25 Uhr – 18:13 Uhr	06:25 Uhr / 12:54 Uhr / 13:33 Uhr / 16:16 Uhr / 16:36 Uhr / 17:13 Uhr / 18:13 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
	Buchbach – K. Aigner Gymnasium	06:49 Uhr – 17:49 Uhr	06:49 Uhr / 07:40 Uhr / 15:29 Uhr / 17:49 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
565	Rufbus Bhf. Erding – Dorfen	07:07 Uhr – 19:13 Uhr	07:07 Uhr / 09:13 Uhr / 11:13 Uhr / 13:13 Uhr / 13:34 Uhr / 15:15 Uhr / 16:15 Uhr / 17:13 Uhr / 18:13 Uhr / 19:13 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
	Rufbus Dorfen – Bhf. Erding	06:50 Uhr – 19:11 Uhr	06:50 Uhr / 07:39 Uhr / 08:53 Uhr / 10:53 Uhr / 12:53 Uhr / 14:53 Uhr / 17:11 Uhr / 18:11 Uhr / 19:11 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr

567	Dorfen – Erding Berufsschule	06:44 Uhr – 19:12 Uhr	06:44 Uhr / 07:12 Uhr / 07:54 Uhr / 09:44 Uhr / 12:52 Uhr / 14:52 Uhr 16:12 Uhr – 19:12 Uhr: 1x stündlich Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
	Erding Berufsschule – Dorfen	06:53 Uhr – 19:13 Uhr	06:53 Uhr / 10:53 Uhr / 12:53 Uhr / 13:53 Uhr / 14:53 Uhr / 16:17 Uhr / 17:13 Uhr / 18:13 Uhr / 19:13 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
568	Markt Schwaben – Bhf. Erding	06:50 Uhr – 15:24 Uhr	06:50 Uhr / 08:04 Uhr / 15:24 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
	Bhf. Erding – Markt Schwaben	07:13 Uhr – 15:45 Uhr	07:13 Uhr / 12:25 Uhr / 13:13 Uhr / 13:40 Uhr / 15:45 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
569	Gaden Ost – Bhf. Erding	08:55 Uhr – 17:42 Uhr	08:55 Uhr / 14:51 Uhr / 17:42 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
	Bhf. Erding – Gaden Ost	06:32 Uhr – 17:50 Uhr	06:32 Uhr / 13:26 Uhr / 17:50 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
5010	Ruftaxi Moosburg – Bhf. Erding	07:50 Uhr – 21:50 Uhr	Jede 2. Stunde eine Fahrt Nur Sa., So. und Feiertag
	Ruftaxi Bhf. Erding – Moosburg	19:50 Uhr – 0:43 Uhr	19:50 Uhr / 21:50 Uhr / 23:50 Uhr Sa., So. und Feiertag: schon ab 8:10 Uhr alle 2 Stunden eine Fahrt bis 22:50 Uhr
5020	Ruftaxi Wartenberg – Bhf. Erding	06:53 Uhr – 20:53 Uhr	Jede zweite Stunde Nur Sa., So. und Feiertag
	Ruftaxi Bhf. Erding – Wartenberg	07:10 Uhr – 21:50 Uhr	07:10 Uhr – 19:10 Uhr: Jede 2. Stunde sowie um 21:50 Uhr Nur Sa., So. und Feiertag
5670	Ruftaxi Walpertskirchen – Bhf. Erding	10:48 Uhr	10:48 Uhr Nur Samstag

	Ruftaxi Bhf. Erding – Walpertskirchen	22:53 Uhr	22:53 Uhr Nur Fr. und Sa.
5680	Ruftaxi Markt Schwaben – Bhf. Erding	20:11 Uhr – 22:11 Uhr	20:11 Uhr / 22:11 Uhr Sa.: 08:11 Uhr – 21:11 Uhr: jede 2. Stunde So. und Feiertag: 08:11 Uhr / 11:11 Uhr / 15:11 Uhr
	Ruftaxi Bhf. Erding – Markt Schwaben	18:59 Uhr – 22:59 Uhr	18:59 Uhr / 20:59 Uhr / 22:59 Uhr Sa.: 06:59 Uhr und zwischen 09:59 Uhr - 22:59 Uhr jede 2. Stunde So. und Feiertag: 09:59 Uhr / 13:59 Uhr / 17:59 Uhr
511	Bhf. Erding - Freising	06:00 Uhr – 16:10 Uhr	06:00 Uhr / 06:53 Uhr / 06:56 Uhr / 12:10 Uhr / 16:10 Uhr Nur an Schultagen
	Freising – Bhf. Erding	06:51 Uhr – 17:45 Uhr	06:51 Uhr / 13:31 Uhr / 13:58 Uhr / 15:31 Uhr / 16:48 Uhr / 16:52 Uhr / 17.45 Uhr Nur an Schultagen
512	Bhf. Erding – Flughafen Terminal 1	03:10 Uhr – 22:33 Uhr	1 – 2-mal pro Stunde (weitestgehend 40-Minuten-Takt) Sa., So. und Feiertag: 80-Minuten-Takt
	Flughafen Terminal 1 – Bhf. Erding	04:34 Uhr – 23:53 Uhr	1 – 2-mal pro Stunde (weitestgehend 40-Minuten-Takt) Sa., So. und Feiertag: 80-Minuten-Takt
550	Bhf. Erding Ringlinie	06:13 Uhr – 22:53 Uhr	40-Minuten-Takt Sa: ebenfalls 40-Minuten-Takt So und Feiertag: kein Verkehr
570	Bhf. Erding Ringlinie	08:50 Uhr – 22:50 Uhr	Stündlich immer um 30 sowie um 08:50 Uhr Nur Sa., So. und Feiertag
580	Therme Erding - Eichenkofen	09:49 Uhr – 20:21 Uhr	Stündlich sowie um 20:26 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr

520	Bhf. Erding Ringlinie	06:14 Uhr – 19:14 Uhr	80-Minuten-Takt Ausnahme: keine Fahrten zwischen 11:34 Uhr und 13:54 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
530	Bhf. Erding Ringlinie	06:33 Uhr – 19:33 Uhr	Stündlich Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
507	Markt Schwaben – Bhf. Erding	13:01 Uhr – 14:05 Uhr	13:01 Uhr / 14:05 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
	Bhf. Erding – Markt Schwaben	13:15 Uhr – 13:15 Uhr	13:15 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
515	Hallbergmoos – Bhf. Erding	06:29 Uhr – 20:29 Uhr	06:29 Uhr – 09:09 Uhr: 80-Minuten-Takt 13:14 Uhr / 14:29 Uhr 16:29 Uhr – 20:29 Uhr: 80-Minuten-Takt Sa., So. und Feiertag: abweichende Fahrten
	Bhf. Erding - Hallbergmoos	05:13 Uhr – 20:33 Uhr	5:13 - 9:13 Uhr: 80-Minuten-Takt 13:18 Uhr / 14:33 Uhr 16:33 Uhr - 20:33 Uhr: 80-Minuten-Takt Sa, So und Feiertag: Abweichende Fahrten
540	Bhf. Erding Ringlinie	06:36 Uhr – 20:16 Uhr	Stündlich sowie 20:16 Uhr Sa abweichend So und Feiertag: kein Verkehr
560	Bhf. Erding Ringlinie	06:33 Uhr – 19:13 Uhr	40-Minuten-Takt Sa abweichend So und Feiertag: kein Verkehr

* In der Darstellung sind flexible Bedarfsformen grün und Stadtbusse blau markiert

** Betriebszeiten beziehen sich auf Schultage



Abbildung 30 - Busbahnhof am S-Bahnhof Erding (Eigenes Foto)

Weitere Mobilitätsangebote

Am Bahnhof Erding gibt es einen Taxistandplatz, ein Car-Sharing-Fahrzeug des Vereins Car-Sharing Erding e.V. und einen Kiosk, an dem u.a. Reiseproviant, Zeitschriften und Fahrkarten verkauft werden.



Abbildung 31 - Busbahnhof am Bahnhof Erding mit Auto von CarSharing Erding e.V. (Eigenes Foto)



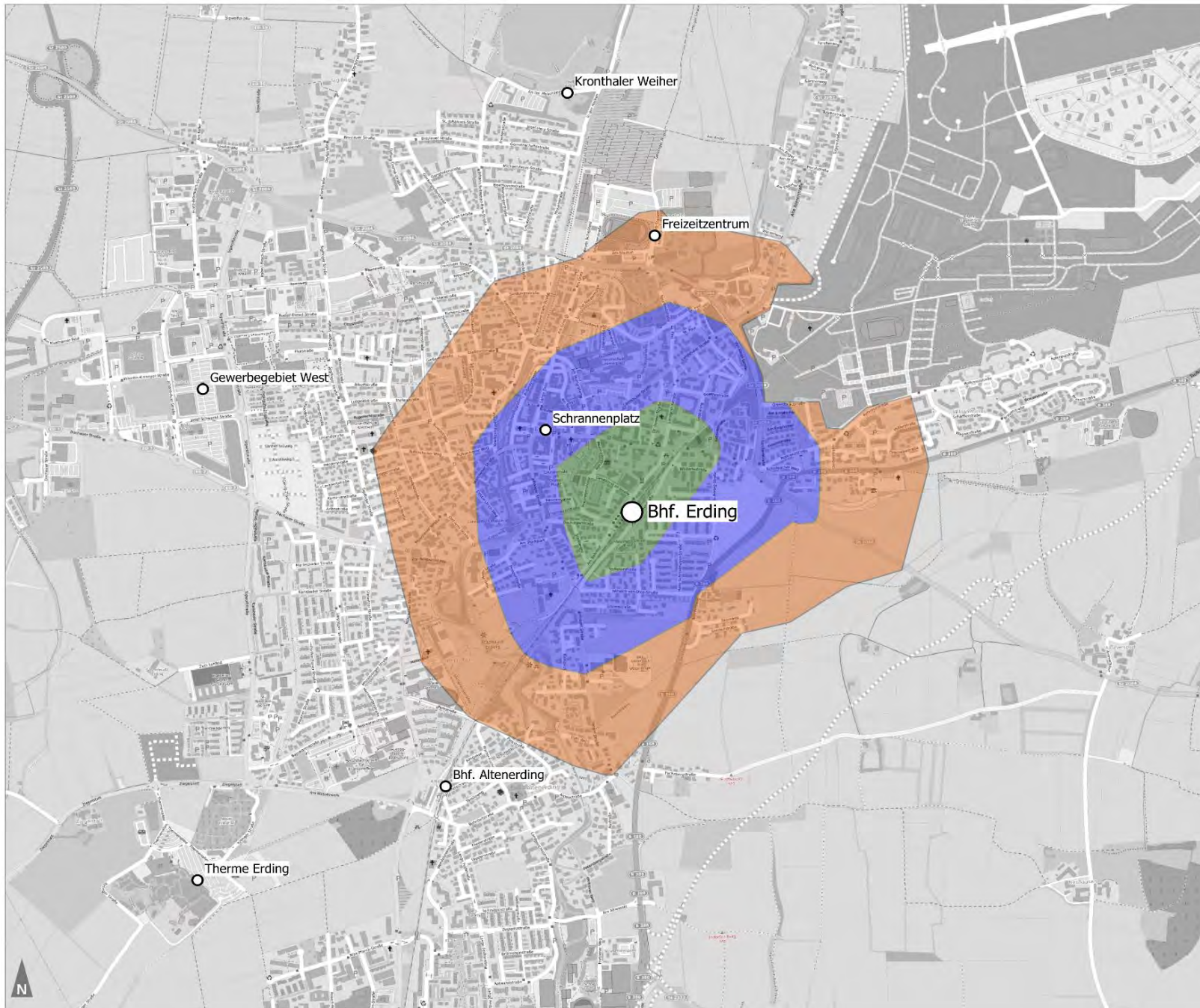
Abbildung 32 - Taxistand am Bahnhof Erding (Eigenes Foto)

Fazit Standort Bahnhof Erding

Der Bahnhof Erding liegt östlich der Altstadt und ist sowohl zu Fuß, als auch mit dem Fahrrad, dem ÖPNV und dem MIV gut zu erreichen. Der Bahnhof stellt den wichtigsten Verkehrsknotenpunkt der Stadt Erding dar. Hier halten alle Linien des öffentlichen Nahverkehrs und des Regionalverkehrs.

Die Verbindung von Erding nach München mit der S-Bahn Linie 2 kann als befriedigend bezeichnet werden, auch wenn der unregelmäßige Takt von alternierend 20 Minuten und 40 Minuten für den Nutzer schwieriger zu planen ist. Besser wäre hier sicher ein regelmäßiger Takt.

Es stehen insgesamt 330 P+R- Parkplätze zur Verfügung, wobei die Kapazitätsgrenzen zeitweilig erreicht werden. Die Versorgung mit Fahrradstellplätzen ist zwar von der Anzahl her angemessen, die Qualität der Abstellanlagen ist dagegen nicht mehr zeitgemäß.



Erding Erreichbarkeitsanalyse Standort Bhf. Erding

Isochronen Fußweg

Zeichenerklärung

○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

■ 5 Minuten

■ 10 Minuten

■ 15 Minuten

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Betragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 0.5 1 km

Maßstab (DIN A4): 1:20000


 team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 33 - Bahnhof Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit Fußwege (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Bhf. Erding**

Isochronen Fahrrad

Zeichenerklärung

○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 2 4 km

Maßstab (DIN A4): 1:100000

team red Deutschland GmbH
 Altmstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 34 - Bahnhof Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Bhf. Erding**

Isochronen E-Bike

Zeichenerklärung

○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten

Bearbeitungsstand: 01.04.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 2 4 km

Maßstab (DIN A4): 1:100000

team red Deutschland GmbH
 Altmstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 35 - Bahnhof Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem E-Bike (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)

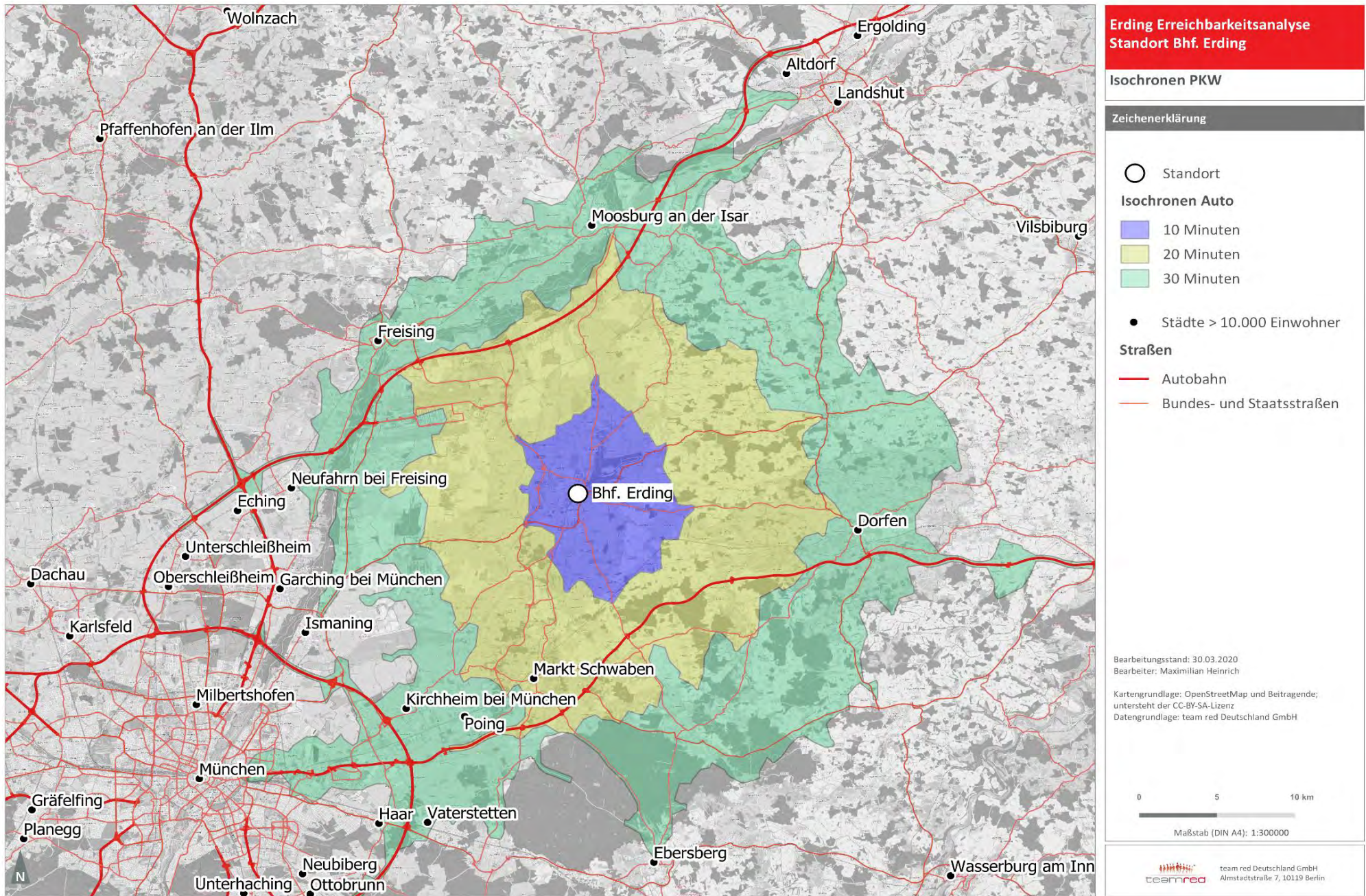
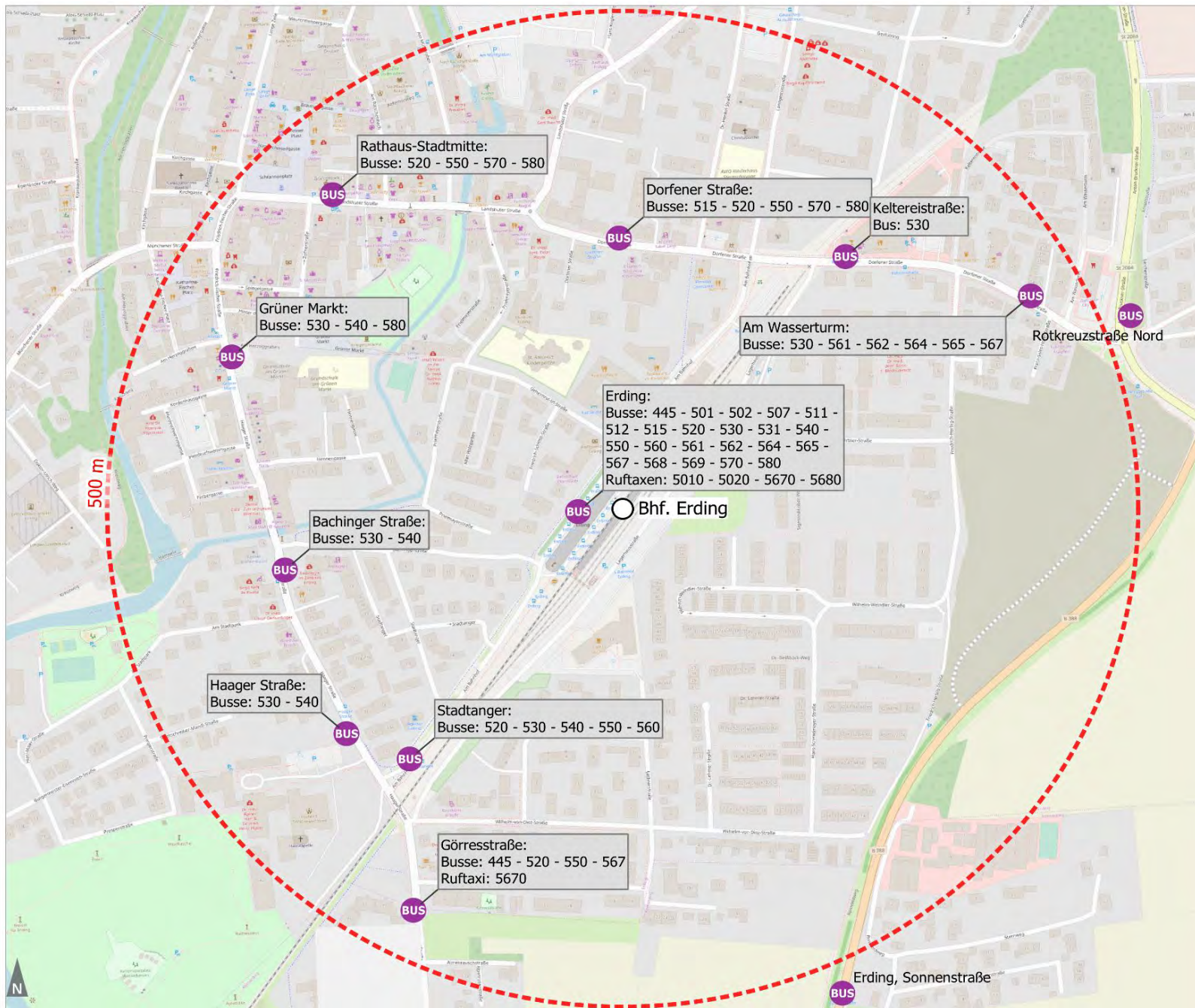


Abbildung 36 - Bahnhof Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Pkw (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



Erding Erreichbarkeitsanalyse Standort Bhf. Erding

Busanbindung

Zeichenerklärung

- Standort
- Bushaltestellen

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz

Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



team red Deutschland GmbH
Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 37 - Bahnhof Erding: Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)

4.2.3 Bahnhof Altenerding

Der Bahnhof Altenerding liegt im Stadtteil Altenerding (südlich der Innenstadt Erdings). Es verkehrt die Linie S2 in Richtung Norden nach Erding und in Richtung Süden über Markt Schwaben nach München Ost. Der Bahnhof Altenerding ist der Haltepunkt für Besucher der Therme Erding.

Fußwege

Über den Bahnhof wird die Therme Erding, die ganzjährig gut besucht ist, durch den SPNV erschlossen. Die fußläufige Distanz zur Therme beträgt etwa 15 Minuten. Des Weiteren sind sämtliche Ziele im Ortsteil Altenerding sowie Stadtteile im Süden Erdings gut zu Fuß zu erreichen.

Radverkehr

Vom Bahnhof Altenerding aus sind die Standorte Gewerbegebiet West sowie der Innenstadtbereich in weniger als 10 Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen.

Entlang der Bahnhofstraße sind für den Radverkehr zum Teil gemeinsame Geh- und Radwege vorgesehen. Teils sind die Gehwege für Radfahrer freigegeben, aber nicht benutzungspflichtig. Entlang der Münchner Straße befindet sich ein gemeinsamer Geh- und Radweg. In Richtung Norden können Radfahrer auf der Westseite des Bahnhofs auch einen Weg abseits des Autoverkehrs in Richtung Parkstraße nutzen.

Für Besucher der Therme Erding, die mit dem SPNV zum Bahnhof Altenerding anreisen, ist das Fahrrad ebenfalls eine attraktive Variante, um die Distanz vom Bahnhof zur Therme zu überbrücken. Hier müsste allerdings das Angebot eines Fahrradverleihsystems aufgebaut werden, sodass das Fahrrad komfortabel für die Anreise genutzt werden kann.

Am Bahnhof sind derzeit ca. 214 B+R-Stellplätze verfügbar. Laut Prognose wird der Bedarf bis 2025 auf 300 und bis 2030 auf 370 Stellplätze steigen.

Die vorhandenen Abstellplätze sind bereits stark ausgelastet. Die Ausführung ist nicht mehr zeitgemäß, da die Fahrräder leicht beschädigt und nicht sicher angeschlossen werden können.



Abbildung 38 - Gehweg (Radfahrer frei) am Bahnhof Altenerding (Eigenes Foto)



Abbildung 39 - Fahrradabstellanlage am Bahnhof Altenerding (Eigenes Foto)

Pkw

Der S-Bahnhof Altenerding ist aus allen Stadtteilen Erdings in 10 Minuten per Pkw erreichbar. Auch die Anreise aus dem Umland, von der A94 (Ausfahrt Pastetten) und der A92 (Ausfahrt Erding) ist innerhalb von 15 Minuten möglich. Die Anreise per Pkw dürfte hier vor allem für Pendler aus der Region interessant sein, die das P+R Angebot nutzen und mit dem SPNV weiterreisen. Insgesamt gibt es derzeit 124 Pkw-Stellplätze, die zum Zeitpunkt der Ortsbegehung vollständig ausgelastet waren. Der Bedarf für 2025 wird laut Prognose auf 175 – 200 Stellplätze geschätzt. Ob und wo zusätzliche Stellplätze realisierbar wären ist derzeit noch offen. Zudem kann noch nicht abgeschätzt werden, welche Auswirkungen der barrierefreie Ausbau und die geplante Bahnsteigverlängerung auf die Zuwegungssituation haben werden.



Abbildung 40 - P+R-Parkplatz am Bahnhof Altenerding (Eigenes Foto)

ÖPNV

Der Bahnhof Altenerding ist die SPNV-Haltestelle, die am nächsten an der Therme Erding liegt. Damit hat der Bahnhof Altenerding eine Bedeutung, die über die Anbindung der Bürger im direkten Umfeld hinausgeht.

Übersicht Bahnanbindung

Linie	Strecke	Betriebszeiten	Taktung
S2	Petershausen – Bhf. Erding	06:00 Uhr – 03:20 Uhr	06:00 Uhr – 09:00 Uhr: 20 Min. 09:00 Uhr – 12:40 Uhr: 40 Min. 12:40 Uhr – 22:00 Uhr: 20 Min. 22:00 Uhr – 03:20 Uhr: 40 Min.
S2	Bhf. Erding - Petershausen	04:40 Uhr – 01:30 Uhr	04:40 Uhr – 10:20 Uhr: 20 Min. 10:20 Uhr – 13:20 Uhr: 2x stündlich um 20 und 00 13:20 Uhr – 21:20 Uhr: 20 Min. 21:20 Uhr – 01:40 Uhr: 40 Min.

Die erste S-Bahn fährt gegen 04:40 Uhr. Zu den Hauptverkehrszeiten verkehrt alle 20 Minuten ein Zug, in den Randzeiten alle 40 Minuten. Die Fahrtdauer nach München beträgt ca. 40 Minuten.

Neben der S-Bahn verkehren noch die Stadtbusse 520, 550, 560, 570 und 580.

Eine Besonderheit ist der DB Service Store, der neben Fahrkarten insbesondere Reiseproviant und Zeitschriften anbietet. Dieses ließe sich, sobald weitere Mobilitätsangebote vor Ort sind, zu einer Art Mobilitätszentrale weiterentwickeln.

Übersicht Busanbindung

Linie	Strecke	Betriebszeiten*	Taktung
Buslinie 520	Bhf. Erding Ringlinie	06:37 Uhr – 19:37 Uhr	80-Minuten-Takt Zwischen 11:57 Uhr und 14:17 Uhr keine Fahrt Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
Buslinie 550	Bhf. Erding Ringlinie	05:52 Uhr - 23:08 Uhr	05:52 Uhr Ab 06:28 Uhr 40-Minuten-Takt Zudem fährt fast zu jeder Stunde um 5, 25 und 45 eine Ringlinie in Altenerding (ebenfalls als 550 gekennzeichnet) Sa. abweichende Fahrten So. und Feiertag: kein Verkehr
Buslinie 560	Bhf. Erding Ringlinie	06:50 Uhr – 19:30 Uhr	40-Minuten-Takt sowie um 7:28 Uhr / 13:28 Uhr und 16:08 Uhr Sa. abweichend; So. und Feiertag: kein Verkehr
Buslinie 570	Bhf. Erding Ringlinie	09:04 Uhr – 23:04 Uhr (zur Therme Erding fahrend)	Zu jeder Stunde 2-mal, immer um 04 und 44 Der Bus um 4 nach zu jeder Stunde ist immer Starthaltestelle Nur Sa., So. und Feiertag
Buslinie 570	Bhf. Erding Ringlinie	09:15 Uhr – 23:15 Uhr (von Therme Erding kommend)	Zu jeder Stunde 2-mal, immer um 15 und 55 Der Bus um 55 zu jeder Stunde ist immer Endhaltestelle Nur Sa., So. und Feiertag
Buslinie 580	Therme Erding - Eichenkofen	09:34 Uhr – 19:34 Uhr	Stündlich Sa, So und Feiertag: kein Verkehr

* Betriebszeiten beziehen sich auf Schultage



Abbildung 41 - DB ServiceStore am Bahnhof Altenerding (Eigenes Foto)

Fazit Standort Bahnhof Altenerding

Der Bahnhof Altenerding ist – neben dem Bahnhof Erding – der zweitwichtigste ÖV-Knotenpunkt der Stadt. Von hier aus beginnen viele Pendlerfahrten nach München. Für diejenigen Pendler, die mit dem Auto zum Bahnhof kommen, stehen P+R-Parkplätze zur Verfügung. Auch Fahrradabstellanlagen (B+R) sind am Bahnhof Altenerding zu finden. Wie auch an den anderen Bahnhöfen sind diese bereits gut ausgelastet.

Die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad bzw. dem E-Bike ist als gut zu bezeichnen.



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Bhf. Altenerding**

Isochronen Fußweg

Zeichenerklärung

- Standort
- Isochronen Erreichbarkeit**
- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH




 team red Deutschland GmbH
 Almadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 42 - Bahnhof Altenerding: Isochronenkarte Erreichbarkeit Fußwege (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Bhf. Altenerding**

Isochronen Fahrrad

Zeichenerklärung

○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten

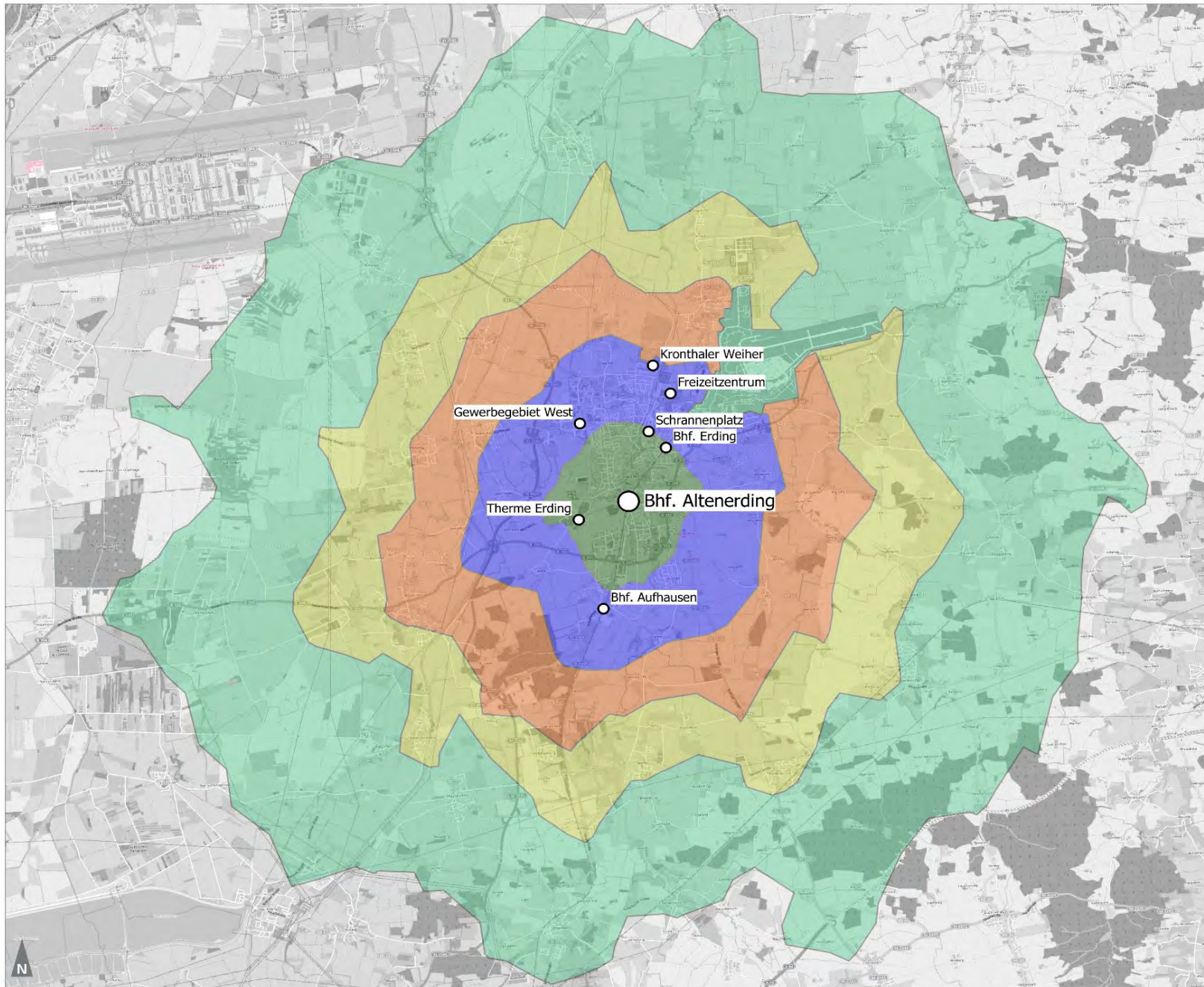
Bearbeitungsstand: 01.04.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



Maßstab (DIN A4): 1:100000

Abbildung 43 - Bahnhof Altenerding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Bhf. Altenerding**

Isochronen E-Bike

Zeichenerklärung

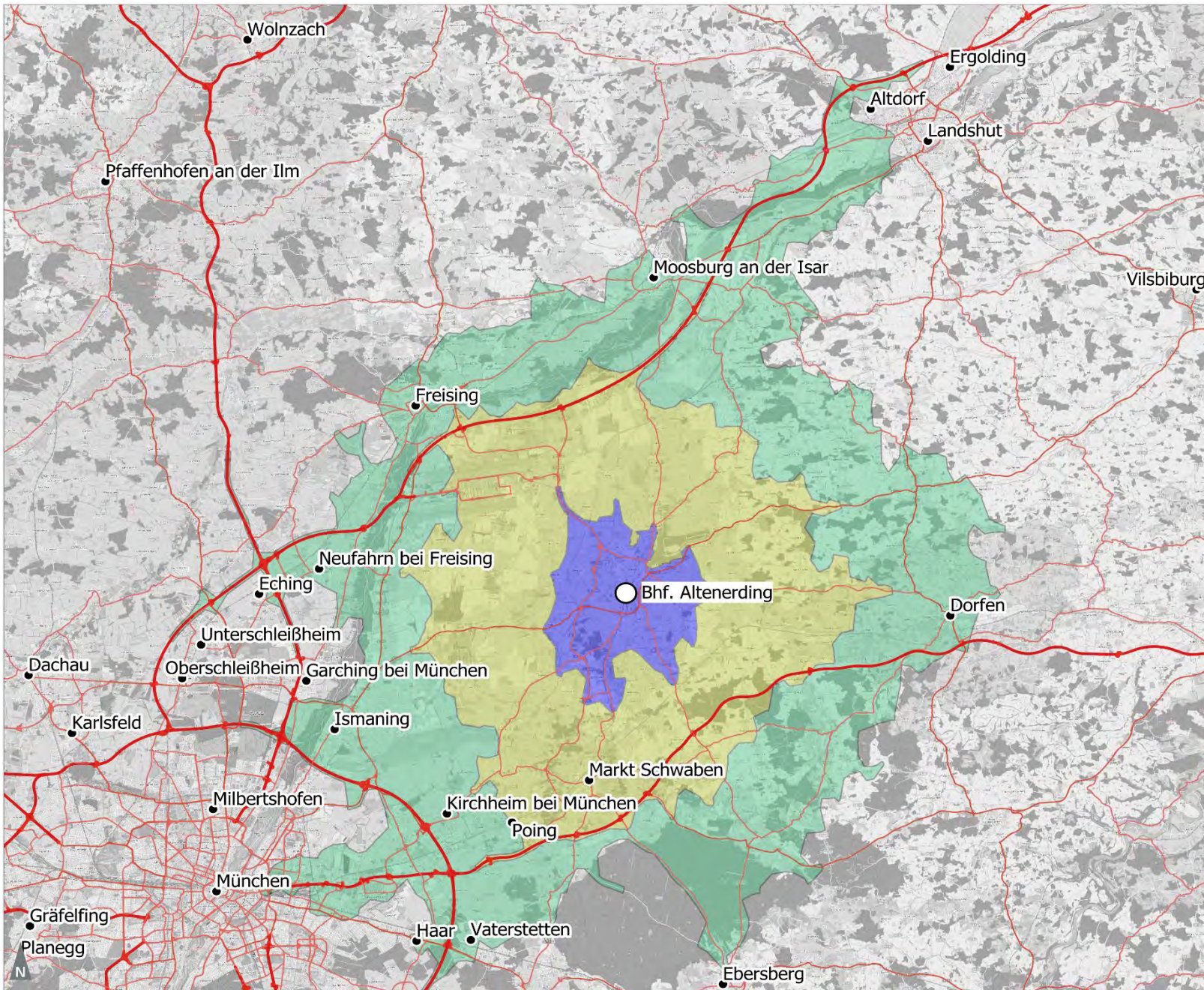
- Standort
- Isochronen Erreichbarkeit**
- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich
 Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



teamred team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 44 - Bahnhof Altenerding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem E-Bike (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Bhf. Altenerding**

Isochronen PKW

Zeichenerklärung

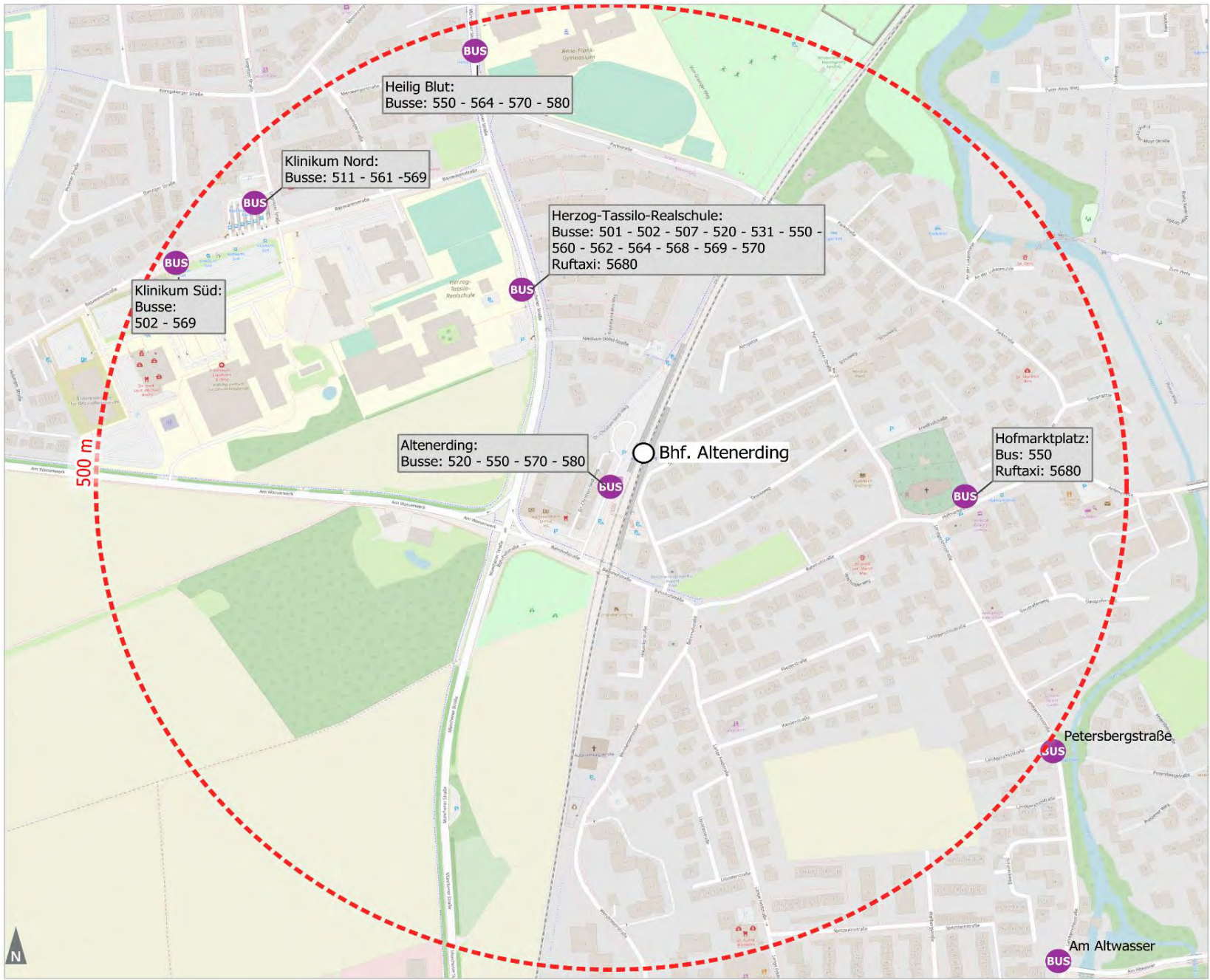
- Standort
- Isochronen Auto**
- 10 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten
- Städte > 10.000 Einwohner
- Straßen**
- Autobahn
- Bundes- und Staatsstraßen

Bearbeitungsstand: 01.04.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich
 Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



 team red Deutschland GmbH
 Altmstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 45 - Bahnhof Altenerding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Pkw (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Bhf. Altenerding**

Busanbindung

Zeichenerklärung

- Standort
- BUS** Bushaltestellen

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



teamred team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 46- Bahnhof Altenerding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)

4.2.4 Bahnhof Aufhausen

Der Bahnhof Aufhausen liegt im gleichnamigen Stadtteil Aufhausen (südlich von Altending und Erding). Es verkehrt die Linie S2 in Richtung Norden nach Erding und in Richtung Süden über Markt Schwaben in Richtung München Ost. Der Bahnhof wird zu einem großen Teil für Pendelbewegungen von und nach München und Umgebung genutzt, entsprechend wurden B+R und P+R-Parkplätze errichtet.

Fußwege

Der Bahnhof Aufhausen ist aus den angrenzenden Ortsteilen fußläufig innerhalb von 10 Minuten erreichbar. Die für den Fußverkehr relevanten Kreuzungen sind mit Lichtsignalanlagen ausgestattet. Entlang der Hauptstraßen wurden gemeinsame Geh- und Radwege ausgewiesen.

Rad

Mit dem Fahrrad verkürzen sich die Distanzen innerhalb des Ortsteils Aufhausen auf Fahrzeiten von ca. 5 Minuten. Die meisten Ziele innerhalb der Stadt Erding sind ebenfalls bequem per Fahrrad zu erreichen. Die Fahrzeiten betragen hier bis zu 20 Minuten. Mit einem Pedelec / E-Bike verkürzen sich die Reisezeiten entsprechend und auch das Freizeitzentrum sowie das Gewerbegebiet West sind in 15 Minuten erreichbar. Am Bahnhof stehen derzeit 76 B+R-Parkplätze zur Verfügung, die aktuell gut ausgelastet sind. Für 2025 beträgt der prognostizierte Bedarf ca. 100 Stellplätze, für 2030 werden 130 Stellplätze angegeben.



Abbildung 47 - Gemeinsamer Geh- und Radweg am Bahnhof Aufhausen (Eigenes Foto)



Abbildung 48 - Fahrradabstellanlage am Bahnhof Aufhausen (Eigenes Foto)



Abbildung 49 - Parkplatz am Bahnhof Aufhausen (Eigenes Foto)

Pkw

Ähnlich wie beim Bahnhof Altenerding ist auch hier die Anfahrt per Pkw insbesondere für Pendler aus dem weiteren Umfeld Erdings interessant. Die Fahrzeiten aus dem Ortsteil Aufhausen betragen nur wenige Minuten. Innerhalb von 20 Minuten ist der Bahnhof aus vielen Orten im Landkreis erreichbar. Bei geschlossener Schranke staut sich der Verkehr zurück, vereinzelt sogar bis auf die Schlossallee.

Derzeit stehen 65 P+R-Stellplätze zur Verfügung, die am Tag der Ortsbegehung bereits stark ausgelastet waren. Bis 2025 steigt laut Prognosen der Bedarf auf ca. 105 bis 120 Stellplätze.

ÖPNV

Die nächstgelegene Busstation am S-Bahnhof Aufhausen ist die Haltestelle Gewerbegebiet Süd, die von der Ringbuslinie 520 bedient wird.

Die Taktungen in beide Richtungen haben tagsüber einem Rhythmus von 80 Minuten, wobei die letzten Fahrten bereits um 19:26 Uhr, bzw. um 20:10 Uhr stattfinden. Die Taktung der Buslinie ist damit deutlich schlechter, als die der S-Bahn.

Übersicht Bahnanbindung

Linie	Strecke	Betriebszeiten	Taktung
S2	Petershausen – Bhf. Erding	05:56 Uhr – 03:16 Uhr	05:56 Uhr – 08:56 Uhr: 20-Minuten-Takt 08:56 Uhr – 12:36 Uhr: 40-Minuten-Takt 12:40 Uhr – 22:00 Uhr: 20-Minuten-Takt 21:56 Uhr – 03:16 Uhr: 40-Minuten-Takt
S2	Bhf. Erding - Petershausen	04:44 Uhr – 01:44 Uhr	04:44 Uhr – 10:24 Uhr: 20-Minuten-Takt 10:24 Uhr – 13:24 Uhr: 2x stündlich (um 20 und 00) 13:24 Uhr – 21:24 Uhr: 20-Minuten-Takt 21:24 Uhr – 01:44 Uhr: 40-Minuten-Takt

Die Taktungen der Buslinien haben tagsüber einem Rhythmus von 80 Minuten, wobei die letzten Fahrten bereits um 19:26 Uhr, bzw. um 20:10 Uhr stattfinden. Die Taktung der Buslinie ist damit deutlich schlechter, als die des S-Bahn-Angebotes.

Übersicht Busanbindung

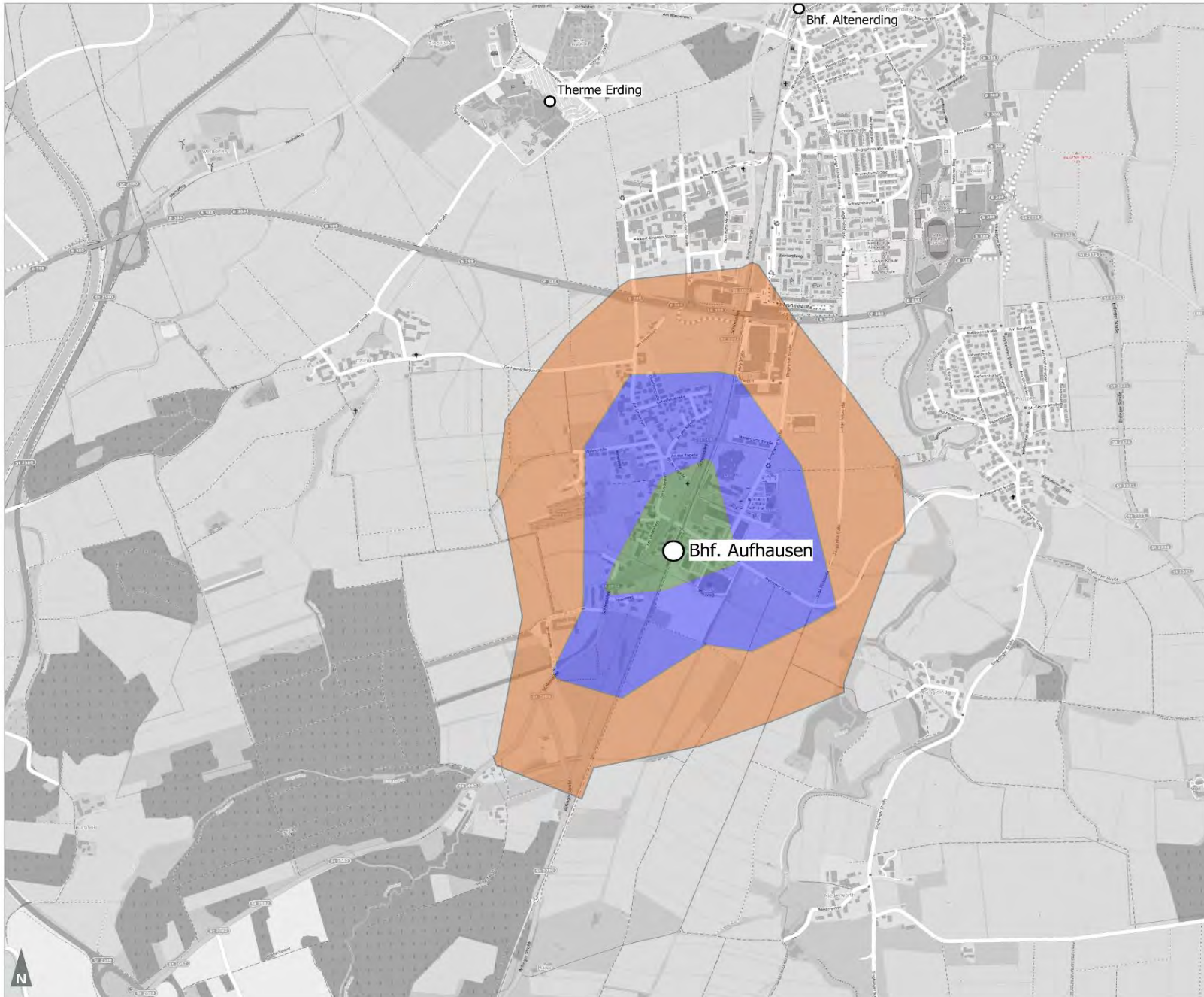
Linie	Strecke	Betriebszeiten	Taktung
Buslinie 520	Bhf. Erding Ringlinie	06:26 Uhr – 19:26 Uhr (in Richtung Amadeus fahrend)	06:26 Uhr - 11:46 Uhr: 80-Minuten-Takt Keine Fahrt zwischen 11:46 Uhr und 14:06 Uhr 14:06 Uhr - 19:26 Uhr: 80-Minuten-Takt Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
Buslinie 520	Bhf. Erding Ringlinie	07:10 Uhr – 20:10 Uhr (von Richtung Amadeus kommend)	07:10 Uhr - 12:30 Uhr: 80-Minuten-Takt 13:30 Uhr 14:50 Uhr - 20:10 Uhr: 80-Minuten-Takt Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr

Fazit Standort Bahnhof Aufhausen

Der Bahnhof Aufhausen ist, wie die anderen beiden Bahnhöfe auch, sowohl zu Fuß als auch per Fahrrad aus der näheren Umgebung gut zu erreichen. Die Erreichbarkeit mit dem Bus ist, im Vergleich zu den anderen Bahnhöfen, als weniger gut zu bezeichnen.

Es ist zu erwarten, dass mit dem Ringschluss der S-Bahn der Bedarf für Abstellanlagen für Fahrräder sowie für die P+R-Parkplätze weiter zunehmen wird.

Mit dem Pkw ist der Bahnhof Aufhausen tendenziell gut zu erreichen, wobei der beschränkte Bahnübergang ein Hindernis darstellen kann.



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Bhf. Aufhausen**

Isochronen Fußweg

Zeichenerklärung

○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

■ 5 Minuten

■ 10 Minuten

■ 15 Minuten

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 0,5 1 km

Maßstab (DIN A4): 1:20000


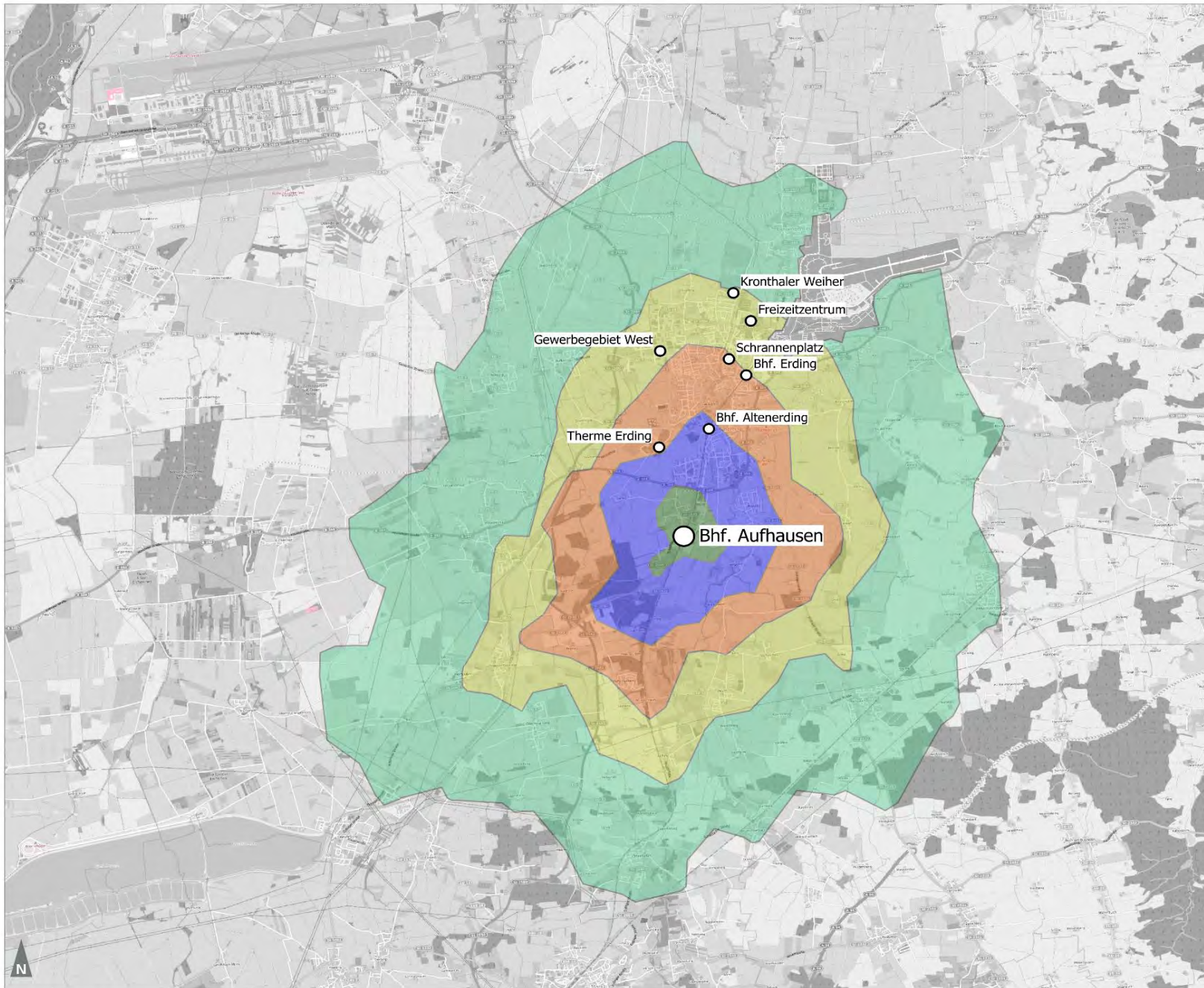
 team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 50- Bahnhof Aufhausen: Isochronenkarte Erreichbarkeit Fußwege (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Bhf. Aufhausen**

Isochronen Fahrrad

Zeichenerklärung

○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten

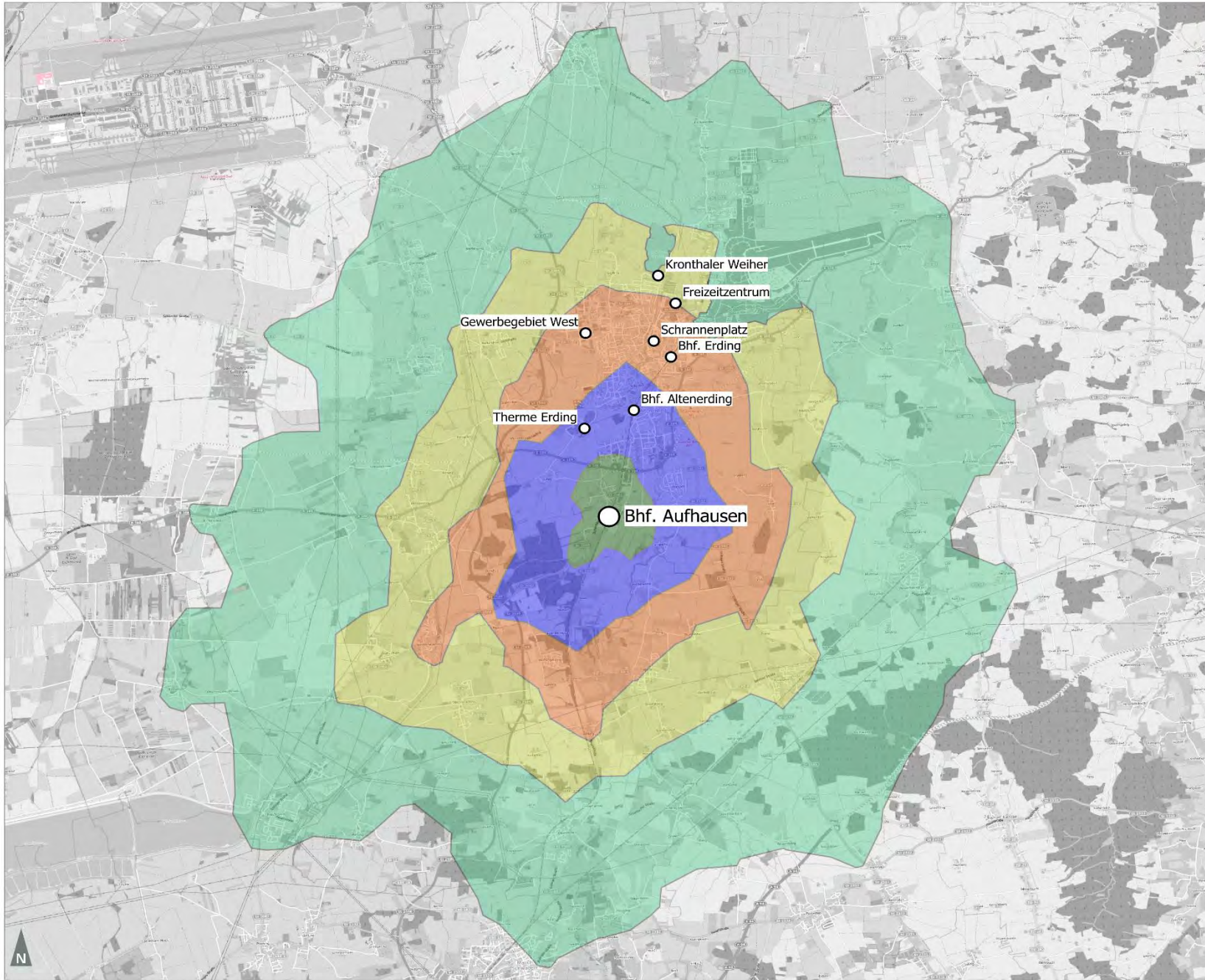
Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartgrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 51 - Bahnhof Aufhausen: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Bhf. Aufhausen**

Isochronen E-Bike

Zeichenerklärung

○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten

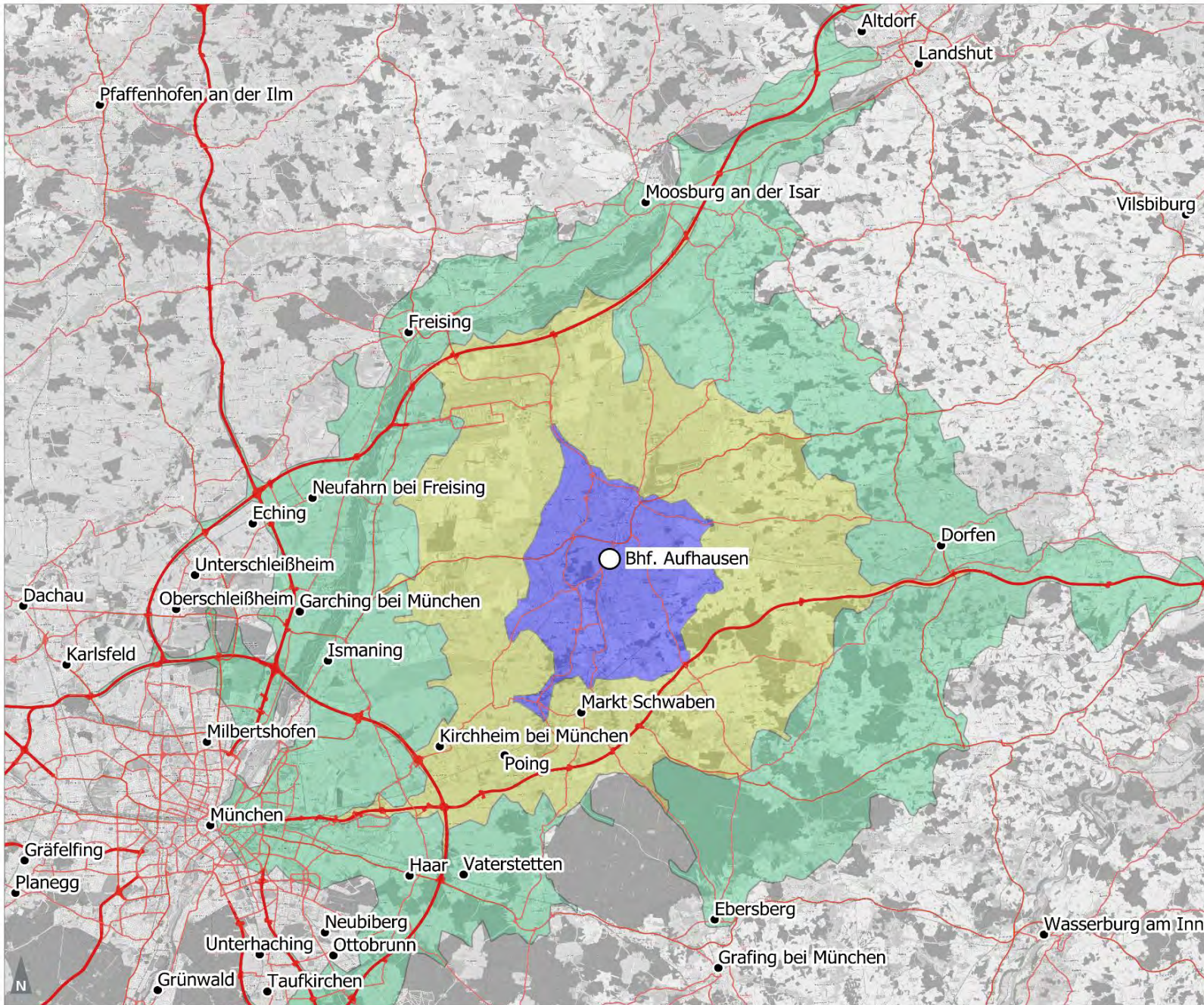
Bearbeitungsstand: 01.04.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



teamred team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 52 - Bahnhof Aufhausen: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem E-Bike (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Bhf. Aufhausen

Isochronen PKW

Zeichenerklärung

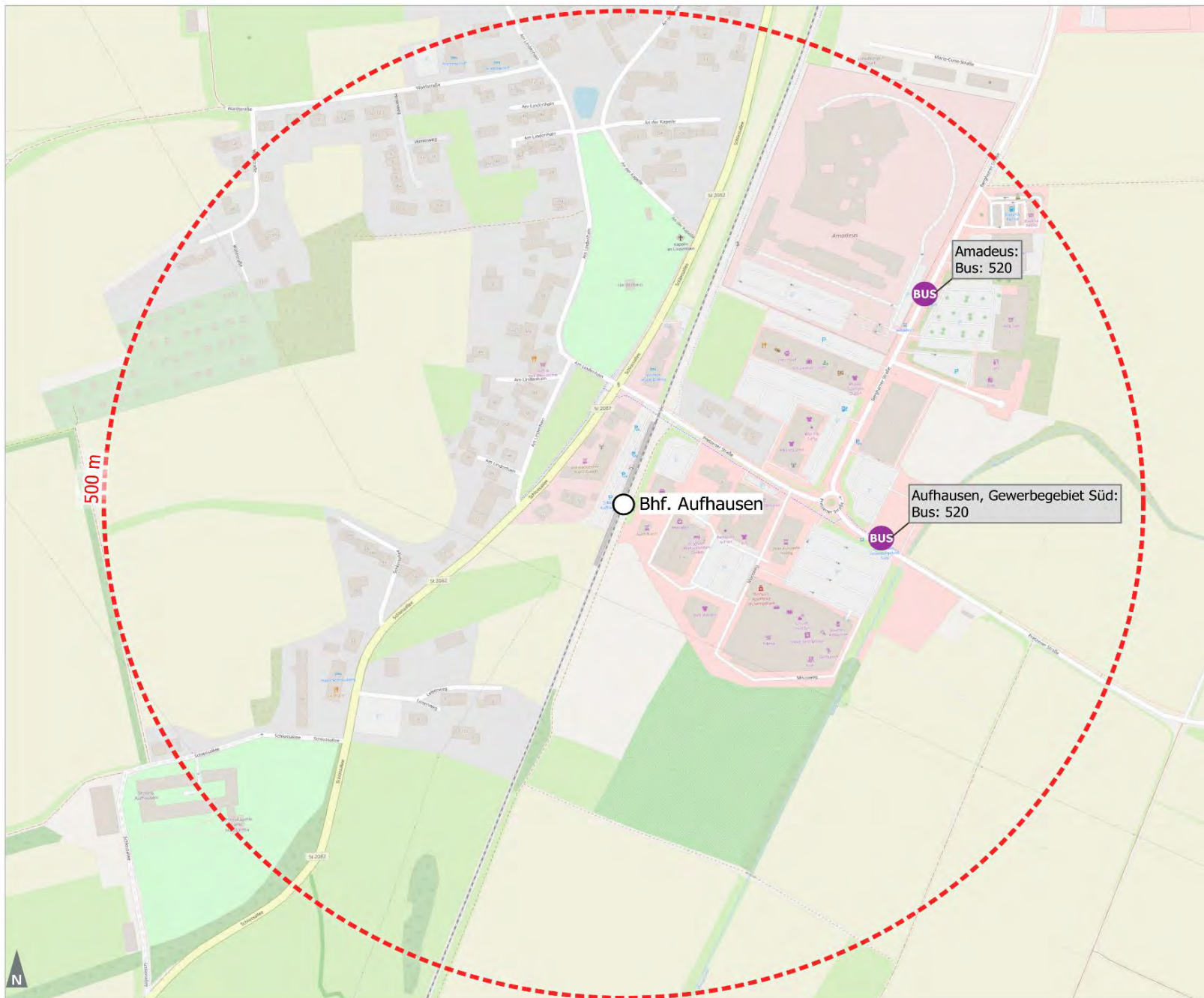
- Standort
- Isochronen Auto**
- 10 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten
- Städte > 10.000 Einwohner
- Straßen**
- Autobahn
- Bundes- und Staatsstraßen

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



Abbildung 53 - Bahnhof Aufhausen: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Pkw (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Bhf. Aufhausen**

Busanbindung

Zeichenerklärung

- Standort
- BUS Bushaltestellen

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich
 Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH




 team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 54 - Bahnhof Aufhausen: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)

4.2.5 Gewerbegebiet West

Im Gewerbegebiet West befindet sich eine große Bandbreite an großen Einzelhändlern wie Media Markt, Aldi, Lidl, DM und Expert. Alle sind eingebunden in eine Art Einkaufszentrum mit überregionaler Bedeutung. Im Kern dieses Zentrums sind neben vielen anderen Ketten C&A, TK Maxx und Sports Direct zu finden. Zum großen Verbund gehören auch ein Mc Donalds- und ein Burger King Restaurant. Wie bei vielen Einkaufszentren dieser Art existieren erhebliche Parkplatzkapazitäten.

Neben dem oben angesprochenen Einzelhandel sind im Gewerbegebiet auch industrielle Gewerbe wie Huber Technik und die Privatbrauerei Erdinger Weißbräu ansässig. Darüber hinaus gibt es mehrere Autohäuser und einen großen Baustoffhandel.

Fußwege

Auf der Isochronenkarte „Erreichbarkeit Fußwege“ (siehe. S. 105) zum Standort Gewerbegebiet West sind Isochronen um das Zentrum des Gebietes eingezeichnet. Aus der Karte lassen sich grob die Gehzeiten für Verbindungen innerhalb des Gebietes ableiten. Diese liegen innerhalb des Gebietes bei maximal 15 Minuten. Die straßenbegleitenden Fußwege sind angemessen ausgebaut.

Radwege

Auf den Isochronenkarten „Erreichbarkeit mit dem Fahrrad“ (siehe S. 106) sowie „Erreichbarkeit mit dem E-Bike“ (siehe S. 107) sind die Fahrzeiten vom Zentrum des Gebietes eingezeichnet. Dieses Zentrum ist von weiten Teilen des Erdinger Stadtgebietes aus in bis zu 10 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar. Vom Bahnhof Aufhausen ist der Standort in knapp 15 Minuten zu erreichen. Mit dem E-Bike / Pedelec verkürzt sich die Fahrzeit entsprechend.

Angewandt auf die Verbindungen innerhalb des Gebietes, ist jede Strecke in maximal 5 Minuten zu bewältigen. Fahrradfahrer und Fußgänger benutzen die gleichen Wege.



Abbildung 55 - Gehweg- Radfahrer frei (Eigenes Foto)



Abbildung 56 - Mischverkehr im Gewerbegebiet (Eigenes Foto)

Pkw

Das Gebiet hat überregionale Bedeutung und ist planerisch vor allem auf das Auto ausgelegt. Es steht vor jedem Markt Parkraum mit erheblichen Kapazitäten zur Verfügung.

Das Gewerbegebiet West ist aus allen Stadtteilen Erdings in etwa 10 Minuten Fahrtzeit mit dem Pkw erreichbar. Die überörtliche Anbindung erfolgt über die nahegelegene Flughafentangente. Vom Flughafen aus ist der Standort in knapp 20 Minuten zu erreichen. Auch die Entfernung zur A94 und zur A92 beträgt etwa 20 Minuten. Der Autobahnring um München, sowie die A9 sind etwa 30 Minuten entfernt. Von den größeren Städten Ismaning und Freising aus ist das Gewerbegebiet ebenfalls in 30 Minuten zu erreichen, von Landshut und Ebersberg dauert es etwas länger als 30 Minuten.



Abbildung 57 - Parkplatz im Gewerbegebiet (Eigenes Foto)

ÖPNV

Im Radius von 500 Metern, ausgehend vom gewählten Standort im Gewerbegebiet West, befinden sich sieben Bushaltestellen. An den Stationen Gewerbegebiet West (Buslinie 520), Josef-Schwankl-Straße (Buslinien 520, 530, 540), Valentin-Kirmeyer-Straße (Buslinie 520), Johann-Auer-Straße (Buslinien: 520, 530, 540), Rennweg (Buslinien 530, 540) und Robert-Bosch-Straße (Buslinie 530) ist das Gebiet durch die Ringbuslinie Erding erschlossen. Überregional ist das Gewerbegebiet West durch die Buslinie 507 zwischen Markt Schwaben und Bahnhof Erding, der Buslinie 512 zwischen dem Flughafen München und dem Bahnhof Erding, sowie durch die Buslinie 515 zwischen der Bahnstation Hallbergmoos (S8) und dem Bahnhof Erding (S2), mit der Region verbunden.

Nachfolgend werden die Haltestellen Johann-Auer-Straße, Erding West und Josef-Schwankl-Straße näher betrachtet.

Johann-Auer-Straße

Linie	Strecke	Betriebszeiten	Taktung
Buslinie 520	Bhf. Erding Ringlinie	06:53 Uhr – 19:53 Uhr	80-Minuten-Takt
Buslinie 530	Bhf. Erding Ringlinie	07:17 Uhr – 19:17 Uhr	Stündlich Sa,, So, und Feiertag: kein Verkehr
Buslinie 540	Bhf. Erding Ringlinie	06:47 Uhr – 20:27 Uhr	Stündlich sowie 20:27 Uhr Sa. abweichend So. und Feiertag: kein Verkehr

Gewerbegebiet Erding West

Linie	Strecke	Betriebszeiten*	Taktung
Buslinie 507	Bhf. Erding – Markt Schwaben	05:58 Uhr – 16:38 Uhr	05:58 Uhr / 06:30 Uhr / 07:18 Uhr / 13:32 Uhr / 15:42 Uhr / 16:38 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
Buslinie 507	Markt Schwaben – Bhf. Erding	07:06 Uhr – 13:50 Uhr	07:06 Uhr / 07:40 Uhr / 12:46 Uhr / 13:50 Uhr Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
Buslinie 512	Bhf. Erding – Flughafen Terminal 1	03:22 Uhr – 22:45 Uhr	40- bis 80-Minuten-Takt Sa., So. und Feiertag: 160-Minuten-Takt

Buslinie 512	Flughafen Terminal 1 – Bhf. Erding	04:22 Uhr – 23:41 Uhr	40- bis 80-Minuten-Takt Sa., So. und Feiertag: 160-Minuten-Takt
Buslinie 515	Hallbergmoos – Bhf. Erding	06:18 Uhr – 20:18 Uhr	06:18 Uhr / 07:38 Uhr / 07:43 Uhr / 08:58 Uhr / 13:03 Uhr / 14:18 Uhr / 16:18 Uhr / 17:38 Uhr / 18:58 Uhr / 20:18 Uhr Sa., So. und Feiertag: vereinzelte Fahrten
Buslinie 515	Bhf. Erding – Hallbergmoos	05:26 Uhr – 20:46 Uhr	05:26 Uhr / 06:46 Uhr / 08:06 Uhr / 09:26 Uhr / 13:26 Uhr / 13:31 Uhr / 14:46 Uhr / 16:46 Uhr / 18:06 Uhr / 19:26 Uhr / 20:46 Uhr Sa., So. und Feiertag: vereinzelte Fahrten
Buslinie 520	Bhf. Erding Ringlinie	06:51 Uhr – 19:51 Uhr	80-Minuten-Takt Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr

Josef-Schwankl-Straße

Linie	Strecke	Betriebszeiten*	Taktung
Buslinie 530	Erding Ringlinie	07:15 Uhr – 19:15 Uhr	Stündlich Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
Buslinie 540	Erding Ringlinie	06:45 Uhr – 20:25 Uhr	Stündlich So. und Feiertag: kein Verkehr

* Betriebszeiten beziehen sich auf Schultage

Von den insgesamt sieben Bushaltestellen im Gewerbegebiet verfügen nur wenige über einen Witterungsschutz bzw. Sitzgelegenheiten.



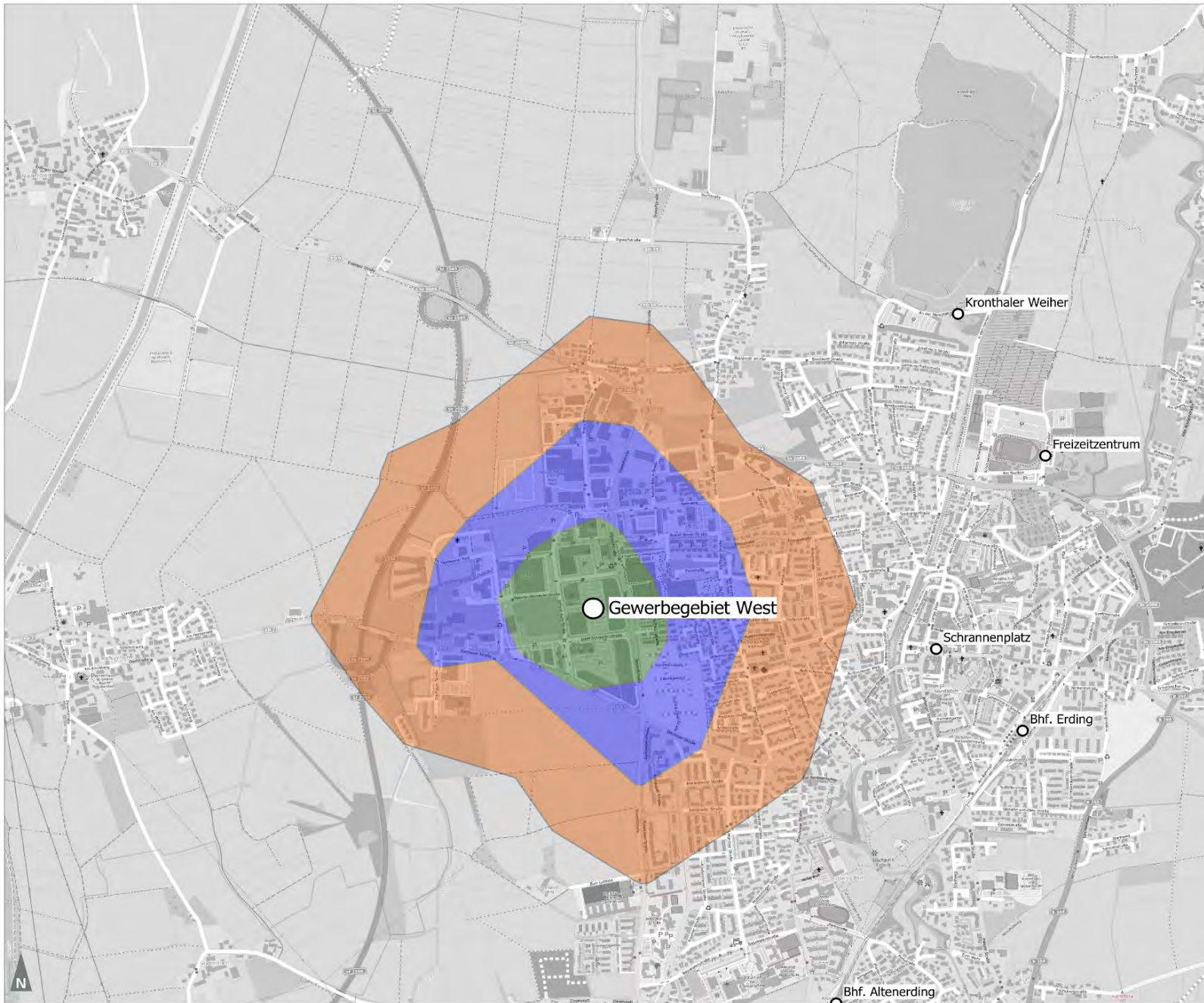
Abbildung 58 - Bushaltestelle Gewerbegebiet West (Eigenes Foto)

Fazit Standort Gewerbegebiet West

Im Gewerbegebiet West gibt es verschiedene Einkaufsmöglichkeiten mit regionaler und überregionaler Bedeutung. Es ist insgesamt stark auf den Pkw ausgerichtet und generiert entsprechend viel Pkw-Verkehr.

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes mit dem öffentlichen Nahverkehr innerhalb Erdings ist verhältnismäßig gut, auch mit dem Fahrrad ist das Gewerbegebiet von der Innenstadt und auch den anderen Ortsteilen aus gut zu erreichen. Die Wegführungen innerhalb des Gebietes für Fuß- und Radverkehr sind jedoch unzureichend.

Die ÖPNV-Verbindung zum Bahnhof Erding ist befriedigend.



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Gewerbegebiet West**

Isochronen Fußweg

Zeichenerklärung

○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

■ 5 Minuten

■ 10 Minuten

■ 15 Minuten

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

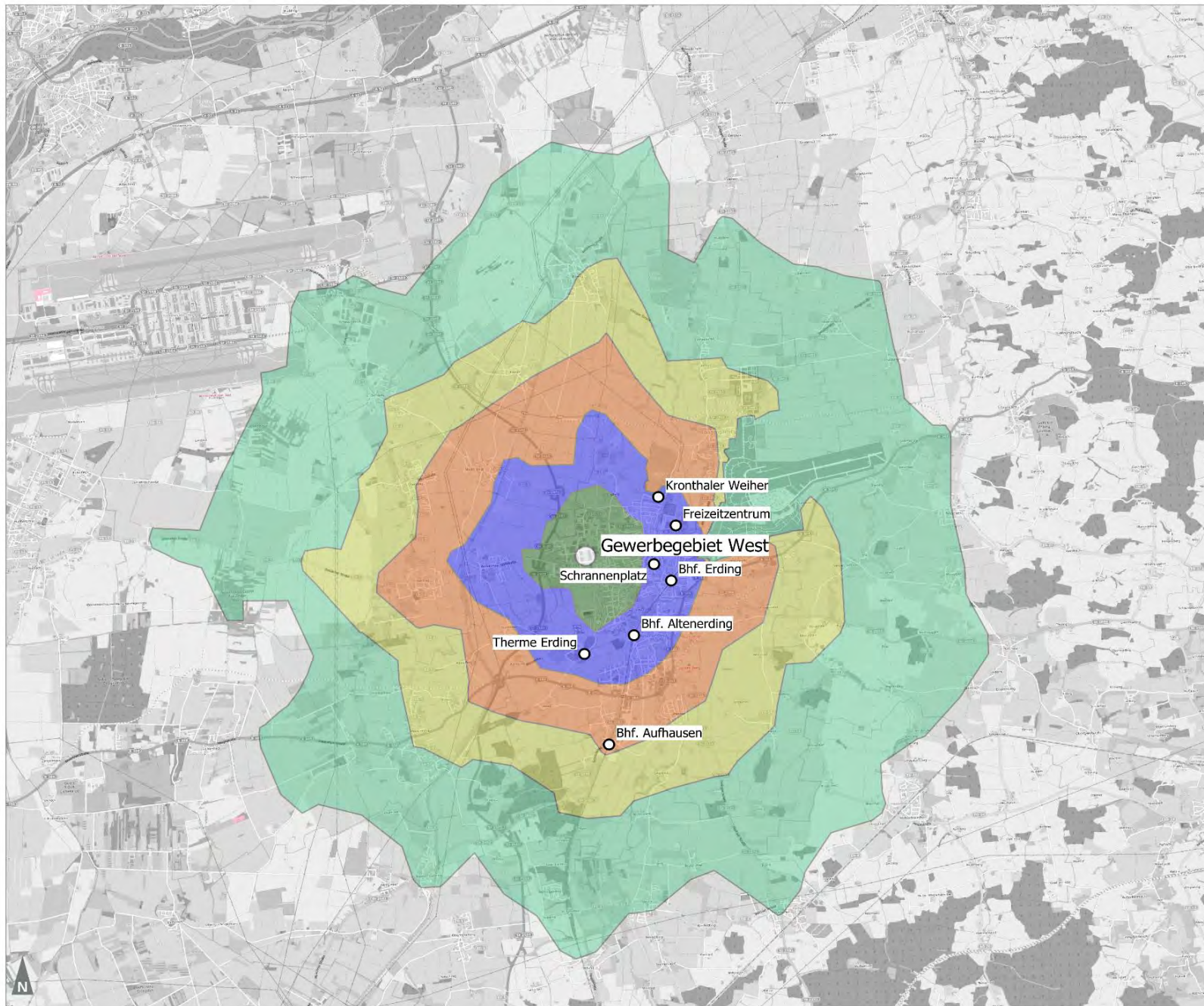
Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 0.5 1 km

Maßstab (DIN A4): 1:20000

 team red Deutschland GmbH
 Altmstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 59 - Gewerbegebiet West: Isochronenkarte Erreichbarkeit Fußwege (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Gewerbegebiet West**

Isochronen Fahrrad

Zeichenerklärung

○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

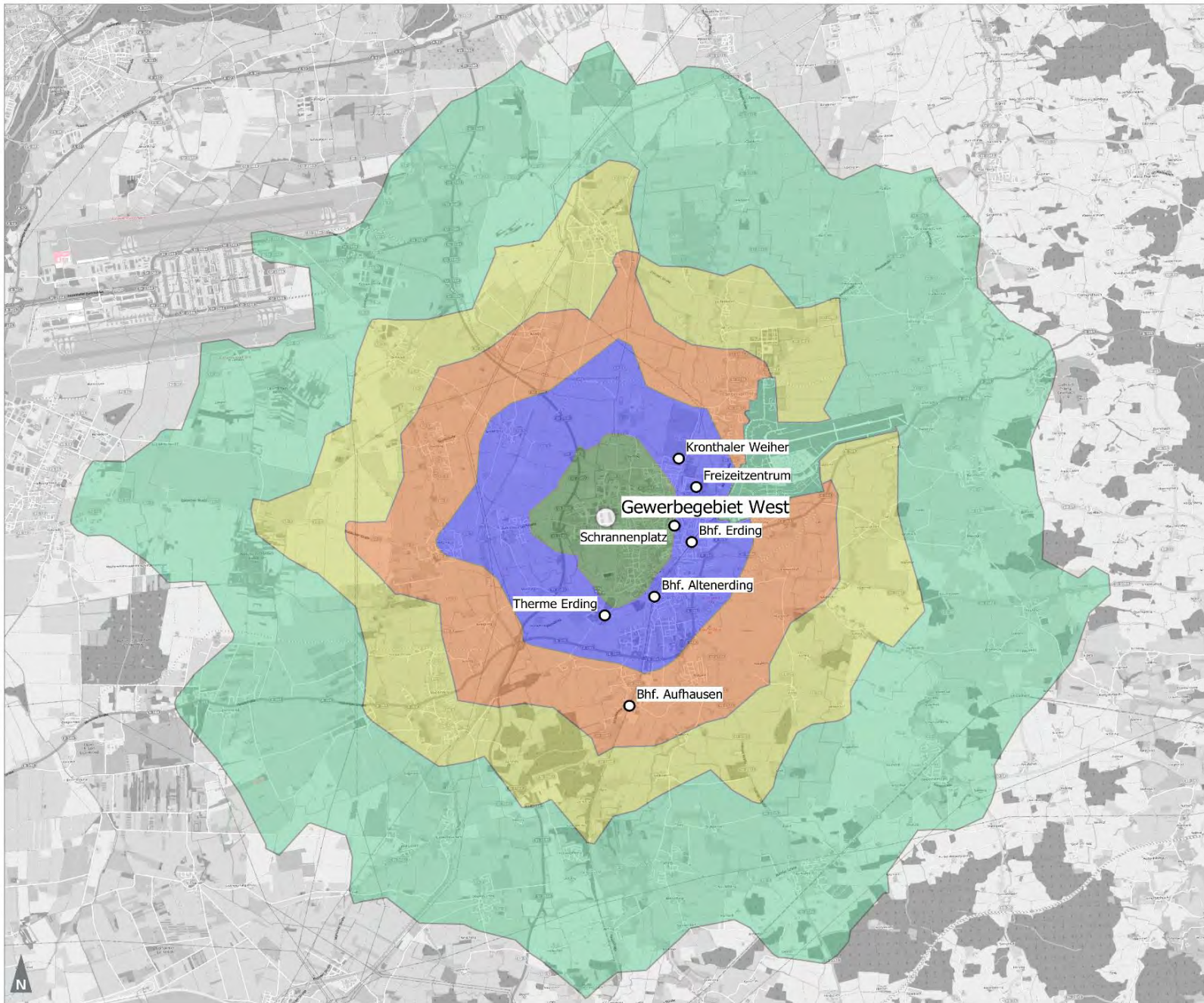
Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 2 4 km

Maßstab (DIN A4): 1:100000

team red Deutschland GmbH
 Alnstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 60 - Gewerbegebiet West: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



Erding Erreichbarkeitsanalyse Standort Gewerbegebiet West

Isochronen E-Bike

Zeichenerklärung

○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 2 4 km

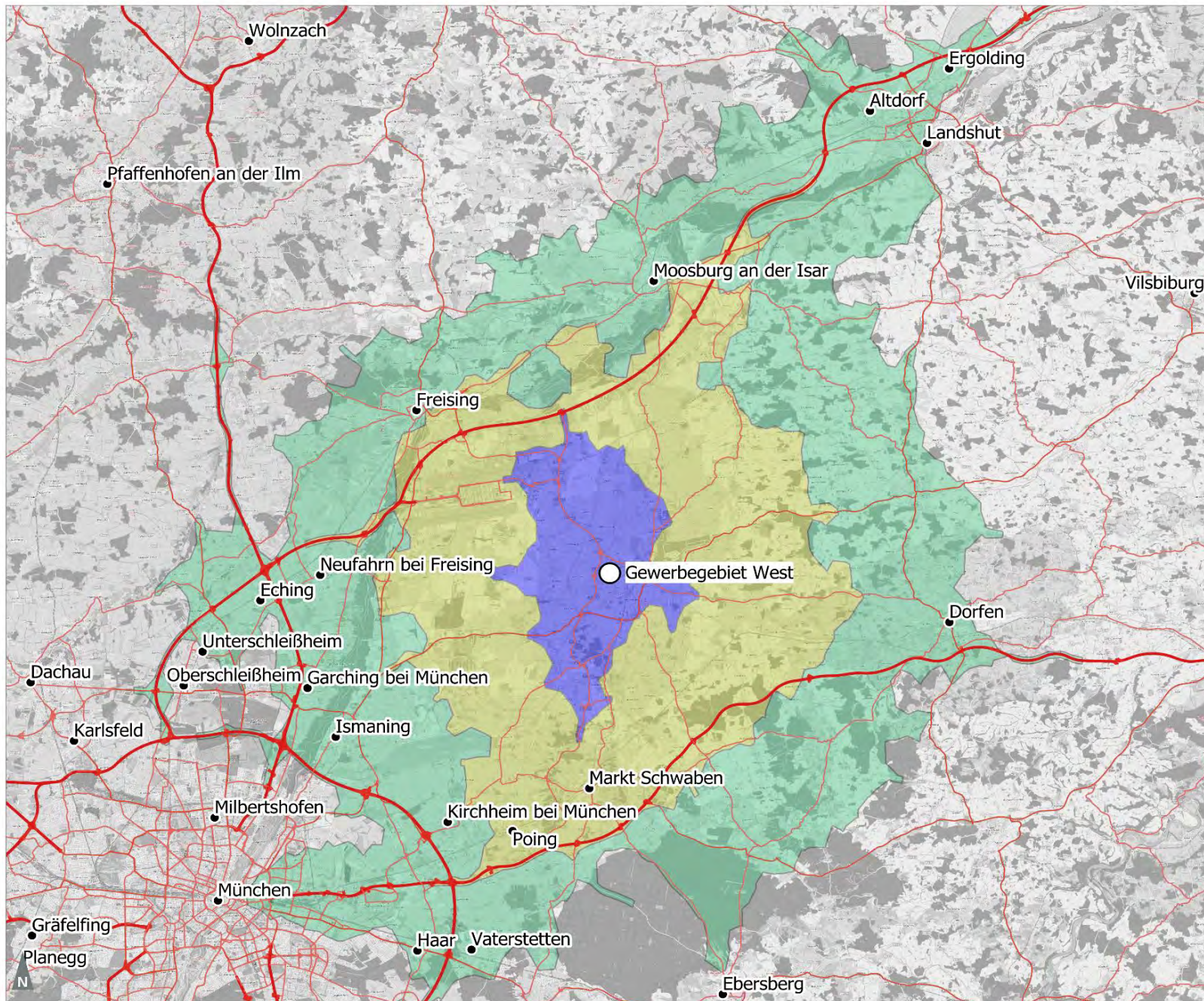


Maßstab (DIN A4): 1:100000



team red Deutschland GmbH
 Alimstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 61 - Gewerbegebiet West: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem E-Bike (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Gewerbegebiet West**

Isochronen PKW

Zeichenerklärung

- Standort
- Isochronen Auto**
 - 10 Minuten
 - 20 Minuten
 - 30 Minuten
- Städte > 10.000 Einwohner
- Straßen**
 - Autobahn
 - Bundes- und Staatsstraßen

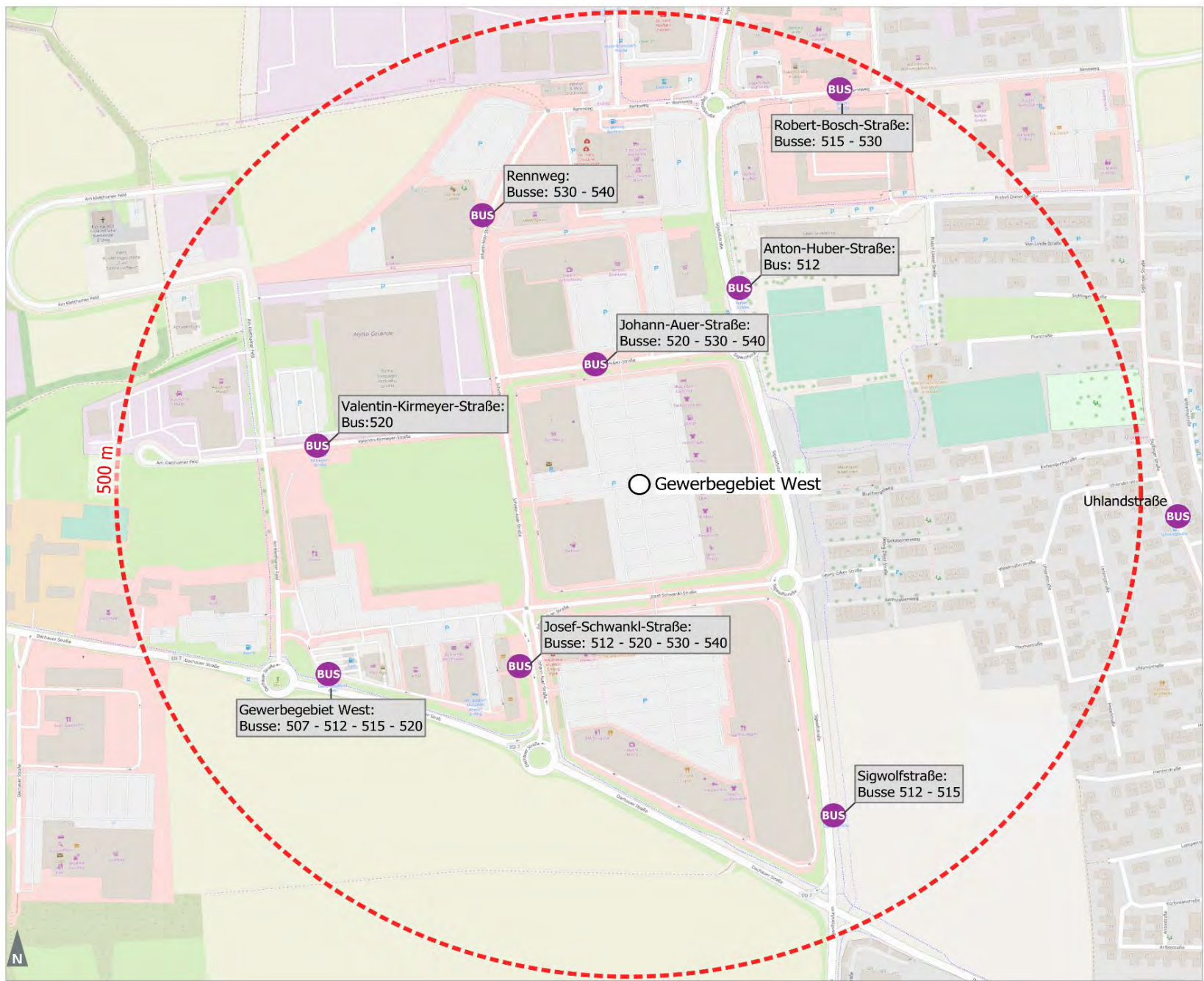
Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 5 10 km
 Maßstab (DIN A4): 1:300000

teamred team red Deutschland GmbH
 Altmstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 62 - Gewerbegebiet West: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Pkw (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Gewerbegebiet West**

Busanbindung

Zeichenerklärung

- Standort
- BUS** Bushaltestellen

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



Abbildung 63 - Gewerbegebiet West: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)

4.2.6 Freizeitzentrum-Nord

Im Freizeitzentrum Erding sind eine Reihe von Sportstätten, Sportvereinen und anderen Nutzungen auf einem weitläufigen Gelände ansässig, unter anderem:

- Hallen- und Freibad
- Eislauhalle
- Tennisverein

Auf dem großen Festplatz findet das Volksfest, Festivals und auch Flohmärkte statt. In den Zwischenzeiten wird der Platz vor allem als Parkplatz genutzt. Im Norden des Freizeitzentrums schließt sich eine Kleingartenanlage an.

Fußwege

Von der Innenstadt und dem Bahnhof Erding ist das Freizeitzentrum-Nord fußläufig in maximal 15 Minuten erreichbar. Auf der nachfolgenden Isochronenkarte (siehe S. 115) sind um den Standort Freizeitzentrum Isochronen der Fußwege mit Gehzeiten von 5 Minuten, 10 Minuten und 15 Minuten zu sehen.

Es existieren im Umfeld straßenbegleitende Fußwege. Die Anton-Bruckner-Straße kann durch Unterführungen sicher gequert werden. Die Wege in die Innenstadt sind gut beschildert.

Radverkehr

Als herausragender Standort diverser Freizeiteinrichtungen ist eine gute Erreichbarkeit mit dem Fahrrad insbesondere für Kinder und Jugendliche von großer Bedeutung. Mit dem Fahrrad ist das Freizeitzentrum aus dem gesamten Stadtgebiet in maximal 20 Minuten zu erreichen, mit einem Pedelec verkürzen sich die durchschnittlichen Fahrzeiten entsprechend. Auf den Isochronenkarten für das Fahrrad und dem E-Bike (siehe S. 116 und 117) sind um den Standort Freizeitzentrum die Erreichbarkeiten dargestellt. Die Isochronen haben die Abstände 5, 10, 15, 20 und 30 Minuten.

Entlang der Anton-Bruckner-Straße befindet sich ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der auf der Nordseite in beiden Richtungen befahren werden kann. Die Unterführungen unter der Anton-Bruckner-Straße hindurch sind ebenfalls als gemeinsame Geh- und Radwege ausgewiesen.

Die Straße Am Stadion und die Schützenstraße sind als Fahrradstraßen ausgewiesen, sodass in dem gesamten Bereich um das Stadion der Radverkehr Vorrang hat. Der Geislinger Anger ist für den Pkw-Verkehr gesperrt, Radfahrer sind zugelassen.

Die Einrichtungen verfügen über umfangreiche Fahrradabstellanlagen.



Abbildung 64 - Fahrradabstellanlagen vor dem Hallen- und Freibad (Eigenes Foto)

Pkw

Das Freizeitzentrum ist innerhalb des Stadtgebietes innerhalb von 10 Minuten mit dem Pkw zu erreichen. Die Fahrt vom Flughafen aus dauert knapp 20 Minuten. Weitere Fahrtzeiten können der nachfolgenden Isochronenkarte für den Pkw-Verkehr entnommen werden (siehe S. 118).

Auf der Anton-Bruckner-Straße ist Tempo 50 zulässig. Die Straßen im Bereich des Freizeitzentrums sind als Fahrradstraßen ausgewiesen. Motorisierte Verkehrsmittel sind zulässig, der Radverkehr hat jedoch Vorrang.

Stadion, Hallen- und Freibad und Eissporthalle verfügen jeweils über eigene Parkplätze. Für den Fall, dass diese nicht ausreichen, kann auch der Volksfestplatz als Stellfläche genutzt werden, insofern dort keine Veranstaltungen ist. Alle Stellplätze in diesem Bereich sind kostenfrei.

Der Parkplatz „Am Stadion“ wird auch von Mitarbeitern und Besuchern aus der Altstadt genutzt.



Abbildung 65 - Parkplatz „Am Stadion“ (Eigenes Foto)



Abbildung 66 - Volksfestplatz (Eigenes Foto)

ÖPNV

Der Standort Freizeitzentrum-Nord wird über die Stadtbuslinien 530 und 540 bedient. Vom Bahnhof Erding ist der Standort mit der Buslinie 540 in 7 Minuten zu erreichen.

An Schultagen wird die Haltestelle morgens, mittags und nachmittags zusätzlich von der Buslinie 511 angefahren, welche zwischen Erding und Freising verkehrt. Die Buslinie 569 verbindet das Freizeitzentrum drei bzw. vier Mal am Tag mit den im Norden Erdings gelegenen Orten Gaden und Eitting.

Die Haltestelle ist mit Sitzgelegenheiten und einem Witterungsschutz ausgestattet.

Haltestelle „Am Stadion“

Linie	Strecke	Betriebszeiten*	Taktung
Buslinie 511	Bhf. Erding – Freising	06:03 Uhr – 16:13 Uhr	06:03 Uhr / 06:56 Uhr / 06:59 Uhr / 12:13 Uhr / 12:16 Uhr / 16:12 Uhr / 16:13 Uhr
Buslinie 511	Freising – Bhf. Erding	06:46 Uhr – 17:36 Uhr	6:46 Uhr / 13:53 Uhr / 15:26 Uhr / 16:40 Uhr / 16:44 Uhr / 17:37 Uhr
Buslinie 512	Bhf. Erding – Flughafen Terminal 1	03:15 Uhr – 22:38 Uhr	1 - 2-mal pro Stunde (40-Minuten-Takt) Sa., So., Feiertag: 80-Minuten-Takt
Buslinie 512	Flughafen Terminal 1 – Bhf. Erding	04:28 Uhr – 23:47 Uhr	1 - 2-mal pro Stunde (40-Minuten-Takt) Sa., So., Feiertag: 80-Minuten-Takt
Buslinie 569	Gaden Ost – Herzog-Tassilo-Realschule	08:50 Uhr – 17:37 Uhr	08:50 Uhr / 14:46 Uhr / 17:37 Uhr
Buslinie 569	Erding Irlanger – Gaden Ost	06:36 Uhr – 17:54 Uhr	06:36 Uhr / 13:39 Uhr / 16:19 Uhr / 17:54 Uhr

Buslinie 530	Bhf. Erding Ringlinie	05:52 Uhr – 19:03 Uhr	05:52 Uhr / 06:14 Uhr ab 07:03 Uhr stündlich Sa., So., Feiertag: kein Verkehr
Buslinie 540	Bhf. Erding Ringlinie	06:58 Uhr – 20:38 Uhr	Stündlich sowie um 20:38 Uhr So., Feiertag: kein Verkehr

* Die Betriebszeiten beziehen sich auf Schultage

Fazit Standort Freizeitzentrum-Nord

Der Standort ist sowohl mit dem Fahrrad als auch zu Fuß von der Innenstadt, dem Bahnhof Erding sowie von den meisten Stadtteilen aus gut zu erreichen. Die bestehende Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer ist überwiegend positiv zu beurteilen. Dies ist von besonderer Bedeutung, da das Freizeitzentrum für Kinder und Jugendliche gut und sicher zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbar sein muss.

Über die Anton-Bruckner-Straße ist der Standort ideal an das örtliche und überörtliche Straßennetz angebunden. Der große Festplatz wird die meiste Zeit als Parkplatz genutzt, die Schwimmbäder und die Eissporthalle besitzen darüber hinaus eigene Parkplätze. Abgesehen von einigen Großveranstaltungen reicht die Anzahl der Stellplätze für diesen Standort problemlos aus. Die südlich gelegenen Stellplätze eignen sich daher momentan als ergänzende Parkplätze für die Altstadt, der nördlich gelegene Festplatz als Ergänzung zu den Stellplätzen am Kronthaler Weiher.

Die Anbindung des Freizeitentrums mit dem ÖPNV ist ebenfalls als gut zu bezeichnen.



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Freizeitzentrum**

Isochronen Fußweg

Zeichenerklärung

○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

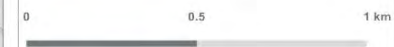
■ 5 Minuten

■ 10 Minuten

■ 15 Minuten

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



Maßstab (DIN A4): 1:20000


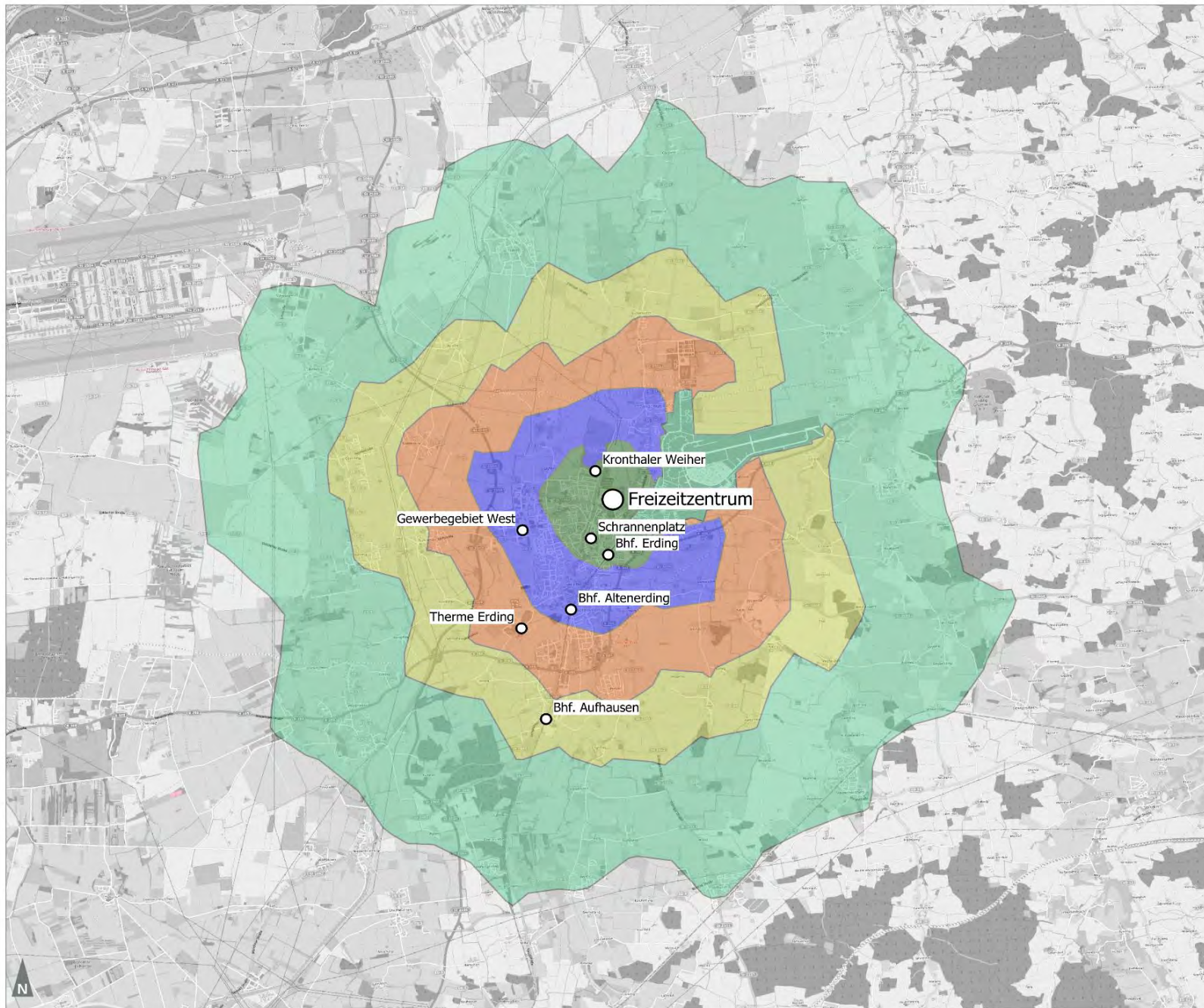

 team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 67 - Freizeitzentrum-Nord: Isochronenkarte Erreichbarkeit Fußwege (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Freizeitzentrum**

Isochronen Fahrrad

Zeichenerklärung

○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

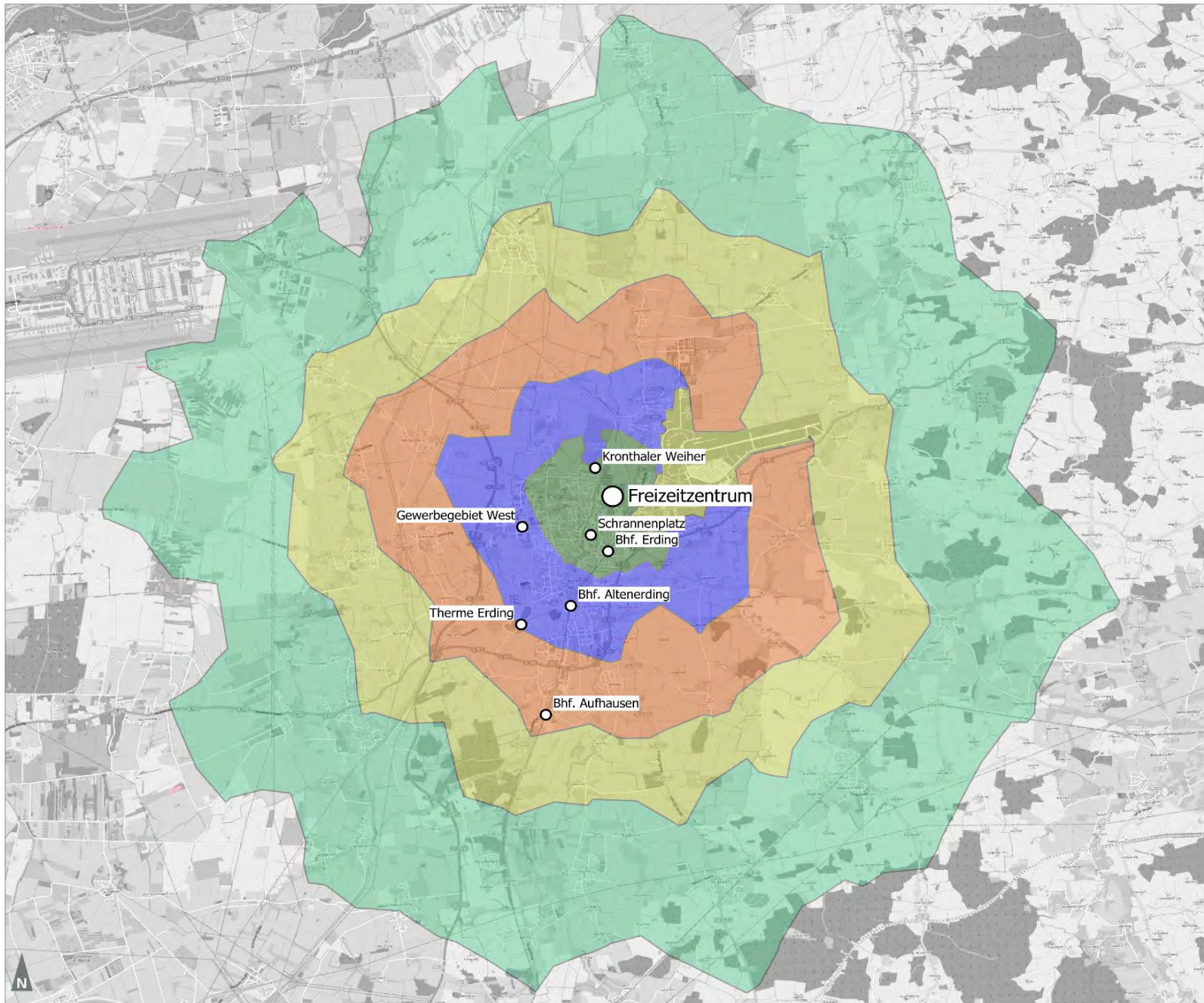
Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 2 4 km

Maßstab (DIN A4): 1:100000

teamred team red Deutschland GmbH
 Almadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 68 - Freizeitzentrum-Nord: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



Erding Erreichbarkeitsanalyse Standort Freizeitzentrum

Isochronen E-Bike

Zeichenerklärung

○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten

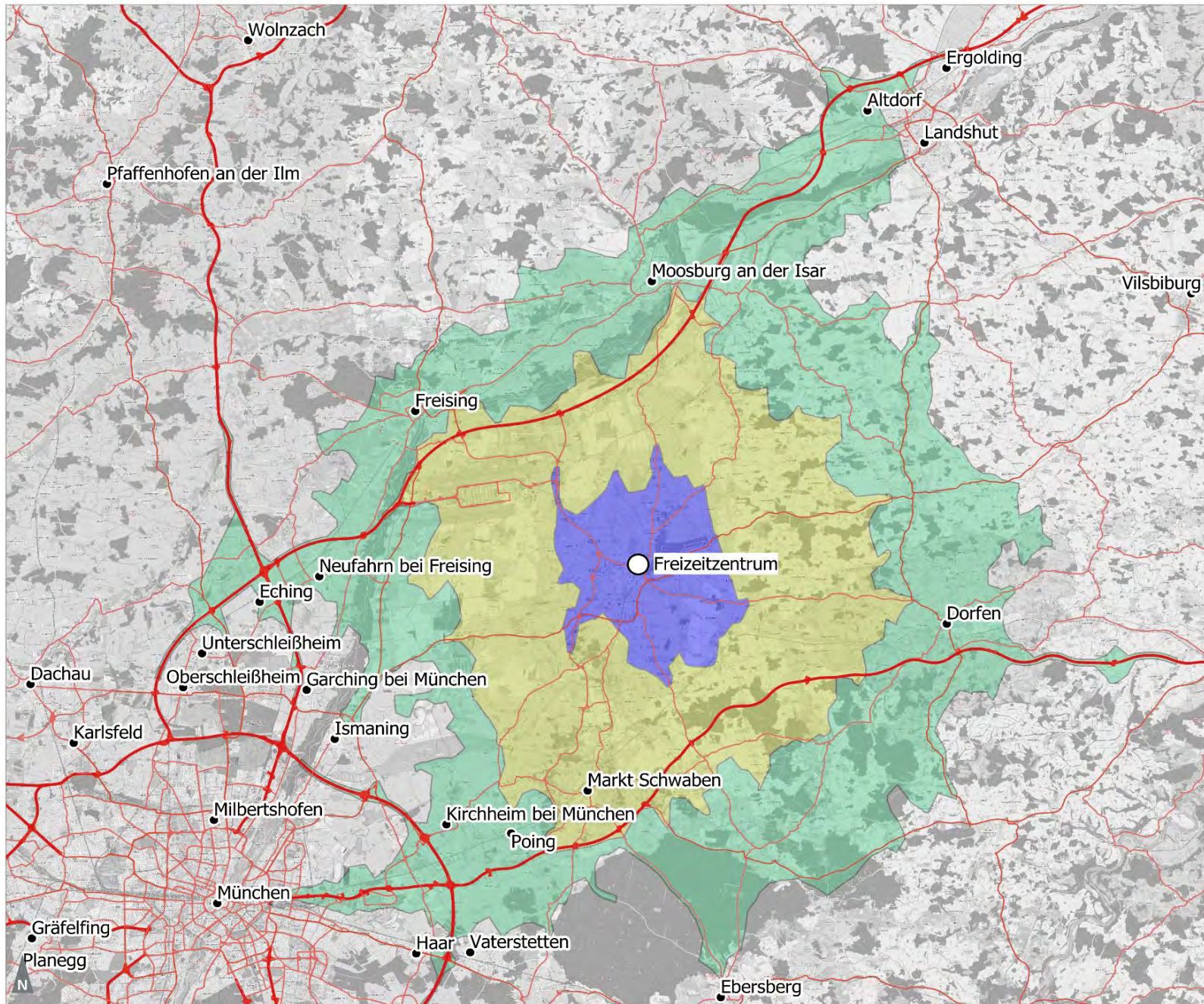
Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 69 - Freizeitzentrum-Nord: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem E-Bike (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Freizeitzentrum**

Isochronen PKW

Zeichenerklärung

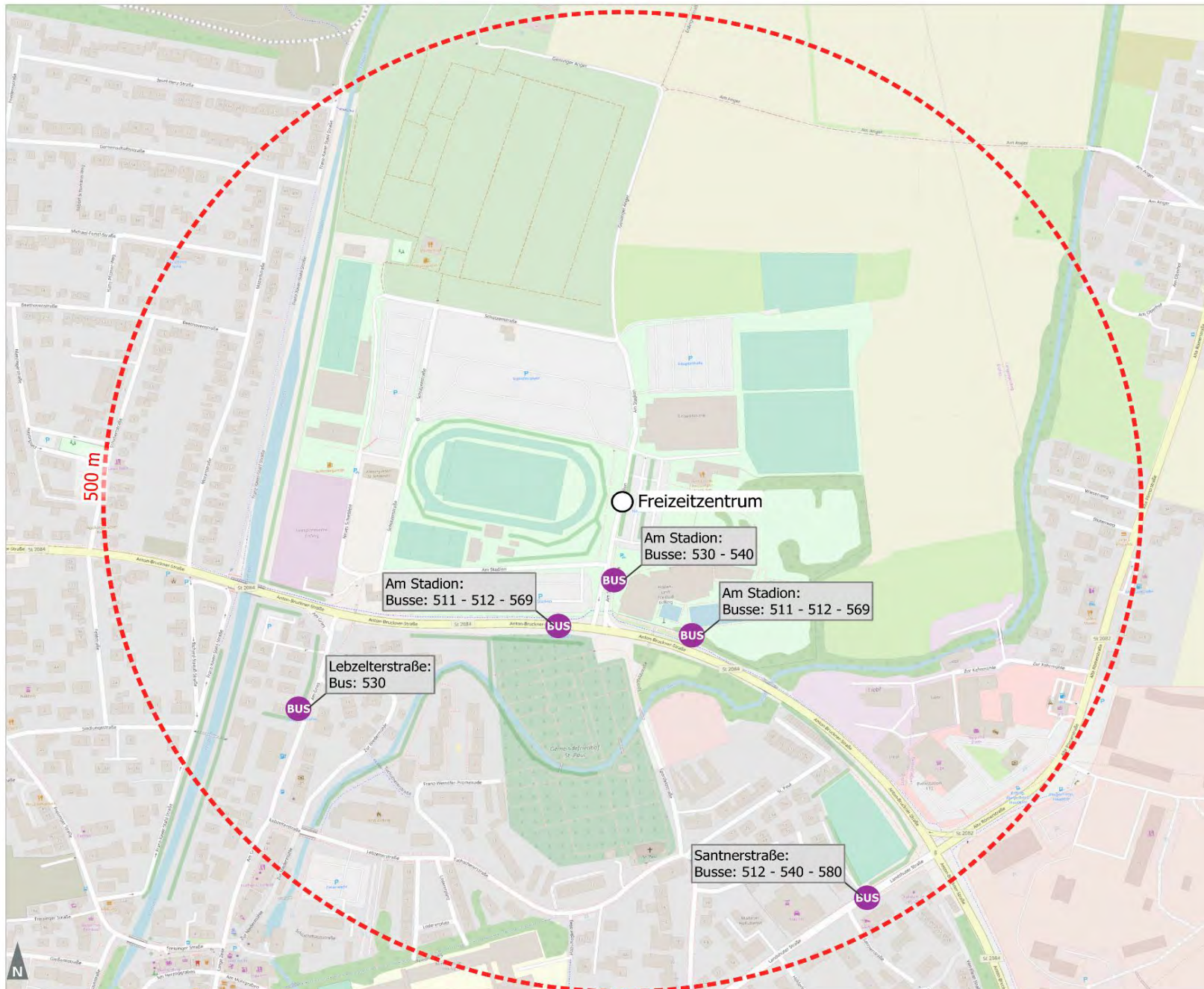
- Standort
- Isochronen Auto**
- 10 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten
- Städte > 10.000 Einwohner
- Straßen**
- Autobahn
- Bundes- und Staatsstraßen

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich
 Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



teamred team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 70 - Freizeitzentrum-Nord: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Pkw (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



Erding Erreichbarkeitsanalyse Standort Freizeitzentrum

Busanbindung

Zeichenerklärung

- Standort
- Bushaltestellen

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



team red Deutschland GmbH
Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 71 - Freizeitzentrum-Nord: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)

4.2.7 Kronthaler Weiher

Der Kronthaler Weiher liegt im Norden der Stadt Erding. Er entstand ab 1965 durch Kiesabbau und ist mit einer Fläche von 22 Hektar der größte Baggersee des Landkreises Erding. Er stellt ein sehr beliebtes lokales und regionales Naherholungsgebiet dar. Heute befinden sich auf dem Gelände verschiedene Sportstätten wie Beach-Volleyball, Boccia, Bolzplatz, Beach-Handball und eine Trampolinanlage sowie verschiedene Spielplätze. Zum Weiher gehören außerdem eine Minigolfanlage und ein Parkplatz mit 637 Stellplätzen sowie neun Behindertenstellplätze.

Fußwege

Schnell fußläufig erreichbar ist der Kronthaler Weiher aus dem Norden Erdings und von Langengeisling aus. Auf der Isochronenkarte für die Fußwege (siehe S. 125) sind um den Standort die Fußwege mit Gehzeiten von 5 Minuten, 10 Minuten und 15 Minuten zu sehen.

Zum Kronthaler Weiher gibt es eine Reihe von Fußwegen, die zumindest in Teilen abseits des Autoverkehrs geführt werden, z.B. entlang des Fehlbachs in Richtung Stadtmitte oder durch die Kleingartenanlage in Richtung Volksfestplatz.



Abbildung 72 - Brücke in Richtung Volksfestplatz (Eigenes Foto)

Radverkehr

Der Kronthaler Weiher ist von einem Großteil des Erdinger Stadtgebietes innerhalb von 10-15 Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen. Lediglich im südlichen Bereich um die Bahnstation Aufhausen beträgt die Fahrtzeit mit dem Fahrrad ca. 20 Minuten. Mit einem Pedelec verkürzen sich die durchschnittlichen Fahrzeiten noch einmal, sodass auch der Ortsteil Aufhausen in etwa 15 Minuten zu erreichen ist.

Aus dem Umland führen verschiedene Feldwege abseits des Autoverkehrs zum Weiher. In Richtung Innenstadt Erding gibt es einen gemeinsamen Geh- und Radweg entlang des Fehlbachs, der ebenfalls überwiegend autofrei geführt wird.



Abbildung 73 - Gemeinsamer Fuß- und Radweg entlang des Fehlbachs (Eigenes Foto)

Die Straßen An der Melkstatt und In den Hacken sind am Weiher zwar auf 30 km/h begrenzt, trotzdem kann das Radfahren bei hohem Verkehrsaufkommen und durch die Kies-Lkws dort unangenehm sein.



Abbildung 74 - Kreuzungssituation Parkplatz am Kronthaler Weiher (Eigenes Foto)

Am See sind an zentralen Punkten gute Fahrradabstellanlagen vorhanden, die aber bei hohen Besucherzahlen nicht ausreichen.

Pkw

Aus Erding heraus dauert die Fahrtzeit im Allgemeinen weniger als 10 Minuten und auch aus dem Umland ist der See in relativ kurzer Zeit zu erreichen. Entsprechend groß ist die Besucherzahl an Sommerwochenenden mit gutem Wetter.

An diesen Wochenenden kommt es daher häufig zu chaotischen Zuständen. Die vorhandenen Stellplätze reichen nicht aus, sodass die Besucher im anschließenden Wohngebiet oder verbotswidrig in den Anfahrtzonen für Rettungsfahrzeuge stehen. Dies führt zu Konflikten mit den Anwohnern und zu schwierigen Einsätzen für das Ordnungsamt. Eine Alternative könnte sein, den Volksfestplatz, der in wenig mehr als 5 Minuten fußläufig erreichbar ist, als Überlaufparkplatz zu nutzen.

Die Parkplätze am Kronthaler Weiher sind bisher kostenfrei, werden aber ab der Saison 2020 kostenpflichtig sein. Über Nacht darf hier nicht geparkt werden, die Nutzung ist nur von 07:00 Uhr bis 23:00 Uhr erlaubt.



Abbildung 75 - Parkplatz am Kronthaler Weiher während der Erweiterungsarbeiten (Eigenes Foto)

Das südlich gelegene Wohngebiet ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Der Zeitvorteil mit dem Pkw im Vergleich zum Fahrrad dürfte für viele Erdinger relativ gering sein, insbesondere bei Berücksichtigung der kritischen Parksituation im Sommer.

ÖPNV

Die nächstgelegenen Busstationen am Kronthaler Weiher sind Glockengießerstraße und Ganghoferstraße, welche durch die Ringbuslinie 540 u.a. an den Bahnhof Erding angebunden ist. Die Haltestellen werden stündlich bedient, jedoch nicht an Sonn- und Feiertagen.

Die Haltestelle Ganghoferstraße liegt fußläufig etwas mehr als 5 Minuten vom Kronthaler Weiher entfernt. Sie ist mit einem Wetterschutz und Sitzgelegenheiten ausgestattet.

Ganghoferstraße

Linie	Strecke	Betriebszeiten*	Taktung
Buslinie 540	Bhf. Erding – Bhf. Erding F.-Brombach-Str. – Am Stadion – Williamsville – Bhf. Erding	06:55 – 20.35 Uhr	Weitgehend stündlich So und Feiertag: kein Verkehr

*Die Betriebszeiten beziehen sich auf Schultage



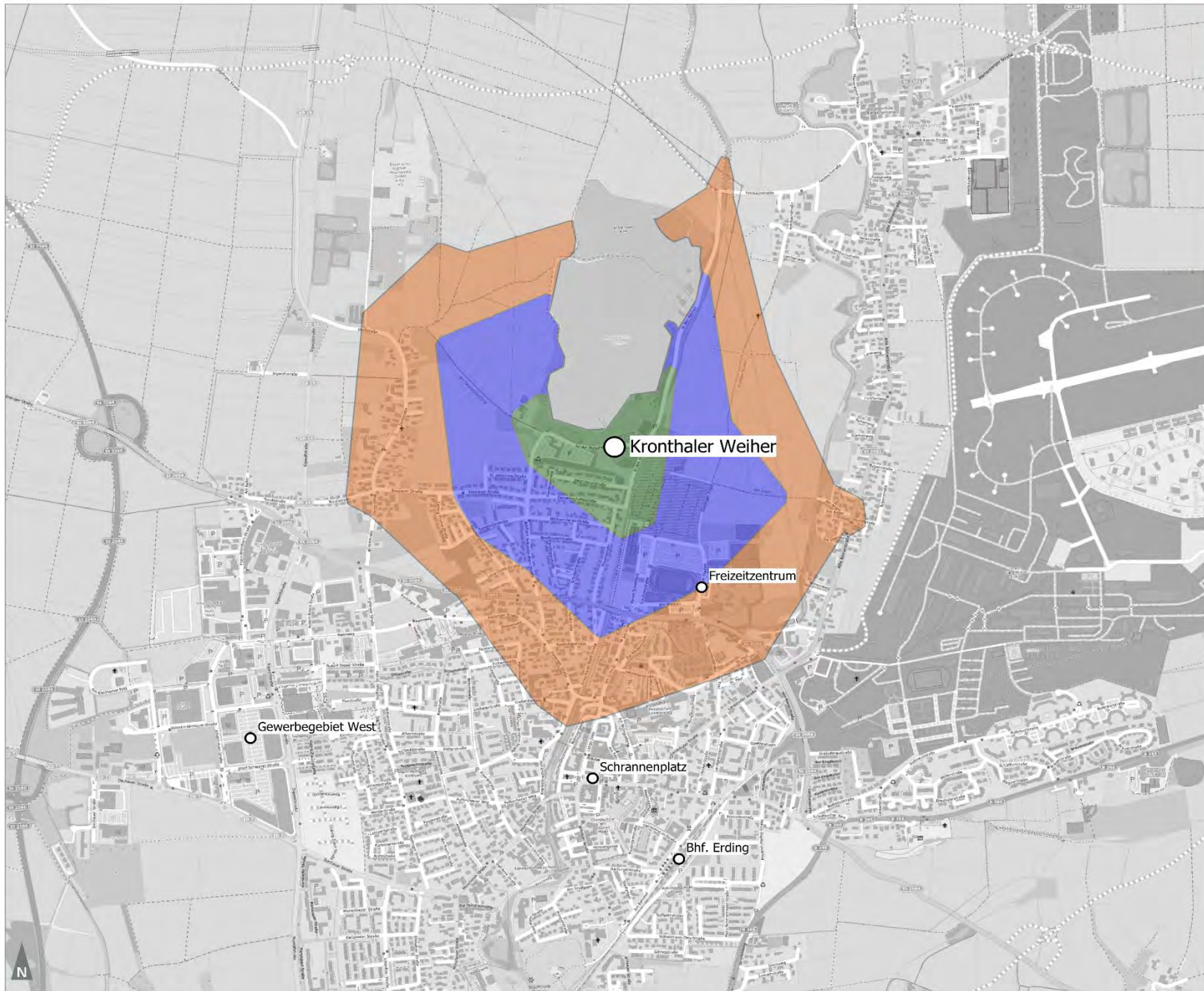
Abbildung 76 - Bushaltestelle Ganghoferstraße (Eigenes Foto)

Fazit Standort Kronthaler Weiher

Der Kronthaler Weiher ist vor allem im Sommer für die Bevölkerung aus Erding und der Region ein wichtiges Naherholungsgebiet. Dem entsprechend kommt es an heißen Sommerwochenenden zu einer Überlastung der vorhandenen Stellplatzkapazitäten. Ob die neu hinzukommenden Stellplätze sowie die Parktraumbewirtschaftung für eine Entlastung sorgen, wird sich in der Saison 2020 zeigen.

Außerdem sollte versucht werden die Anreise mit anderen Mobilitätsformen (zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem ÖPNV) möglichst attraktiv zu machen.

Die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad ist aus dem gesamten Stadtgebiet bereits heute gut. Eine geeignete Beschilderung und eine gezielte Information der Bürger könnten zu einem steigenden Radverkehrsanteil beitragen. Potenziale könnte es auch noch beim ÖPNV geben, wenn beispielsweise die Buslinie 540 im Sommer bis direkt an den Weiher fahren und das Angebot kommuniziert würde. Auch eine Busanbindung an Sonntagen und Feiertagen könnte zumindest im Sommer das Angebot sinnvoll erweitern.



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Kronthaler Weiher**

Isochronen Fußweg

Zeichenerklärung

○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

■ 5 Minuten

■ 10 Minuten

■ 15 Minuten

Bearbeitungsstand: 01.04.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

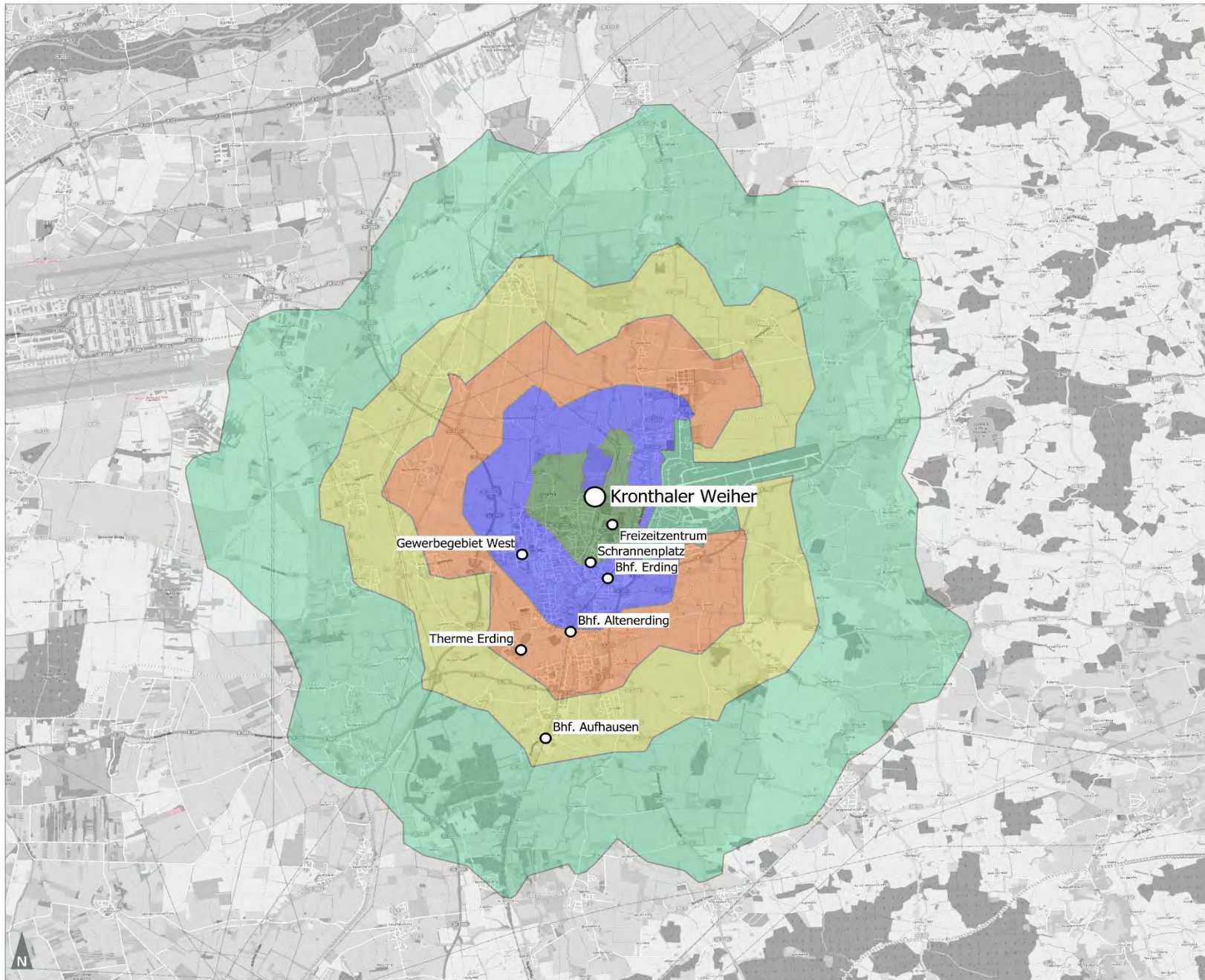
Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



Maßstab (DIN A4): 1:20000

teamred team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 77 - Kronthaler Weiher: Isochronenkarte Erreichbarkeit Fußwege (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Kronthaler Weiher**

Isochronen Fahrrad

Zeichenerklärung

○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten

Bearbeitungsstand: 01.04.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

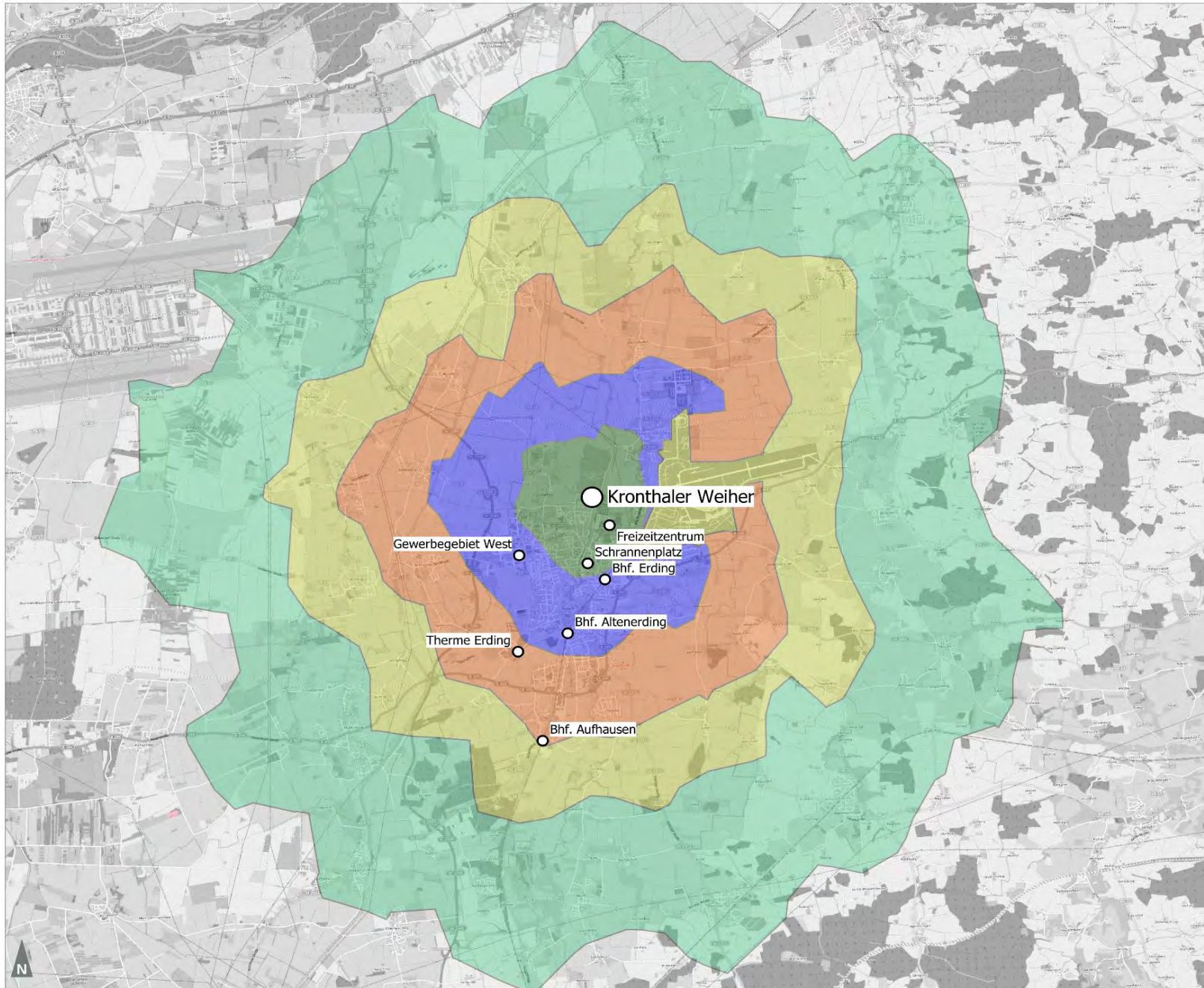
0 2 4 km

Maßstab (DIN A4): 1:100000



team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 78 - Kronthaler Weiher: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Kronthaler Weiher**

Isochronen E-Bike

Zeichenerklärung

- Standort
- Isochronen Erreichbarkeit**
- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten

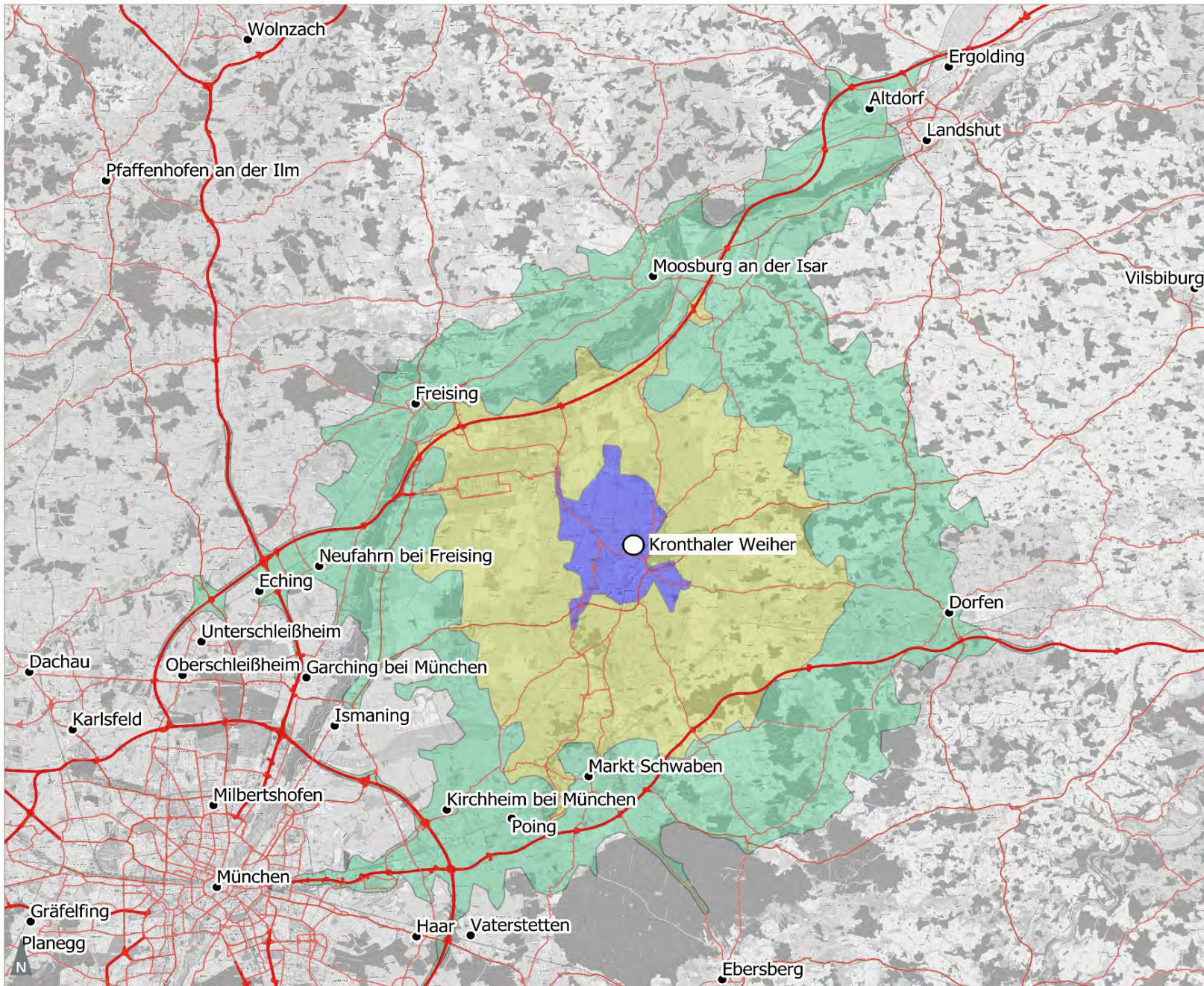
Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



teamred team red Deutschland GmbH
 Altmstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 79 - Kronthaler Weiher: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem E-Bike (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Kronthaler Weiher**

Isochronen PKW

Zeichenerklärung

- Standort
- Isochronen Auto**
 - 10 Minuten
 - 20 Minuten
 - 30 Minuten
- Städte > 10.000 Einwohner
- Straßen**
 - Autobahn
 - Bundes- und Staatsstraßen

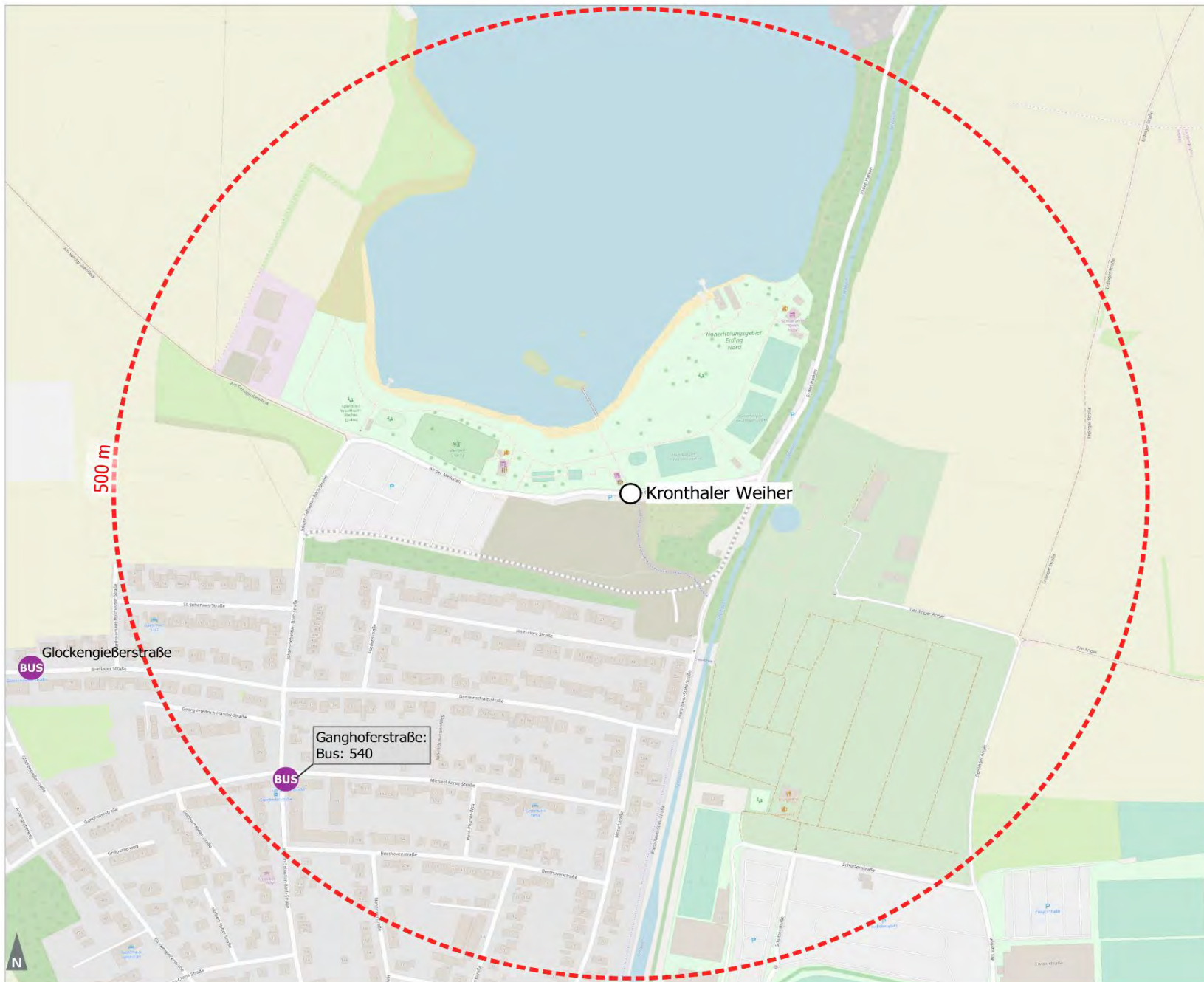
Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 5 10 km
 Maßstab (DIN A4): 1:300000

team red team red Deutschland GmbH
 Almadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 80 - Kronthaler Weiher: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Pkw (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



Erding Erreichbarkeitsanalyse Standort Kronthaler Weiher

Busanbindung

Zeichenerklärung

- Standort
- Bushaltestellen

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 0.2 km

Maßstab (DIN A4): 1:5000



team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 81 - Kronthaler Weiher: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)

4.2.8 Therme Erding

Die Therme Erding ist ein privates Thermalbad mit einer Fläche von über 430.000 m² und damit nach eigenen Angaben die größte Therme der Welt. Die Therme Erding hat ganzjährig ein hohes Besucheraufkommen und trägt damit zum Verkehrsaufkommen in Erding bei, sowohl innerstädtisch als auch (über-) regional. Im Jahr 2019 hatte die Therme über 1,85 Millionen Gäste.

Fußwege

Die Therme Erding ist vom Bahnhof Altenerding fußläufig in etwa 15 Minuten zu erreichen. Von den meisten Stadtteilen Erdings ist die Distanz zur Therme zu groß, um komfortabel fußläufig dorthin zu kommen.

Radwege

Mit dem Fahrrad ist die Therme Erding aus den meisten Ortsteilen in maximal 15 Minuten zu erreichen. Mit einem Pedelec / E-Bike verkürzt sich die Fahrtzeit entsprechend. Von der Innenstadt und dem Bahnhof Erding dauert die Fahrt etwas weniger als 10 Minuten.

Da viele der Besucher aus dem Umland oder aus Orten in weiterer Entfernung anreisen, kann ein höherer Radfahranteil beim Thermenbesuch vor allem durch die attraktive Kombination aus ÖPNV und Fahrrad erreicht werden. Ein Fahrradverleihsystem mit Stationen an den S-Bahn-Haltepunkten sowie der Therme, könnte hier einen Beitrag leisten.

Für Besucher aus dem Umland kann außerdem die Anreise per E-Bike interessant sein. Hierfür sollte sichergestellt werden, dass ausreichend und qualitativ hochwertige (sichere und wettergeschützte) Abstellanlagen in Eingangsnähe zur Verfügung stehen.

Bisher sind die Abstellanlagen nicht überdacht und ermöglichen keine gute Sicherung des Fahrrads. Bei schlechtem Wetter werden daher auch Fahrräder „inoffiziell“ im Bereich der Tiefgarage abgestellt (siehe nachfolgende Abbildungen).



Abbildung 82 - Fahrradabstellanlage an der Therme Erding (Eigenes Foto)



Abbildung 83 - ungeordnet abgestellte Fahrräder in Eingangsnähe (Eigenes Foto)

Pkw

Von den meisten Standorten in Erding aus ist die Therme mit dem Pkw in ca. 10 Minuten zu erreichen. Aus der Umgebung beträgt die Fahrzeit von den Anschlussstellen der A94 und der A92 jeweils etwa 15 Minuten, von der A9 sowie dem Autobahnring München sind es etwas mehr als 30 Minuten. Von der Münchner Innenstadt, den Städten Ismaning, Landshut, Freising und Ebersberg sowie dem Osten Münchens beträgt die Fahrzeit ebenfalls etwas mehr als 30 Minuten.

Die Vielzahl der Thermenbesucher reist, besonders in den Ferienzeiten, aus Orten außerhalb des näheren Umfelds mit dem eigenen Pkw an, was in den Stoßzeiten zu Staus rund um die Therme führt. Damit verlängert sich auch die Anreisezeiten mit dem Pkw deutlich.

In absoluten Spitzenzeiten, vor allem in den Weihnachtsferien, gelangen auch die Parkplätze der Therme an ihre Kapazitätsgrenzen. Insgesamt stehen 600 Parkplätze auf der Freifläche und weitere 1.050 Parkplätze in Parkhäusern zur Verfügung. In den Parkhäusern werden Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw angeboten.

Auf den Parkplätzen sind spezielle Car-Sharing-Parkplätze für den Anbieter DriveNow (mittlerweile: ShareNow) ausgewiesen. Das Car-Sharing kann jedoch nicht vom Ausgangsort Erding oder den umliegenden SPNV-Haltestellen genutzt werden und hat damit kein Kfz-Verlagerungspotenzial. Eine Anreise mit diesen Fahrzeugen ist nur aus dem Rückgabegebiet in München, oder auch vom Flughafen München möglich.



Abbildung 84 - Car-Sharing-Parkplätze an der Therme Erding (Eigenes Foto)



Abbildung 85 - Parkleitsystem Therme Erding (Eigenes Foto)



Abbildung 86 - Busanbindung Therme Erding (Eigenes Foto)

ÖPNV

Die Therme Erding hat eine eigene Bushaltestelle und wird von den Ringbuslinien 550, 570 und 580 angefahren. Die Betriebszeiten gehen bei der Linie 550 von morgens 08:10 Uhr bis abends um 23:12 Uhr. Die Linie 570 bedient die Therme Erding zwei Mal pro Stunde, zusätzlich wird die Haltestelle tagsüber stündlich von der Linie 580 bedient.

Übersicht Busanbindung

Linie	Strecke	Betriebszeiten*	Taktung
Buslinie 550	Bhf. Erding Ringlinie	08:10 Uhr – 23:12 Uhr	08:10 Uhr – 20:50 Uhr: 20-Minuten-Takt 21:12 Uhr – 23:12 Uhr: 40-Minuten-Takt Sa. abweichend So. und Feiertag: kein Verkehr
Buslinie 570	Bhf. Erding Ringlinie	09:09 Uhr – 23:09 Uhr	Zu jeder Stunde 2-mal, immer um 09 und 49 Nur Sa, So und Feiertag

Buslinie 580	Eichenkofen – Therme Erding	09:27 Uhr – 19:27 Uhr	Stündlich Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr
Buslinie 580	Therme Erding – Eichenkofen	09:28 Uhr – 19:28 Uhr	Stündlich Sa., So. und Feiertag: kein Verkehr

* Betriebszeiten beziehen sich auf Schultage

Die Haltestellen Neuer Friedhof sowie Am Wasserwerk befinden sich ebenfalls im Radius von 500 Metern, sind aber von eher geringer Bedeutung für die Therme.

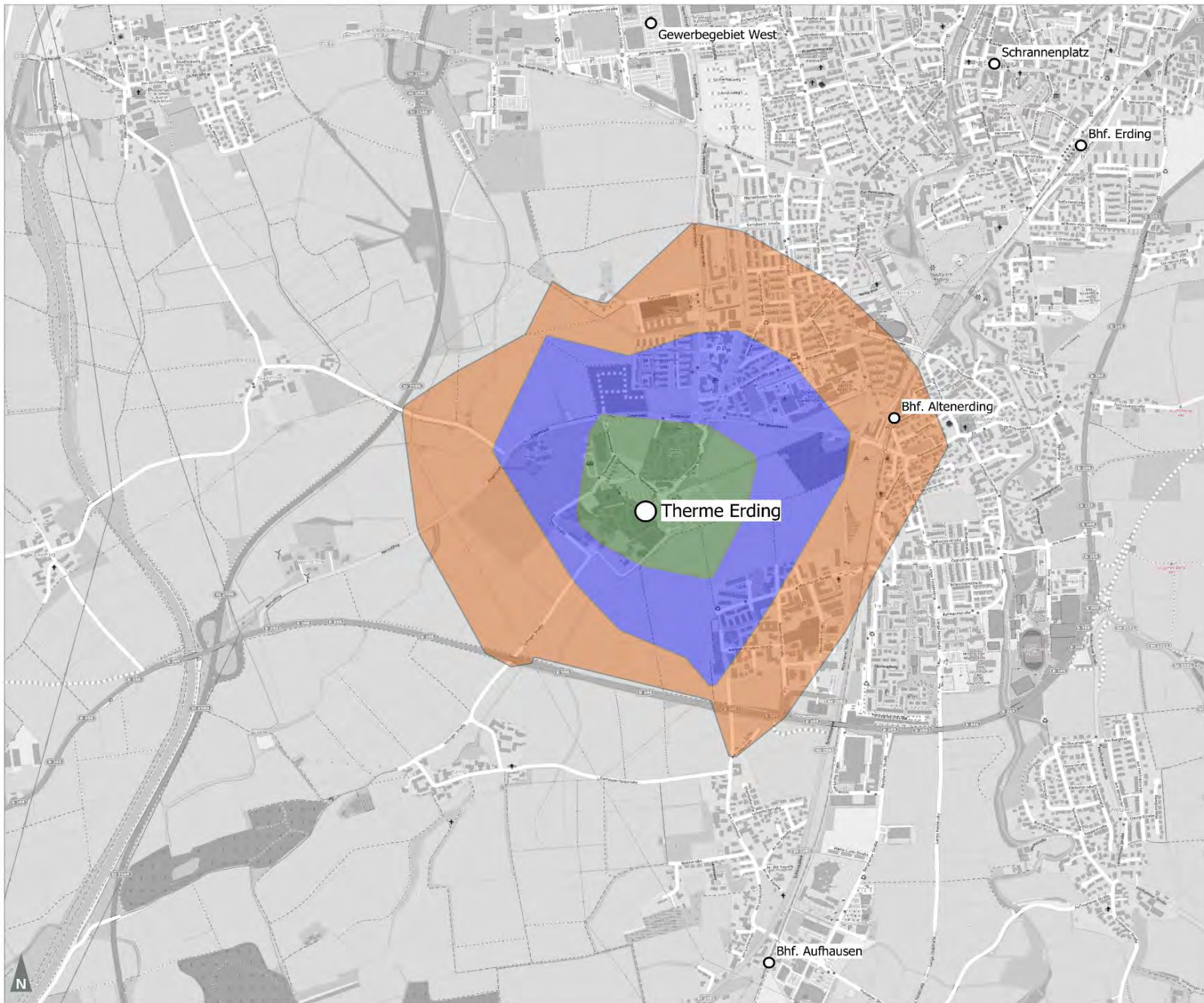
Es existiert ein MVV-Kombiticket, welches den Eintritt zur Therme und die S-Bahnfahrt bis zum Bahnhof Altenerding beinhaltet.

Fazit Standort Therme Erding

Auch wenn die Therme Erding über gute Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr verfügt, werden diese Verkehrsträger aufgrund des großen Einzugsgebietes der Therme eine eher untergeordnete Rolle spielen. Wichtig ist jedoch die gute Verbindung zum Bahnhof Altenerding, die insbesondere für Gäste aus München relevant ist.

Der Busverkehr von der S-Bahn zur Therme ist als sehr gut zu bezeichnen. Besonders die Linie 550 ist hier hervorzuheben, die bis nach 23:00 Uhr mit einer Taktung von 20 Minuten zum Bahnhof Altenerding verkehrt.

Über die B 388 ist die Therme Erding sehr gut an das überregionale Straßennetz angebunden. Nur an wenigen Tagen im Jahr kommt es zu Kapazitätsengpässen bei den Stellplätzen und damit verbunden zu Rückstaus.



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Thermo Erding**

Isochronen Fußweg

Zeichenerklärung

- Standort
- Isochronen Erreichbarkeit**
- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich
 Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH





 team red Deutschland GmbH
 Altmstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 87 - Thermo Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit Fußwege (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



Erding Erreichbarkeitsanalyse Standort Therme Erding

Isochronen Fahrrad

Zeichenerklärung

○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten

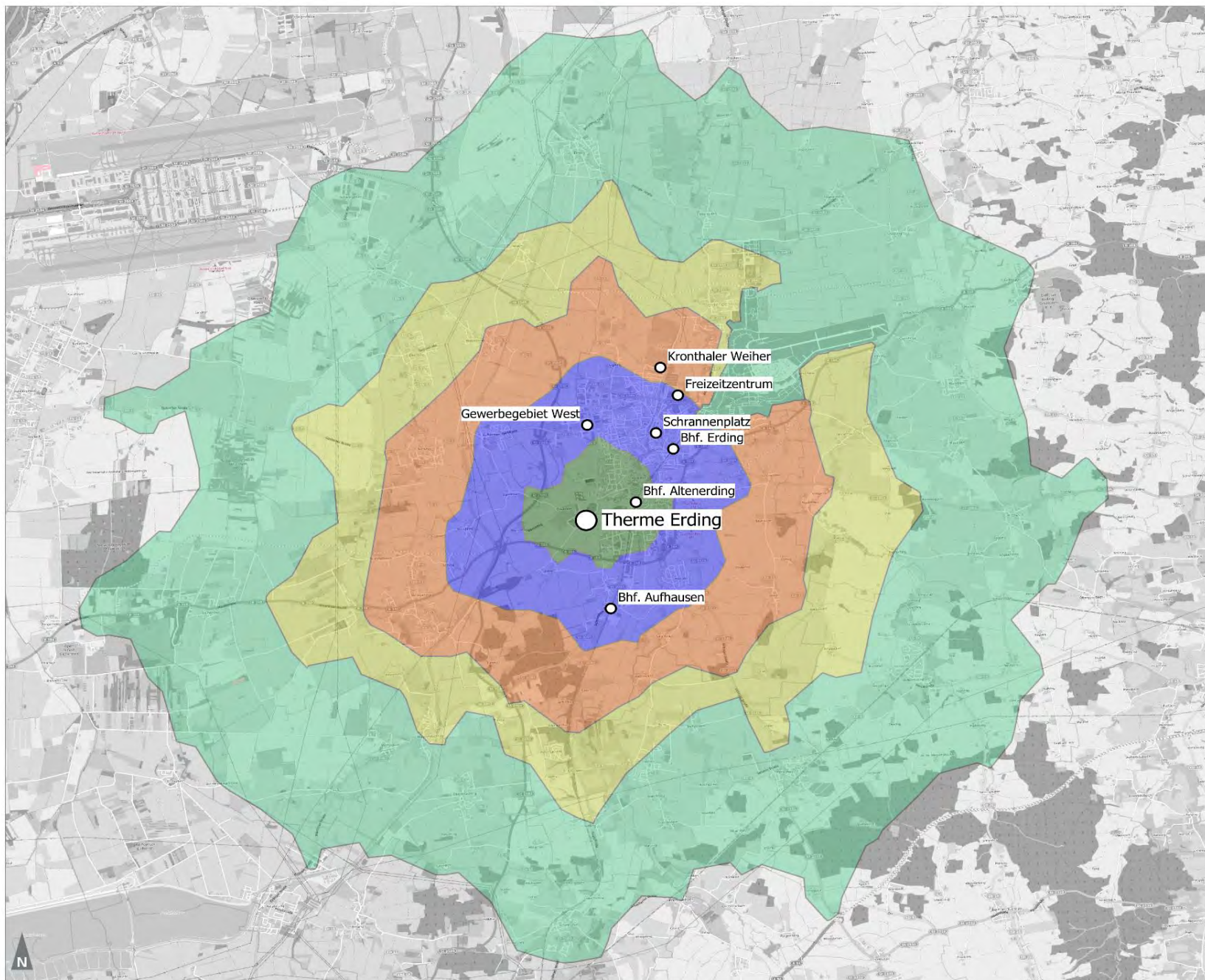
Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



team red Deutschland GmbH
 Almstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 88 - Therme Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



Erding Erreichbarkeitsanalyse Standort Thermes Erding

Isochronen E-Bike

Zeichenerklärung

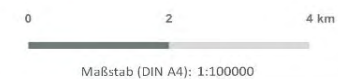
○ Standort

Isochronen Erreichbarkeit

- 5 Minuten
- 10 Minuten
- 15 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten

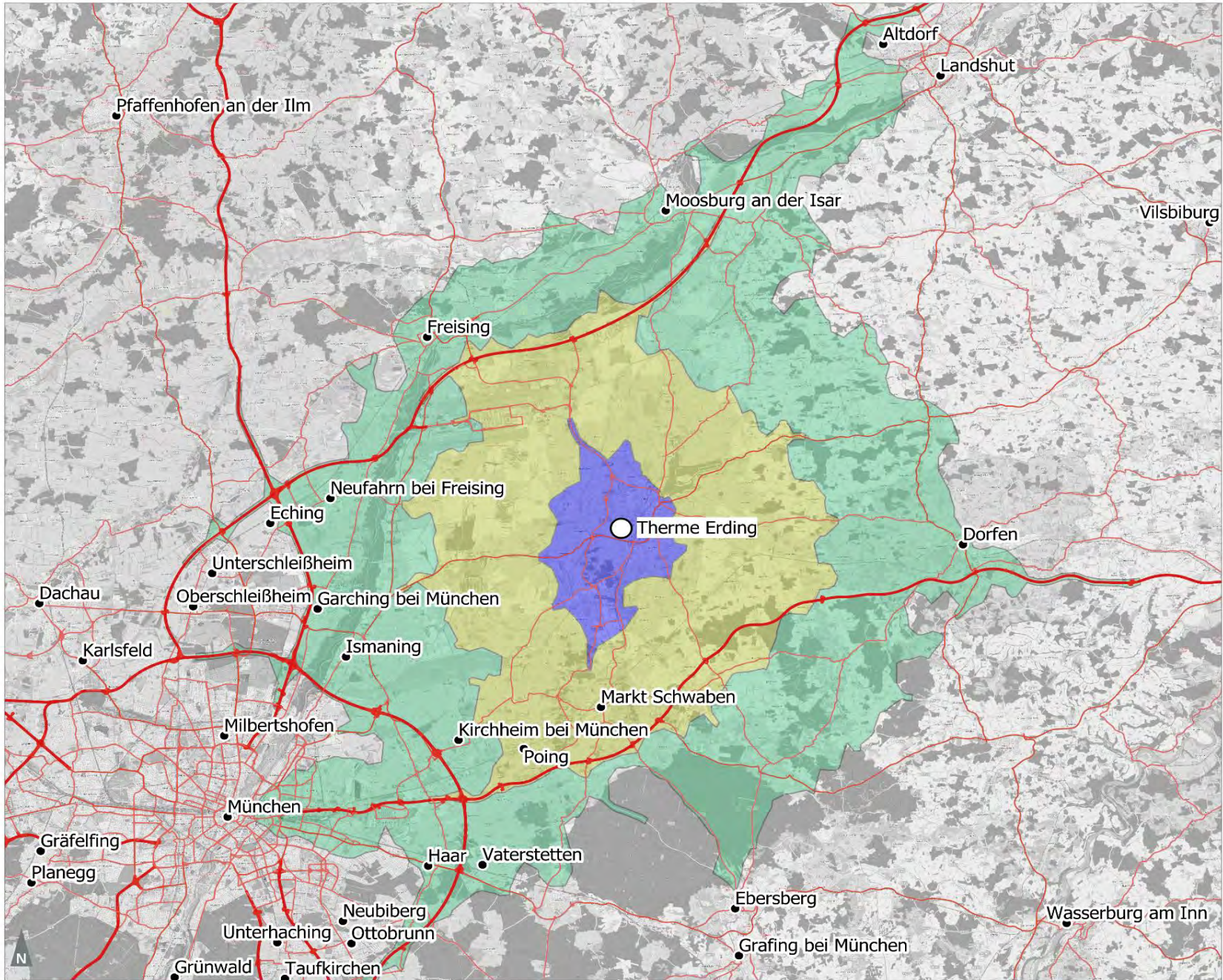
Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



team red Deutschland GmbH
 Altmstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 89 - Thermes Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem E-Bike (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



**Erding Erreichbarkeitsanalyse
Standort Therme Erding**

Isochronen PKW

Zeichenerklärung

- Standort
- Isochronen Auto**
- 10 Minuten
- 20 Minuten
- 30 Minuten
- Städte > 10.000 Einwohner
- Straßen**
- Autobahn
- Bundes- und Staatsstraßen

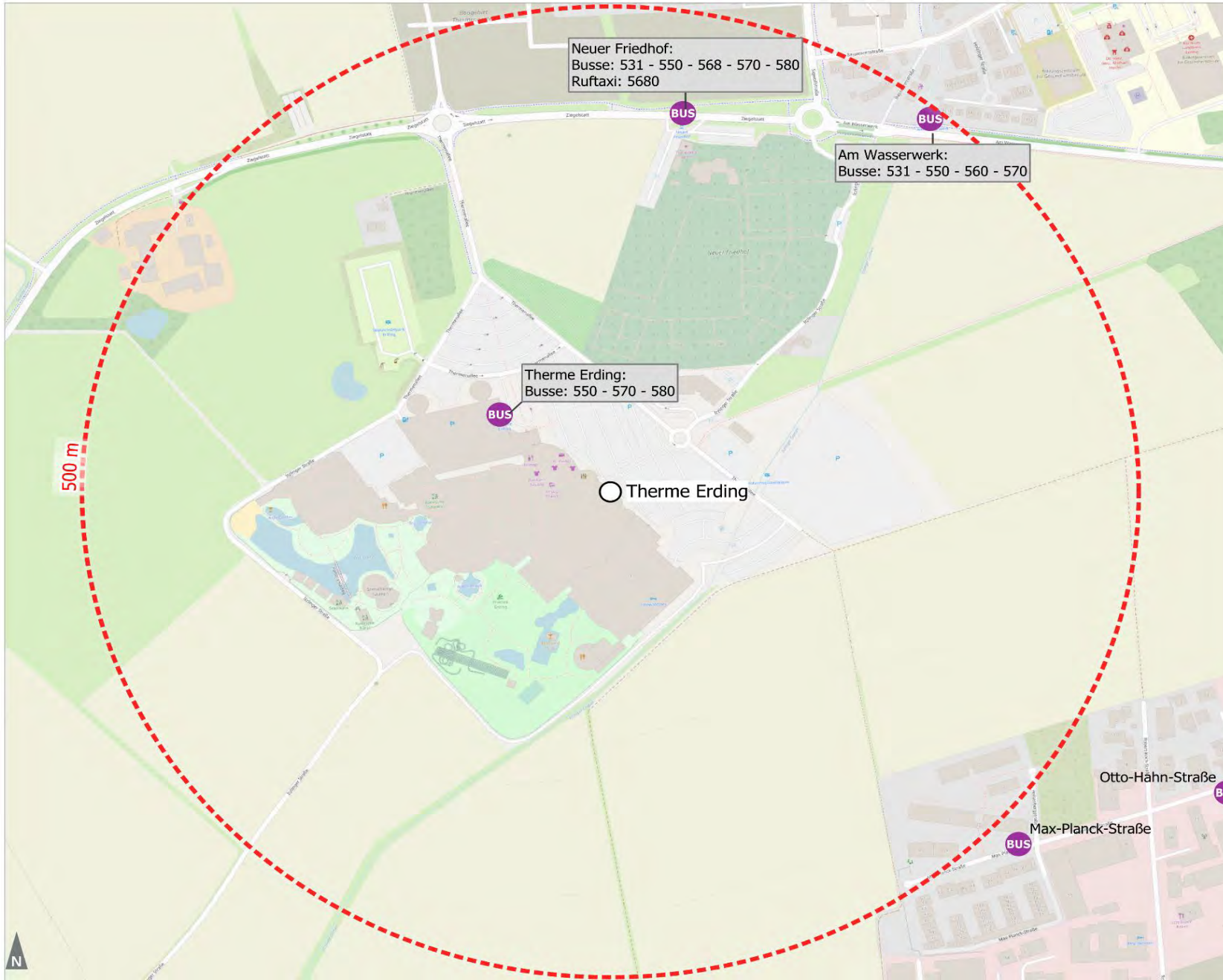
Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH



 team red Deutschland GmbH
 Almadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 90 - Therme Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Pkw (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)



Erding Erreichbarkeitsanalyse Standort Therme Erding

Busanbindung

Zeichenerklärung

-  Standort
-  Bushaltestellen

Bearbeitungsstand: 30.03.2020
 Bearbeiter: Maximilian Heinrich

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Beitragende;
 untersteht der CC-BY-SA-Lizenz
 Datengrundlage: team red Deutschland GmbH

0 0.2 km

Maßstab (DIN A4): 1:5000



team red Deutschland GmbH
 Altmstadtstraße 7, 10119 Berlin

Abbildung 91 - Therme Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)

4.3 Zusammenfassung der Erreichbarkeitsanalysen

Zusammenfassend kann die Erreichbarkeit der acht untersuchten Standorte als gut bezeichnet werden. Nachfolgend werden die Bedingungen differenziert nach den einzelnen Verkehrsträgern betrachtet.

Fußwege

Viele Wege in Erding sind von ihrer Distanz gut zu Fuß zu bewältigen. Lediglich das Gewerbegebiet West liegt für viele Bürger zu weit außerhalb, um zum Einkaufen zu laufen. Auch die Distanz zwischen dem Bahnhof Altenerding und der Therme ist für Fußgänger relativ weit. An den untersuchten Standorten gab es ausnahmslos gute bis sehr gute Rahmenbedingungen für den Fußverkehr.

Radwege

Aus weiten Teilen des Stadtgebietes sind die untersuchten Standorte mit dem Fahrrad in weniger als 10 Minuten zu erreichen. Da auch die Topographie in Erding kein Hindernis darstellt, eignet sich dieses Verkehrsmittel ideal für die innerörtlichen Wege.

Für viele Verbindungen sind bereits gute Radrouten verfügbar, beispielsweise auf eigenen Radverkehrsanlagen, auf der Straße in Tempo 30-Zonen, über Fahrradstraßen oder auf Hauptstraßen durch Schutzstreifen getrennt. Dennoch gibt es einzelne kritische Bereiche, wie z. B. am Bahnhof Erding oder am Kronthaler Weiher.

Insbesondere an den Bahnhöfen reicht die Anzahl der Fahrradstellplätze nicht aus. An diesen B+R-Anlagen sowie an der Therme gibt es auch qualitative Defizite (fehlende Überdachungen und Sicherungsmöglichkeiten, Gefahr der Beschädigung durch die Ordnungssysteme).

Pkw

Grundsätzlich sind alle Standorte sehr gut mit dem Pkw erreichbar. Vereinzelt führen jedoch Verkehrsstaus zu Verzögerungen. Das hohe Verkehrsaufkommen beeinträchtigt insbesondere in der Altstadt die Aufenthaltsqualität erheblich.

Differenziert ist die Parkplatzsituation zu betrachten. Innerhalb und im direkten Umfeld der Altstadt sind die Kapazitäten der Parkplätze zu Spitzenzeiten bereits sehr stark ausgelastet. Auch die P+R – Anlagen an den Bahnhöfen stoßen an Werktagen an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Parkplätze an der Therme Erding, am Freizeitzentrum-Nord und am Kronthaler Weiher reichen normalerweise aus. Lediglich an Spitzentagen kommt es zu Engpässen, die massiv ausfallen können.

ÖPNV

Alle Standorte sind grundsätzlich mit dem ÖPNV erreichbar, die Angebotsqualität unterscheidet sich jedoch erheblich. Der Bahnhof Erding ist das Drehkreuz für den ÖPNV in Erding, entsprechend vielfältig sind die Optionen. Auch in der Altstadt, am Bahnhof Altenerding, am Gewerbegebiet West und am Freizeitzentrum-Nord halten relativ viele Linien. Die Therme Erding ist über zwei Buslinien erschlossen. Das Angebot am Bahnhof Aufhausen sowie am Kronthaler Weiher ist deutlich geringer, hier verkehrt nur an Werktagen eine Linie. Direkt am Kronthaler Weiher befindet sich keine Haltestelle, die Nutzer müssen bis zur Haltestelle Ganghoferstraße laufen.

Ein Großteil der Haltestellen verfügt über Sitzgelegenheiten und einen Witterungsschutz.

Sonstige Angebote

Bisher sind in Erding nur wenige Mobilitätsdienstleistungen verfügbar. Neben einem Taxi-Angebot gibt es 4 Car-Sharing-Fahrzeuge, die u.a. am Rand der Altstadt und am Bahnhof Erding stationiert sind. Fahrradverleihsysteme oder andere neue Mobilitätsangebote wurden noch nicht eingeführt.

Die Stadtwerke Erding unterhalten ein Netz von Ladeinfrastruktur für Elektro-Pkw, das durch öffentliche Ladesäulen an privaten Standorten ergänzt wird. Das Angebot ist, bezogen auf die aktuelle Nachfrage, bereits gut.

5. Analyse der Wirkungen zukünftiger Entwicklungen und Trends

Megatrends wie Sharing-Economy, Digitalisierung und demographischer Wandel sind wesentliche Veränderungen, die die Mobilität der Zukunft beeinflussen werden. Im Folgenden wird dargestellt, welche Anforderungen sich daraus für das Mobilitätsangebot ergeben, welche Entwicklungen und Lösungsansätze es bereits gibt und wie die Stadt Erding Einfluss auf die Entwicklungen nehmen kann, um die Chancen der Mobilitätstrends zu nutzen und die Risiken zu minimieren.

5.1 Was sind Megatrends?

Megatrends sind tiefgreifende Veränderungen, die langfristig auf Mensch, Wirtschaft, Politik, Wissenschaft, Technik und Kultur einwirken. Auch Mobilität wird als Megatrend verstanden – häufig in Bezug auf die zunehmende Vielfalt an Mobilitätsformen sowie einen wachsenden Mobilitätsbedarf.

Da die Trends in starken Wechselwirkungen zueinander stehen, ist es wichtig die wesentlichen, für die Entwicklung der Mobilität relevanten, Megatrends zu kennen:

Digitalisierung & Konnektivität: Weltweit zunehmende und veränderte Personen-, Waren- und Informationsströme ermöglichen eine erhöhte Unabhängigkeit natürlicher und rechtlicher Personen und sind Treiber für neue Aktivitäts-, Kommunikations- und Beteiligungsformen sowie technische Innovationen.

Individualisierung: Die Potenzialentfaltung und Unabhängigkeit des Individuums steht im Vordergrund und stellt erhöhte Anforderungen an die Mobilität von morgen hinsichtlich Flexibilität und Vereinbarkeit mit einem gesunden Lebensstil.

Zugang statt Besitz: Pragmatismus und Nachhaltigkeitsdenken veranlassen eine gemeinsame Bedarfsnutzung von Produkten, Mobilität, Arbeitsleistung und -fläche.

Fragmentierung und Öffnung von Hierarchien: Die Ausdifferenzierung neuer Lebensformen, Weltanschauungen und Arbeitsweisen stellt zusätzliche Anforderungen an Flexibilität im Alltag, Regionalität sowie funktionale Zusatznutzen von Mobilität.

Erreichen bzw. Überschreiten von Kapazitätsgrenzen: Urbanisierung, Bevölkerungswachstum und Produktivitätssteigerungen übersteigen Wachstums- und Belastungsgrenzen von Mensch, Natur und gebauter Umwelt. Sie erfordern eine quantitative Ausweitung des Mobilitätsangebots sowie Konzepte zur Ressourcen- und Energieeinsparung.

Steigendes Zukunftsbewusstsein: Auch in der Gesellschaft verankert sich die Priorisierung von zukunftsfähigen sozialen, ökonomischen und ökologischen Konzepten, wodurch sich die Nachfrage nach umweltverträglichen Verkehrsmitteln erhöht.

5.2 Indirekte Einflussfaktoren der Mobilitätsentwicklung

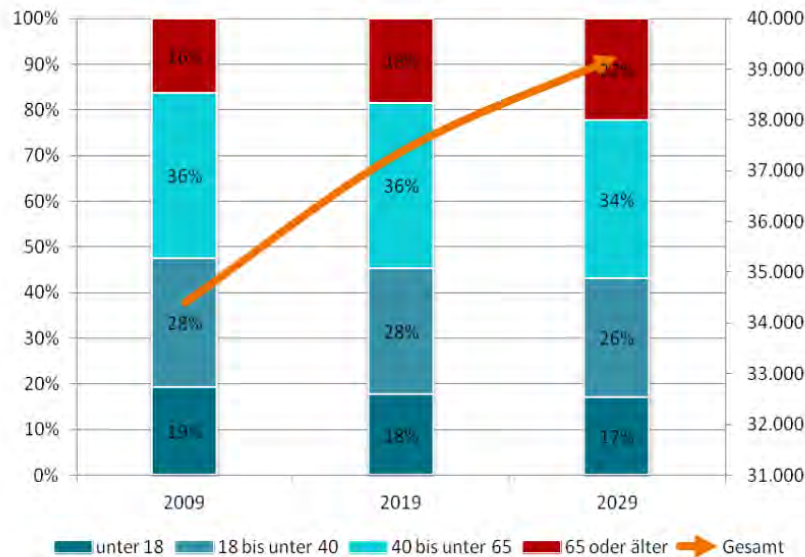
Die voranschreitende Urbanisierung und der demographische Wandel haben einen erheblichen Einfluss auf die Mobilität in Erding, ohne unmittelbar das Mobilitätsangebot zu verändern.

5.2.1 Urbanisierung

Die Metropolregion München erlebt seit vielen Jahren ein deutliches Bevölkerungswachstum, das sich auch in Erding nachvollziehen lässt. Die Stadt Erding weist ein stark positives Bevölkerungssaldo auf, welches sich auch im Zeitraum bis 2035 fortsetzen wird. Dieses setzt sich aus einem starken Wanderungszuwachs, einer steigenden Lebenserwartung sowie einem leicht positiven Geburtensaldo zusammen. Insgesamt wird für die Stadt Erding eine Bevölkerungszunahme von 14 % zwischen 2009 und 2029 prognostiziert.¹ Diese Entwicklung bietet Chancen, wie z.B. höhere Nutzerpotenziale für Mobilitätsangebote (besonders ÖPNV und Sharing-Konzepte), und birgt Risiken, wie z.B. Kapazitätsengpässe im Verkehrssystem (Staus, Parkplatzmangel, überfüllter ÖPNV). Mit Sicherheit wird sich die Konkurrenz um knappe Flächenressourcen weiter verschärfen, sodass es schwieriger wird, Verkehrsinfrastruktur auszubauen.

5.2.2 Demographischer Wandel

Hervorzuheben ist bei Betrachtung der (prognostizierten) Bevölkerungsentwicklung, dass besonders die Altersgruppe 65+ eine starke Zunahme verzeichnen wird, während der Anteil der unter 17-jährigen zurückgeht.²



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2011
 Bearbeitung: CIMA GmbH, 2015

Abbildung 92 - Entwicklung der Altersgruppen 2009-2029

¹ CIMA: Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Stadt Erding (2016)

² UmbauStadt: Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Stadt Erding (2018)

Für die Mobilität in Erding kann dies einerseits positive Wirkungen haben, z.B. durch eine steigende ÖPNV-Nachfrage oder Möglichkeiten des ehrenamtlichen Engagements (z.B. als Schulweghelfer oder Fahrer von Bürgerbussen). Andererseits ergeben sich Herausforderungen hinsichtlich der Anforderungen an die Barrierefreiheit auf physischer und organisatorischer Ebene, um die soziale Teilhabe dieser Bevölkerungsschicht in Zukunft sicherstellen zu können.

5.3 Trends mit Einfluss auf die Mobilität

5.3.1 Ansprüche an die Mobilität der Zukunft

Aus den allgemeinen Strömungen des Wandels (Megatrends) und den akuten Treibern vor Ort ergeben sich verschiedene Ansprüche an die Mobilität der Zukunft:

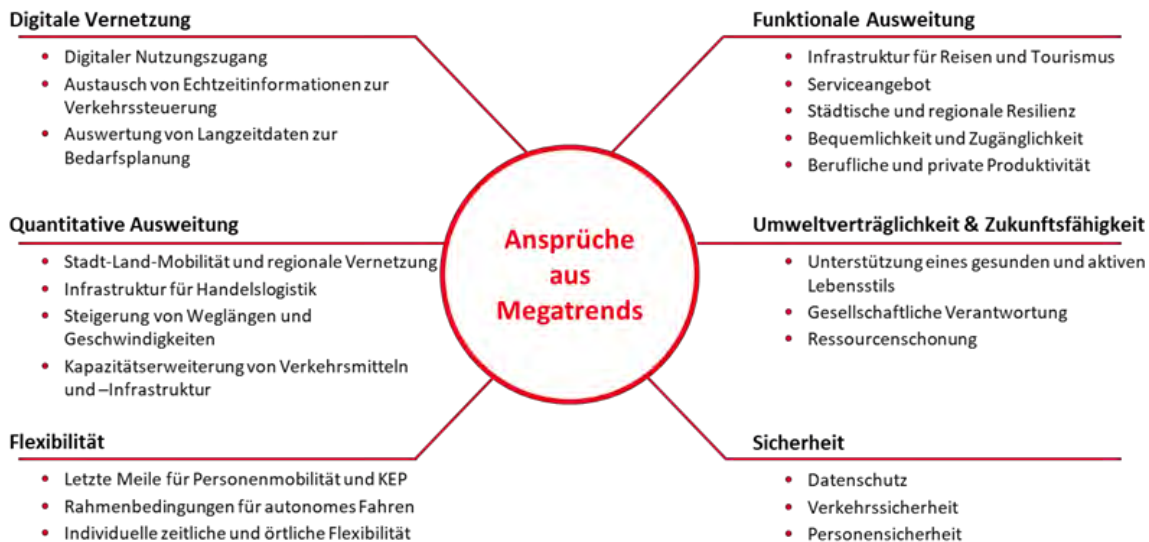


Abbildung 93 - Ansprüche an die Mobilität der Zukunft (Eigene Darstellung)

Vor diesem Hintergrund werden die nachfolgend dargestellten Mobilitätstrends erläutert und in Bezug auf ihre Relevanz für Erding sowie mögliche Chancen und Risiken bewertet.

5.3.2 Megatrend Mobilität

In vielen Quellen wird Mobilität selbst als Megatrend bezeichnet. Gemeint ist damit die zunehmende Vielfalt an Mobilitätsformen wie auch steigende Anforderungen an die Mobilität von Personen.

Bei genauerer Betrachtung stellt sich jedoch heraus, dass in den letzten Jahren nicht die Mobilität der Bürger, sondern hauptsächlich das Verkehrsaufkommen zugenommen hat. Während die täglich durchschnittlich zurückgelegte Weglänge um fast 20 % gestiegen ist, hat sich die Anzahl der täglich zurückgelegten Wege zuletzt sogar leicht verringert. Die entsprechende Differenzierung und Entwicklung sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt:



Abbildung 94 - Veränderung von Mobilität und Verkehr (eigene Darstellung, Daten aus MiD Zeitreihenbericht, 2019)

Die Zeit, die für Mobilität pro Tag aufgewendet wird, ist seit vielen Jahren weitgehend konstant (ca. 90 Minuten pro Tag). Das bedeutet, dass die größeren Distanzen mit höheren Geschwindigkeiten zurückgelegt werden.

Auch in Erding wird eine Zunahme des Gesamtverkehrsaufkommens von 6 – 10 % zwischen 2011 und 2025 prognostiziert³. Neben der steigenden Verkehrsleistung des Individuums spielt hier auch die erwartete Bevölkerungszunahme eine Rolle.

Mit dem dadurch bedingten erhöhten Verkehrsaufkommen gehen negative Folgen für Mensch und Umwelt sowie bei einer Überschreitung der Kapazitätsgrenzen auch für die Ökonomie einher, wobei sich daraus im Gegenzug kein Nutzen im Sinne einer gesteigerten Mobilität für die Bevölkerung ergibt.

Moderne Mobilitätskonzepte haben zum Ziel, diesem ungünstigen Mechanismus entgegenzuwirken und so die negativen Auswirkungen von Verkehr zu minimieren. Neben den Chancen, die einige Mobilitätstrends in dieser Hinsicht mit sich bringen, gibt es jedoch auch Risiken, die es zu verstehen und zu steuern gilt.

³ Obermeyer Planen + Beraten GmbH: Verkehrsentwicklungsplan (2011)

Im Großen und Ganzen betreffen die Mobilitätstrends zum einen Fahrzeuge und die entsprechende Infrastruktur und zum anderen die Organisation von Verkehr. Diese beiden Bereiche werden in den folgenden Abschnitten näher betrachtet.

5.3.3 Veränderung von Fahrzeugen und Infrastruktur

Fahrzeuge werden hinsichtlich ihrer Antriebe, Technologisierung sowie Form und Funktionalität immer mehr ausdifferenziert. Aktuell werden die Effizienzgewinne bei den Antrieben von Pkw durch immer größere, schwerere und leistungsstärkere Fahrzeuge nivelliert. In Hinblick auf die Megatrends sollte die Fahrzeugentwicklung in Zukunft einen minimalen Ressourcenverbrauch, die begrenzte Flächenverfügbarkeit im urbanen (Straßen-) Raum sowie die Gesundheit und Inklusion der Bevölkerung berücksichtigen. Eine Übersicht der Veränderungen mitsamt deren Chancen und Risiken ist in der nachfolgenden Graphik dargestellt. Im weiteren Verlauf werden die Entwicklungen näher beschrieben.




	Chancen	Risiken
Kleinteiligere Fahrzeuge 	<ul style="list-style-type: none"> • Effiziente Nutzung des Straßenraums • (Gesundheits-) Vorteile durch aktive Fortbewegung und geringe Lärm- und Schadstoffbelastung • Entlastung des ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> • Vulnerabilität der Nutzenden • Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden bei fehlender Regulierung
Alternative Kraftstoffe 	<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Energieversorgung • Erneuerbare Energieträger 	<ul style="list-style-type: none"> • Rückstand bei Lade- / Tankinfrastruktur • Platzbedarf wie beim regulären Kfz-Verkehr
Autonome Fahrzeuge 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuge können selbständig an geeigneten Orten parken • Erhöhung der Verkehrssicherheit • Kostengünstige Versorgung ländlicher Gebiete mit autonomen Bus-Shuttles 	<ul style="list-style-type: none"> • Steigendes Verkehrsaufkommen • Konkurrenz zu vorhandenem ÖPNV

Abbildung 95 - Übersicht über Veränderungen von Fahrzeugen (eigene Darstellung)

5.3.3.1. Kleinteiligere Fahrzeuge (Mikro-Mobilität)

Kleinteilige und energieeffiziente bzw. muskelgetriebene Fahrzeuge sparen Ressourcen und Platz im Straßenraum. Ein derzeit sehr präsent Beispiel dafür sind E-Kickscooter, die unlängst Debatten über die Gleichverteilung und (Um-)Nutzung des Öffentlichen Straßenraums ausgelöst haben.

Potenziale für diese Art der Fortbewegung werden in erster Linie für kurze innerörtliche Wege sowie als Ergänzung des ÖPNV (Wegekettten von Tür zu Tür bzw. Mitnahme in Bus und Bahn) gesehen. Um negative Folgen zu vermeiden wird es in Zukunft notwendig sein das Angebot zu regulieren, z.B. durch Gesetze für Nutzende (z.B. Mindestalter, Helmpflicht, Ausstattung der Fahrzeuge, benutzbare Verkehrs- und Abstellflächen), eine Lizenzierung bzw. Limitierung von Anbietern (z.B. Anforderungen an Nachhaltigkeit, sozioökonomische Kriterien, Beschränkung der Rollerzahl, Gebühren pro Fahrzeug je nach Kategorie), sowie die Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur (z.B. Einrichtung von Wegen, Parkflächen und Ladestationen).

Neben den E-Kickscootern haben sich auch E-Roller (umgangssprachlich als „Vespa“ bezeichnet) zu einem beliebten Verkehrsmittel entwickelt. Diese werden sowohl als private Fahrzeuge sowie über Sharing-Systeme genutzt. Insgesamt nimmt die Zahl der Bauarten und Baumuster derzeit erheblich zu, so dass hier weitere für urbane Räume relevante Entwicklungen zu erwarten sind.

Kommunen in der Größe von Erding gehören bisher nicht zu den bevorzugten Standorten der Anbieter der Mikromobilitäts-Mietsysteme. Doch gerade für die Verknüpfung von ÖPNV-Knotenpunkten, insbesondere den S-Bahnhöfen und der Altstadt sowie peripheren Wohn- und Gewerbegebieten, könnte es ein Potenzial geben. Um die Planbarkeit der Nutzung zu erhöhen und zugeparkte Gehwege zu vermeiden, ist ein stationäres System zu bevorzugen, beispielsweise als Teil einer Mobilitätsstation.

Jenseits der Mietsysteme muss eine Erhöhung der Zahl an privat besessenen und genutzten Mikro-E-Fahrzeugen in den Planungen berücksichtigt und ggf. gefördert werden.

Fahrradinfrastruktur

Neben diesen eher neuartigen Fahrzeugen erlebt auch das klassische Fahrrad eine Renaissance, insbesondere im urbanen Umfeld: Räumliche Kapazitätsgrenzen, ökologische Anforderungen sowie der steigende gesellschaftliche Fokus auf einen gesunden Lebensstil erhöhen die Bestrebungen, die persönlichen, räumlichen und wirtschaftlichen Vorzüge des Radverkehrs zukünftig besser zu nutzen. Die positiven Wirkungsweisen eines erhöhten Radfahranteils betreffen nicht nur Radfahrende, sondern alle Verkehrsteilnehmer und Stadtbewohner.



Abbildung 96 - Wirkungsweisen eines erhöhten Radfahranteils (eigene Darstellung)

Durch die vermehrte Priorisierung des Fahrrads wird einerseits die Nachfrage nach sicherer und qualitativ hochwertiger Fahrradinfrastruktur immer größer. Umgekehrt können Radschnellwege, geschützte Radspuren, sichere und wettergeschützte Abstellanlagen sowie ergänzende Serviceeinrichtungen wie Reparaturstellen und Schließfächer die Beteiligung am Radverkehr deutlich erhöhen. In Deutschland etwa will ein Drittel der Bevölkerung mehr Rad fahren, fast die Hälfte fühlt sich allerdings im Straßenverkehr nicht sicher. Bei rund zwei Dritteln rührt das fehlende Sicherheitsgefühl von der Abwesenheit geschützter Radwege. In Städten lassen 20 % das Rad sogar nur wegen des Mangels an geeigneten Wegen stehen.⁴

Außerdem kann auch die Integration des Fahrradverkehrs mit dem Öffentlichen Verkehr den Anteil des Radverkehrs am Modal Split erhöhen und gleichzeitig die Attraktivität des

⁴ Sinus: Fahrrad-Monitor Deutschland 2017

ÖV steigern. Die Verknüpfung der Verkehrsmittel wird durch die Ermöglichung der Fahrradmitnahme im ÖV, Mobilitätsstationen, Bike + Ride Anlagen sowie Bike-Sharing-Systeme verbessert.



Abbildung 97 - Integration von Radverkehr und Öffentlichem Verkehr (eigene Darstellung)

Diversifizierung des Fahrrads

Neben der intensivierten Förderung des Radverkehrs werden auch neue, fahrradverwandte Fahrzeuge wie E-Bikes, Lastenräder und Velomobile (weiter-) entwickelt. Insbesondere die Verkaufszahlen von E-Bikes verzeichneten in den letzten Jahren bereits ein enormes Wachstum. 2019 wurden 1 Million von diesen Fahrzeugen verkauft.

Die neuen Verkehrsmittel haben durch die vielfachen Anwendungsmöglichkeiten von Freizeit über Alltag bis hin zum Wirtschaftsverkehr ein großes Kfz-Verlagerungspotenzial. Dazu kann beispielsweise auch das System innerstädtischer Lieferketten so umgestaltet werden, dass Belastungen durch platz-, lärm- und emissionsintensive Lieferfahrzeuge um ein Wesentliches verringert werden. Die Funktionsweise eines Liefersystems mit innerstädtischen Verteilerzentren für Paket- und Lieferdienste ist beispielhaft in der nachfolgenden Graphik dargestellt.

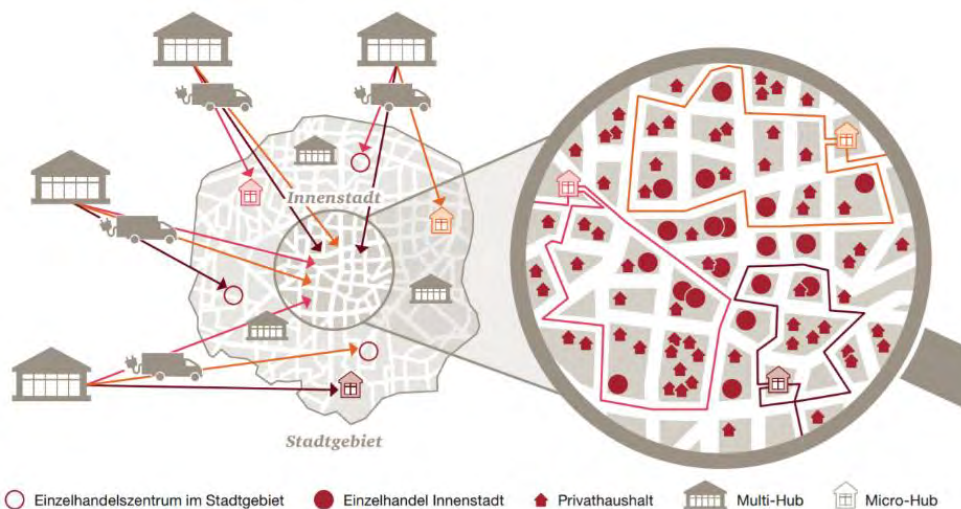


Abbildung 98 - Systemdarstellung: Hubs und Depots Innerstädtische Lieferketten (Quelle: PWC, 2017)

Für eine Verkehrsverlagerung auf (aktive) Fortbewegung mit kleinteiligen Fahrzeugen dürfte es in der Stadt Erding ein erhebliches Potenzial geben. Die Topografie ist eben, die Wege innerhalb des Stadtgebietes sind gut mit dem Fahrrad zu bewältigen und viele Erdinger haben ihren Arbeitsplatz in einer Distanz von unter 10 km. Um objektive wie subjektive Sicherheitsrisiken zu vermeiden, muss die Infrastruktur für diese Verkehrsteilnehmer entsprechend gestaltet werden.

Bei einer vermehrten Flächenwidmung für den Radverkehr ist in einigen Bereichen mit Konflikten zu rechnen, da diese Flächen nicht mehr für andere Nutzungen zur Verfügung stehen. Hierbei ist davon auszugehen, dass insbesondere der verfügbare Raum für den Pkw-Verkehr reduziert wird.

5.3.3.2. Alternative Kraftstoffe

Trotz der vielzähligen Vorteile aktiver Fortbewegung sind etliche Menschen aus unterschiedlichen Gründen auch in Zukunft auf die Benutzung motorisierter Fahrzeuge angewiesen. Da fossile Brennstoffe endlich und die Emissionen für Mensch und Umwelt problematisch sind, werden in Zukunft alternative Kraftstoffe für Straßenfahrzeuge eine zunehmende Rolle spielen. Die folgenden Energieträger kommen nach heutigem Kenntnisstand als Energieträger der Zukunft in Frage.



Abbildung 99 - Übersicht alternativer Kraftstoffe für den Straßenverkehr

Synthetisches Erdgas, auch e-Gas genannt, kann in herkömmlichen Motoren verbrannt werden. Entsprechende Fahrzeuge emittieren deutlich weniger Feinstaub im Vergleich zu Benzin- oder Dieselfahrzeugen⁵. Wenn e-Gas mit erneuerbarem Strom produziert wird, werden keinerlei fossile Ressourcen benötigt. Der Charme besteht darin, dass hierfür Überkapazitäten bei der Produktion von Strom aus erneuerbaren Energien genutzt werden könnten und so Netzschwankungen vermieden werden. Der Transport zu den Tankstellen kann über ein bestehendes Leitungsnetz erfolgen, sodass ein schrittweiser Umstieg von einem fossilen auf einen erneuerbaren Energieträger ermöglicht wird. Die Energieverluste im Produktionsprozess sind jedoch noch sehr hoch.

Bei der Verbrennung von **Biokraftstoffen** wird CO₂ nur in der Menge frei, in der es die pflanzlichen Rohstoffe zuvor im Wachstum aus der Atmosphäre gebunden haben. Die CO₂-Bilanz von Biokraftstoffen ist damit also weitgehend neutral⁶. Aufgrund der Konkurrenz zum Anbau von Nahrungsmitteln wird der Einsatz von Biokraftstoffen derzeit vor allem für Einsatzbereiche diskutiert, bei denen andere alternative Kraftstoffe wenig erfolgversprechend scheinen, z.B. im Luftfahrtbereich.

⁵ Flüssiggas Magazin, Link: <https://www.fluessiggas-magazin.de/artikel/detail/bestand-an-autogas-fahrzeugen-seit-fuenf-jahren-in-folge-ruecklaeufig/>

⁶ Fachagentur Nachwachsende Rohstoffe, Link: <https://biokraftstoffe.fnr.de/kraftstoffe/einfuehrung/>

Fahrzeuge mit **Brennstoffzellentechnologie** aus Wasserstoff gelten als lokal emissionsfrei – bei der Erzeugung des Wasserstoffs wird jedoch Strom verbraucht. Obwohl die Brennstoffzellentechnologie fortschreitet, gibt es derzeit nur wenige und teure Wasserstoff-Fahrzeuge auf dem Markt⁷ und das Tankstellennetz ist bisher in Deutschland sehr dünn. Zudem ist der Aufwand für den Transport und die Lagerung von Wasserstoff erheblich. Auch bei Wasserstofffahrzeugen ist die Effizienz des Stromeinsatzes für den Prozess der Wasserstoffproduktion, des -transports und der -speicherung bis hin zu der Energie, die am Ende in Fortbewegung umgesetzt wird, noch ungünstig.

Batterieelektrische Fahrzeuge weisen unter den Fahrzeugen mit alternativen Kraftstoffen in Deutschland aktuell die höchste Alltagstauglichkeit und Verfügbarkeit auf. Es werden laufend neue und bessere Fahrzeuge mit E-Antrieb entwickelt und die Ladeinfrastruktur ausgebaut. Auch wenn die Zulassungszahlen steigen ist die Marktdurchdringung aus verschiedenen Gründen bisher noch gering. Es gibt aber verschiedene Anzeichen dafür, dass die Verbreitung in den nächsten Jahren zunehmen wird, u.a. durch neue Fahrzeugmodelle, neue gesetzliche Regelungen (Ladeinfrastruktur in Gemeinschaftsgaragen, Laden am Arbeitsplatz etc.), steuerliche Vorteile, verschiedene Kaufanreize und Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Durch Elektromobilität entstehen am Ort der Verwendung geringere Lärm- und Schadstoffemissionen innerhalb der Anwendungsgebiete und die Ressourceneffizienz ist deutlich höher als bei allen anderen Kraftstofftypen. Kritisch ist bei den Fahrzeugen jedoch die ressourcenintensive Produktion der Batterien, sodass erst über die Laufleistung der ökologische Vorteil wirksam wird. Wie lange dies dauert ist abhängig von der Größe der Batterie und dem Strommix. Im Vergleich von Fahrzeugen der gleichen Fahrzeugklasse sind beim aktuellen Strommix in Deutschland jedoch schon heute batterieelektrische Fahrzeuge über ihre Lebensdauer effizienter als die Modelle mit konventionellen Motoren. In Zukunft sollte der Anteil der regenerativen Stromerzeugung weiter ansteigen, sodass sich der Vorteil weiter vergrößert.

Würde die Fahrleistung aller Pkw in Deutschland auf batterieelektrische Fahrzeuge umgestellt, würde der Strombedarf um etwa 20 % zunehmen. Dies stellt das Stromnetz durchaus vor Herausforderungen. Da der Prozess aber einige Jahre in Anspruch nehmen dürfte, bleibt ausreichend Zeit, die notwendige Ertüchtigung des Stromnetzes vorzunehmen.

In diesem Zusammenhang muss auch darauf hingewiesen werden, dass bis auf Biokraftstoffe alle der oben genannten alternativen Kraftstoffe strombasiert sind.

Die richtungsweisenden Entscheidungen zu diesen Themen werden nicht auf lokaler Ebene getroffen. Daher sollte die Stadt Erding die Entwicklungen genau beobachten und dann unterstützen, wenn positive Wirkungen in Bezug auf die Ziele der Stadt abzusehen sind. Handlungsspielräume haben Kommunen u.a. bei der Unterstützung von Tank- bzw. Ladeinfrastruktur, bei Park- und Zufahrtsbeschränkungen sowie durch Informations- und Kommunikationskampagnen.

⁷ ADAC, Link: <https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/alternative-antriebe/wasserstoffauto-so-funktioniert-es/>

5.3.3.3. Autonome Fahrzeuge

Autonome Fahrzeuge werden derzeit als das zentrale Zukunftsthema der Fahrzeugbranche diskutiert. Auch wenn es noch technische und ethische Zweifel gibt, wird im Allgemeinen am ehesten diskutiert, wie lange es noch dauern wird, bis autonome Fahrzeuge alltags-tauglich sind.

In Bezug auf Erding kann davon ausgegangen werden, dass autonome Fahrzeuge bis 2035 bereits etablierte Anwendungsfelder gefunden haben. Diese sind nach derzeitiger An-nahme am ehesten Buslinienverkehre in verdichteten Bereichen, wo niedrige Geschwindig-keiten akzeptiert und / oder gewollt sind – diese Lösung hätte für Erding eine sehr hohe Relevanz.

Neben den technischen Fragen sind auch eine ganze Reihe von komplexen rechtlichen Rahmenbedingungen – vor allem hinsichtlich der Haftungsfrage-- zu klären, Fahrstrategien bei Unfällen zu entwickeln, eine gesellschaftliche Akzeptanz zu erwirken, die Infrastruktur für die Datenspeicherung und-übertragung auszubauen und die Kommunikation auch mit nicht vernetzten Verkehrsteilnehmenden sicherzustellen.

Aktuell wird davon ausgegangen, dass sich der Grad der Autonomie der Fahrzeuge schritt-weise entwickeln wird. Vereinfacht kann der Prozess in drei Stufen dargestellt werden.

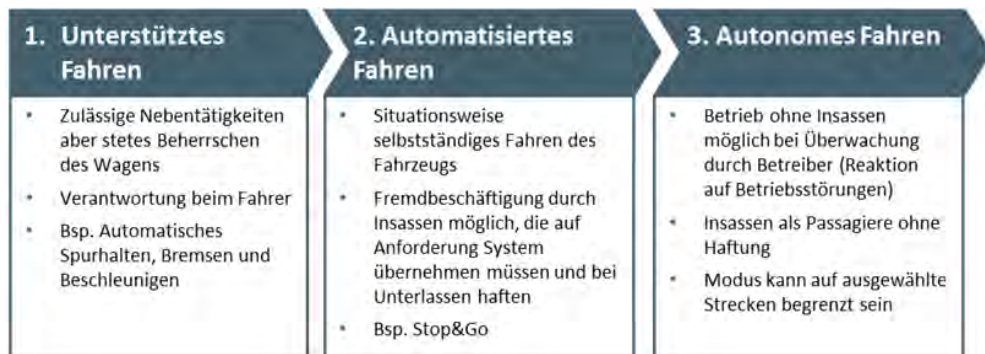


Abbildung 100 - Stufen autonomen Fahrens (adaptiert von: ADAC)

Die erste Stufe, das „unterstützte Fahren“, ist bei neueren Fahrzeugen längst geläufig und wird stetig weiterentwickelt. Bereits auf dieser Stufe ergeben sich Chancen für die Verkehrssicherheit, indem Verkehrsrisiken durch menschliches Fehlverhalten reduziert werden. Auch automatisiertes Fahren ist bereits ein realistisches Szenario, welches im Funktionspektrum moderner Fahrzeuge abrufbar ist und durch die mögliche Fremdbeschäftigung über die sicherheitstechnischen Vorteile von Stufe eins hinausgeht. Die dritte Stufe, autonomes Fahren, birgt Chancen der erhöhten individuellen Mobilität von Minderjährigen, fahruntfähigen oder Menschen ohne Zugang zum eigenen Pkw.

Wie sich die Verbreitung autonomer Fahrzeuge auf die Raumstrukturen bzw. die Mobilität in den Kommunen auswirken wird, kann nicht vorhergesagt werden. Es sind jedoch verschiedene Szenarien denkbar, die spezifische Chancen und Risiken bergen. Welche Szenarien sich entwickeln hängt nicht zuletzt davon ab, welche Rahmenbedingungen und Anreize durch den Gesetzgeber geschaffen werden.

Individuelle motorisierte Fahrzeuge

Werden private Pkw einfach durch private autonome Pkw ersetzt, sind für die Kommunen keine großen Vorteile zu erwarten. Da für den Fahrer die Zeit im Auto anderweitig nutzbar wird, steigt möglicherweise sogar das Verkehrsaufkommen. Es werden längere Fahrzeiten und damit auch weitere Wege gerne in Kauf genommen werden. Im Extremfall ziehen Menschen wieder zunehmend in periphere Räume mit günstigerem Wohnraum, da lange Pendelwege weniger belastend sind.

Vorteile lassen sich insofern erkennen, dass sich Zielort und Abstellplatz entkoppeln lassen. Es wäre denkbar, dass sich Personen in der Nähe der Erdinger Altstadt von ihren Fahrzeugen absetzen lassen und die Autos dann selbständig zu einem peripheren Parkplatz fahren, z.B. am Volksfestplatz / am Stadion.

Dies würde zwar den innerstädtischen Parkraum entlasten, jedoch zu Mehrverkehr führen und – sofern die Fahrzeuge nicht im Stau stehen – den Pkw durch den wegfallenden Parkplatzsuchverkehr attraktiver machen.

Autonome Fahrzeuge im ÖPNV

Autonome Busse werden bereits weltweit getestet. Die Testfelder sind aber noch auf ausgewählte, zumeist sehr kurze Strecken begrenzt und liegen häufig auch außerhalb des öffentlichen Straßenraums, so z.B. am Charité Campus in Berlin.

Ein zentraler Vorteil des heutigen ÖPNV-Angebotes ist, dass der Nutzer eben nicht selbst fahren muss. Daher haben autonome Pkw das Potenzial, dem bestehenden ÖPNV Fahrgäste zu entziehen. Um sich zu behaupten muss das Angebot des ÖPNV daher schneller, preisgünstiger oder komfortabler sein. Ein denkbare Szenario ist, dass der klassische ÖPNV sich in erster Linie auf Hauptstrecken mit hoher Geschwindigkeit und hohen Kapazitäten konzentrieren wird, z.B. den SPNV und Schnellbuslinien mit eigenen Spuren in staukritischen Bereichen. Die Feinverteilung erfolgt dann über Angebote zur Mikro-Mobilität, private Pkw oder autonome Shuttle-Dienste.

Ein auch für Erding interessantes Szenario ist ein vollautomatisches Stadtbussystem. Durch den Wegfall der Personalkosten für den Fahrer können kleinere Busse insgesamt häufiger fahren und damit ein besseres Streckennetz anbieten als bisherige Stadtbussysteme.

Autonome Shuttle-Dienste

Autonome Shuttle-Dienste, auch „Robo-Taxis“ genannt, werden durch einen öffentlichen oder privaten Anbieter bereitgestellt. Der Nutzer ruft je nach Bedarfslage und Budget ein Shuttle-Fahrzeug und lässt sich zu seinem Zielort bringen. Anschließend steht das Fahrzeug wieder anderen Nutzern zur Verfügung. Werden die Fahrzeuge nicht benötigt, können diese an unkritischen Standorten gesammelt abgestellt werden.

Besonders im ländlichen Raum, wo das Netz des öffentlichen Verkehrs weniger dicht ist, könnte über solche Angebote die Mobilität der Bürger gesteigert werden. Autonome Shuttle-Dienste verursachen bei geringer Bevölkerungsdichte und somit geringem Nutzerpotenzial deutlich geringere Kosten als eine klassische Busanbindung im Linienverkehr.

Modellrechnungen für Städte wie Stuttgart oder Lissabon haben ergeben, dass nur noch 20 % des Fahrzeugbestandes benötigen würden, wenn alle privaten Pkw-Fahrten auf „Robo-Taxis“ verlagert werden. Werden die Fahrten auch noch mit anderen Nutzern geteilt, die ähnliche Strecken fahren, würden sogar 10 % des Fahrzeugbestandes ausreichen. Auch wenn diese Modelle die Realität nicht vollständig abbilden werden, wird das Potenzial dieser Angebote deutlich.

5.3.4 Veränderungen der Organisation von Verkehr

Wie bereits erwähnt, lassen sich zukunftsfähige Lösungsansätze für die Mobilität in der Stadt Erding in Veränderungen von Fahrzeugen und Infrastruktur sowie der Organisation von Verkehr unterteilen. Bei Letzterem erlangen vor allem die Organisation und der Betrieb geteilter Fahrzeuge als auch das Angebot von Mobilität als integrierter Tür-zu-Tür-Service immer mehr Bedeutung.

Organisation von Verkehr		Chancen	Risiken
Sharing Economy 	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Pkw-Bestands und des Verkehrsaufkommens • Mobilitätsangebote von Tür zu Tür ohne eigene Fahrzeuge • Nutzungsdaten als Planungsgrundlage 	<ul style="list-style-type: none"> • Anbieter meiden ländlichen Raum • Flächenbedarf der Angebote 	
Mobility as a Service 	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive Mobilitätsangebote von Tür zu Tür, ohne eigenen Pkw • Bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote auch im ländlichen Raum möglich 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Mobilitätsangebote und Infrastruktur als Grundlage 	

Abbildung 101 - Übersicht über Veränderungen der Organisation von Verkehr (eigene Darstellung)

5.3.4.1. Sharing Economy

Die Auslastung vieler Fahrzeuge in Deutschland ist sehr gering. Beispielsweise wird ein Auto im Schnitt pro Tag 22:48 Stunden nicht genutzt und benötigt in dieser Zeit wertvolle Stellflächen.



Abbildung 102 - Symbolbild / Selbstversuch geringe Autoauslastung (Identitätsstiftung, Utopien der Mobilität)

Das Prinzip von Sharing-Angeboten im Mobilitätsbereich ist die Erhöhung der Auslastung, indem sich die nutzenden Personen Fahrzeuge teilen. Das geschieht auf verschiedenen Ebenen – von privat bis kommerziell sowie in unterschiedlichen Formen – vom stationsbasierten zum Free Floating Modell und von der individuellen Nutzung eines Fahrzeugs bis hin zur Beteiligung an einer Fahrt oder Wegstrecke (Ride Sharing).



Abbildung 103 - Charakteristika von Sharing-Modellen: Stationsbasiert vs. Free Floating (Eigene Darstellung)



Abbildung 104- Ride Sharing (Eigene Darstellung)

Neben verschiedenen Modellen des Sharings werden auch unterschiedliche Fahrzeuge geteilt. Am weitesten verbreitet sind derzeit geteilte (E-)Autos und Fahrräder sowie E-Bikes, E-Kickscooter und Roller. Auch Lastenfahrräder und Lieferwagen sind in manchen Städten innerhalb eines Sharing-Angebots erhältlich.

Die Anwendungsbereiche sind vielfältig und unterscheiden sich je nach Sharing-Angebot. In vielen Fällen ersetzt ein Sharing-Fahrzeug ein privates Fahrzeug. Dies ist beispielsweise die primäre Zielgruppe des stationären Car-Sharing. Andere Angebote dienen in erster Linie dazu, Lücken im ÖPNV-Netz zu schließen oder kurze Verbindungen zwischen ÖPNV-Haltestelle und Startort / Zielort zu schaffen. Hierfür sind beispielsweise flexible Fahrradverleihsysteme oder Verleihsysteme für E-Kickscooter geeignet.

Insgesamt tragen die Sharing-Angebote dazu bei, die Effizienz (ökonomisch und ökologisch) der Fahrzeugnutzung zu erhöhen, den Stellplatzbedarf für private Fahrzeuge zu reduzieren und die Nutzung des Umweltverbunds zu unterstützen. Je nach Studie kann ein Car-Sharing-Auto 6 bis 12 private Pkw ersetzen.

Für das Car-Sharing-Angebot in Erding dürfte es durchaus noch Wachstumspotenzial geben, insbesondere bei den Haushalten, die einen Zweitwagen besitzen. Ein Fahrradverleihsystem oder E-Kickscooter könnten eine Lösung für die Verbindungen zwischen S-Bahn-Haltestellen und Altstadt oder peripheren Wohn- und Gewerbegebieten sein. Es ist jedoch darauf zu achten, dass diese Fahrzeuge „geordnet“ abgestellt werden und keine Hindernisse auf den Gehwegen entstehen.

5.3.4.2. Mobility as a Service (MaaS)

Durch die Vielzahl an Mobilitätsangeboten nimmt die Komplexität für den Nutzer zu. Um eine attraktive Alternative zum privaten Pkw zu schaffen ist es daher notwendig, die Angebote sowohl in einer digitalen Plattform als auch physisch, beispielsweise in einer Mobilitätsstation zusammenzuführen.

Digitale Mobilitätsplattformen

Das langfristige Ziel der „MaaS-Angebote“ ist eine durchgehende Wegekette von Haustür zu Haustür anzubieten. Die Komplexität liegt darin, die Integration nicht nur auf Ebene der Information sicherzustellen, sondern über den gesamten Nutzungsprozess, inklusive Routing, Buchung/ Ticketing, Zugang und Abrechnung (siehe nachfolgende Abbildung). Das zentrale Zugangsmedium ist das Smartphone.



Abbildung 105 - Funktionsweise Mobility-as-a-Service

Eine Plattform, die alle Verkehrsmittel über den gesamten Nutzungsprozess erfasst, ist aktuell noch nicht absehbar. Die Entwicklung fokussiert sich derzeit eher auf die großen Metropolen. Die MVG hat über die App MVG More bereits einen relativ hohen Grad der Integration erreicht.

Für das Umland von München ist eine vergleichbare Entwicklung bisher nicht absehbar. Eine solitäre Entwicklung für Erding erscheint aufgrund der hohen Entwicklungskosten nicht zielführend. Daher sollte der Markt beobachtet werden, bis eine geeignete Lösung für die Stadt als Grundlage genutzt werden kann. Bis dahin sollten die verfügbaren Mobilitätsangebote auf adäquaten vorhandenen Plattformen, z.B. der Internetseite der Stadt, zusammengeführt werden.

Mobilitätsstationen

Um den Wechsel zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten zu erleichtern, werden in vielen Städten sogenannte Mobilitätsstationen oder Mobilitätspunkte errichtet. Diese umfassen, je nach Standort, beispielsweise ÖPNV-Angebote, Car-Sharing, Fahrradverleihsysteme, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge oder Fahrradboxen. Teilweise sind auch andere Services wie Paketstationen an diesen Standorten zu finden. An zentralen Standorten werden die Mobilitätsstationen auch mit einer Mobilitätszentrale verknüpft, an der es eine persönliche Beratung und weiterführende Angebote (z.B. DB-Fahrkartenverkauf) gibt.



Abbildung 106 - Öffentliches Bike-Share System in Vilnius (Foto: team red)

Die U-Bahn-, Bus- und Trambahnstation an der Münchner Freiheit ist ein Beispiel für eine große Mobilitätsstation. Dort sind neben dem ÖPNV-Angebot auch Car- und Bike-Sharing Fahrzeuge verfügbar.



Abbildung 107 - Mobilitätsstation Münchner Freiheit (Foto: Stadt Erding)

An ausgewählten Standorten, beispielsweise an den S-Bahnhöfen, im Stadtzentrum oder zentral in Wohn- und Gewerbegebieten sind Mobilitätstationen auch für Erding eine Option.

5.4 Zusammenfassung: Chancen nutzen und Risiken minimieren

Die Entwicklung von Mobilitätstrends und deren Chancen und Risiken unterliegen komplexen Rahmenbedingungen. Mit der Änderung der Rahmenbedingungen können auch die Trends stagnieren, sich intensivieren oder sich verändern. Das bedeutet gleichzeitig, dass Akteure, die die Rahmenbedingungen definieren und markieren, die Richtung der Trendentwicklung mitbestimmen können. Wenn sich Städte und Gemeinden dieser Verantwortung bewusst sind, können sie mithilfe von geeigneten Investitionen, Regulierungen und Öffentlichkeitsarbeit die Chancen innovativer Mobilitätsformen nutzen und die Risiken minimieren.



Abbildung 108 - Rahmenbedingungen der Entwicklung von Mobilitätstrends (eigene Darstellung)

Für ein zukunftsfähiges und effizientes Verkehrssystem ergeben sich durch die genannten Trends große Potenziale. Hierfür muss jedoch eine geeignete Infrastruktur geschaffen werden, die Platz für Radverkehrsanlagen, Fahrradabstellanlagen, Car-Sharing-Flächen, E-Ladestationen, Mobilitätsstationen etc. vorhält. Zu der Infrastruktur zählen darüber hinaus sowohl das wirtschaftliche Umfeld für Betreiber von Verleihsystemen, als auch die Verfügbarkeit erstklassiger IT- und insbesondere Funk-Infrastruktur. Zudem ist eine kooperative Einstellung bezüglich einer Optimierung des Umweltverbundes von Seiten der ÖPNV-Betreiber, des Verbunds und der Aufgabenträger zielführend.

Da noch nicht absehbar ist, welche Trends in welchem Umfang Realität werden, können die Auswirkungen auf Erding nicht exakt vorhergesagt werden. Sowohl positive Einflüsse wie eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs, bessere und flexiblere ÖPNV-Angebote in peripheren Ortsteilen und eine höhere Verkehrssicherheit, als auch negative Auswirkungen wie steigendes Verkehrsaufkommen, höherer Siedlungsdruck durch Pendler aus München und sinkende Nachfrage im klassischen ÖPNV sind denkbar.

Die Stadt Erding kann die Megatrends nicht beeinflussen, aber sehr wohl deren lokale Auswirkungen. Größere Infrastrukturvorhaben sollten zurückhaltend angegangen werden und in ausreichendem Maße an den Trends über Szenarien gespiegelt werden. Beispielsweise könnte sich ein großes Parkhaus in Zentrumsnähe erübrigen, wenn die Fahrzeuge in einigen Jahren selbständig an einem weiter entfernten Stellplatz parken können – oder aber der Anteil an (Lasten-)Radfahrern massiv zunimmt. Die Bereitstellung von mehr Raum für Fahrräder sowie E-Kickscooter ist ein Gebot der Stunde, Sharing-Dienste können mittelfristig in Erding Fahrzeugzahlen reduzieren helfen. Langfristig sollte das Thema eines vollautomatischen Bussystems im Blick behalten werden. Die größte Hebelwirkung hat die Stadt Erding mit der Entscheidung über die Verteilung der verfügbaren Flächen an die vorhandenen und zukünftigen Verkehrsmittel.

6. Ergebnisse der Bürgerbefragung

Ein zentrales Element der Bürgerbeteiligung war eine repräsentative Bevölkerungsbefragung. Die wesentlichen Erkenntnisse daraus werden in diesem Kapitel dargestellt. Die ausführliche Darstellung der Ergebnisse wurde in einem eigenständigen Dokument zusammengefasst.

6.1 Rahmendaten der Bürgerbefragung

Die Grundgesamtheit der repräsentativen Online-Befragung bildeten alle Bürger der Großen Kreisstadt Erding in Privathaushalten in der Altersgruppe zwischen 14 und 79 Jahren.

Für die Brutto-Stichprobe wurden aus dieser Grundgesamtheit Anfang Mai 2019 per Zufallsverfahren 6.000 Einwohner ausgewählt, postalisch angeschrieben und um ihre Mitwirkung an der Umfrage gebeten. Die daran anschließende Feldzeit währte vom 04.05. bis zum 24.05.2019.

Ausgewertet wurden insgesamt 1.766 Interviews, dies entspricht einer sehr guten Teilnahmequote von 29,4 %.

Die realisierte Stichprobe wurde anschließend an die Soll-Struktur der Einwohnermeldeamt-Bruttostichprobe mittels faktorieller Gewichtung angeglichen.

Die nachfolgenden Abbildungen verdeutlichen die hohe Stichprobengüte und die damit verbundene Repräsentativität der Umfrage. Die *Ist*-Verteilung nach Geschlecht, Alter und Ortsteilen entspricht weitgehend der *Soll*-Struktur der Großen Kreisstadt Erding.

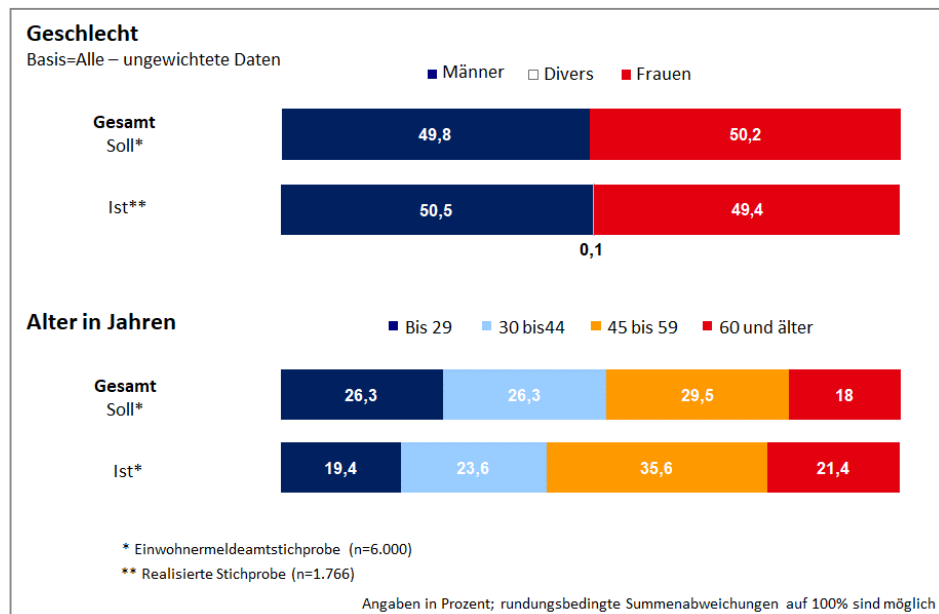


Abbildung 109 - Ist- und Sollstruktur der realisierten Stichprobe nach Geschlecht und Alter (eigene Darstellung)

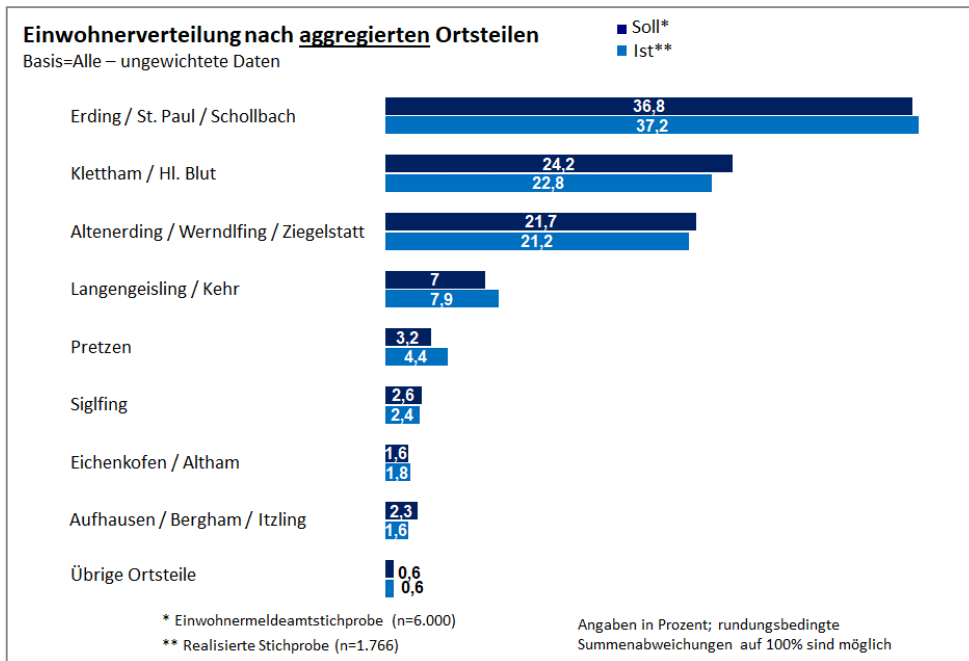


Abbildung 110 - Ist- und Sollstruktur der realisierten Stichprobe nach aggregierten Ortsteilen (Eigene Darstellung)

6.2 Aktuelle Verkehrssituation in Erding

Die aktuelle Verkehrssituation in der Großen Kreisstadt wird in Schulnoten im Schnitt lediglich mit „ausreichend“ (3,8) bewertet: Die meisten votieren mit „befriedigend“ (30 %) oder „ausreichend“ (27 %), 23 % mit „mangelhaft“ und 5 % vergeben ein „ungenügend“. Lediglich 13 % votieren mit „sehr gut“ oder „gut“.

Auch wenn diese Zahlen zunächst einmal negativ erscheinen, liegt Erding damit in einem Bereich, der für solche Erhebungen üblich ist. Bei der Einordnung muss berücksichtigt werden, dass die Bürger die Situation grundsätzlich eher kritisch sehen. Bei positiven Entwicklungen stellt sich in kurzer Zeit ein Gewöhnungseffekt ein, sodass eine Verbesserung bald als selbstverständlich wahrgenommen wird. Eine negative Erfahrung, die unter Umständen sogar täglich wahrgenommen wird, ist im Gedächtnis der Befragten erheblich präsenter.

Weitgehend deckungsgleich fällt das Urteil dabei aus Sicht der jeweiligen Verkehrsmittelnutzer aus.

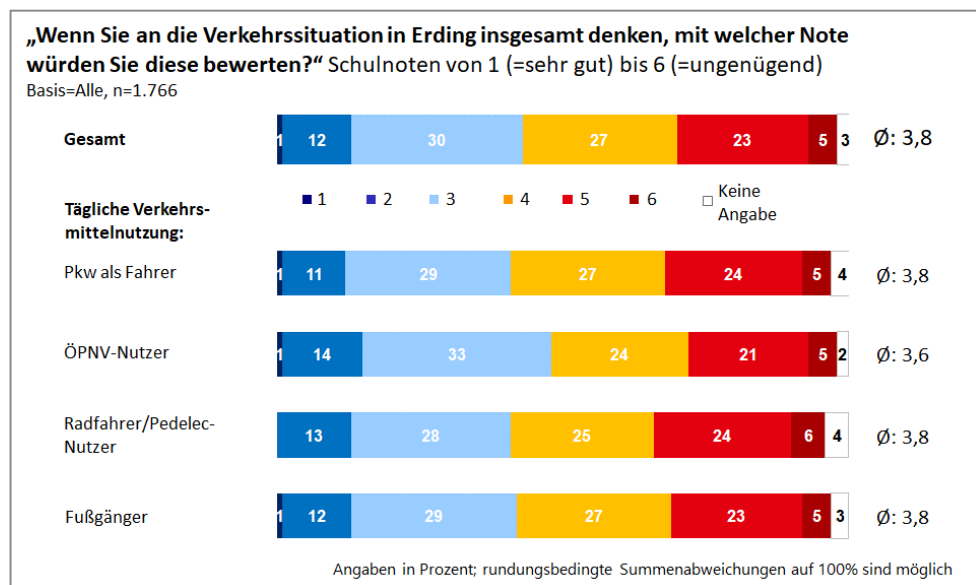


Abbildung 111 - Bewertung der Verkehrssituation mit Schulnoten (Eigene Darstellung)

Ein relativ klares Bild herrscht bezüglich der Einstellung der Bürger zu Verkehrsmitteln und Erreichbarkeiten von Zielen – zumindest wenn es um das Auto geht: Grundsätzlich lassen sich mit dem Pkw viele Ziele in Erding gut erreichen („Stimme voll und ganz / eher zu“: 84 %), zudem gibt es in den Gewerbegebieten genügend Parkplätze (Zustimmung: 82 %), dafür in der Altstadt zu wenige (65 %). Im eigenen Wohngebiet sind nur 30 % der Auffassung, es gäbe genug Parkplätze.

70 % sind der Meinung, dass sich Fußgänger in Erding sicher bewegen können, weitere 21 % schließen sich dieser Auffassung nur teilweise an, 8 % nicht. Mangelnde Sicherheit für Fußgänger dürfte in Erding demnach kaum ein Hinderungsgrund für den Fußverkehr sein.

Dass die Radwege in Erding in einem guten Zustand sind, meinen 47 % der Teilnehmer, 32 % schließen sich nur teilweise dieser Aussage an, 14 % eher nicht oder gar nicht.

Nur 30 % teilen überdies die Auffassung, Orte in der näheren Umgebung seien mit dem Rad gut zu erreichen. Für nur 22 % gibt es in Erding ausreichend Radwege.

Uneinheitlich wird die Aussage bewertet, das ÖPNV-Angebot sei gut: 35 % stimmen zu, 33 % teilweise, 22 % eher nicht oder gar nicht. Der Aussage, dass Einkaufszentren und Freizeiteinrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar seien, stimmen nur 23 % zu. Dass Orte in der Umgebung gut mit dem ÖPNV erreichbar seien, finden nur 16 %.

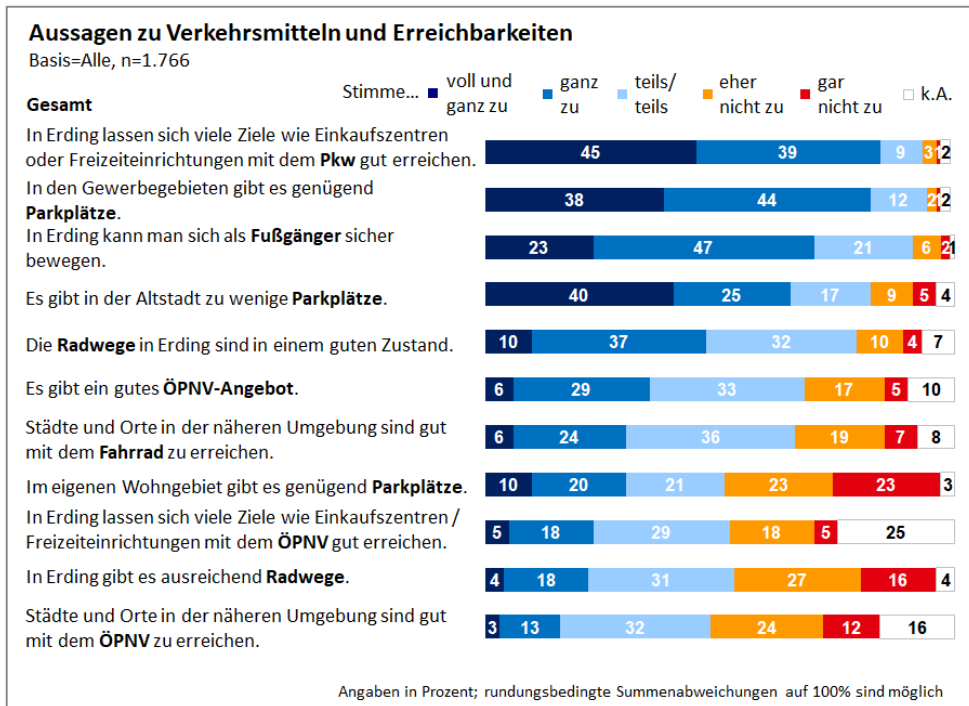


Abbildung 112 - Aussagen zu Verkehrsmitteln und Erreichbarkeiten (Eigene Darstellung)

Der Pkw ist damit aus der Sicht vieler Erdinger derzeit das praktischste Verkehrsmittel, auch wenn das Parken in der Innenstadt und zum Teil auch am Wohnort problematisch ist.

Das ÖPNV-Angebot wird insgesamt durchschnittlich eingeschätzt. Wenn es aber darum geht, wie bestimmte Ziele mit dem ÖPNV zu erreichen sind, ist die Einschätzung eher negativ. Auffällig ist in diesem Zusammenhang auch, dass häufig keine Angaben gemacht wurden. Es kann vermutet werden, dass viele Erdinger bisher nur wenig praktische Erfahrungen mit dem ÖPNV gemacht haben.

6.3 Verkehrsmittelverfügbarkeit

93 % und damit nahezu alle der befragten 1.662 erwachsenen Mitbürgerinnen und Mitbürger besitzen einen Pkw-Führerschein. Lediglich in der jüngsten Befragungsgruppe, bei den unter 29-jährigen liegt der Anteil der Führerscheininhaber unter 90 %.

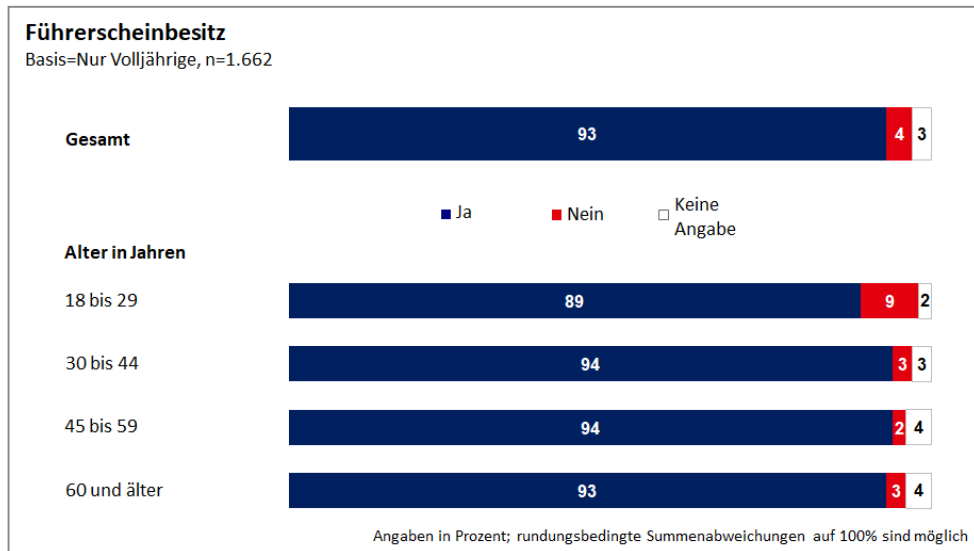


Abbildung 113 - Führerscheinbesitz (Eigene Darstellung)

Ganz ähnlich verhält es sich mit der Verfügbarkeit eines Pkw: Neun von zehn Volljährigen mit Führerschein können jederzeit über einen Pkw verfügen, weitere 5 % an mehreren Tagen pro Woche. Nur 2 % haben keinen Zugriff auf einen Pkw. Damit steht den meisten erwachsenen Erdinger Bürgern der Pkw als Mobilitätsoption zur Verfügung. Es gibt nur relativ wenige Bürger, die grundsätzlich auf andere Verkehrsmittel angewiesen sind.

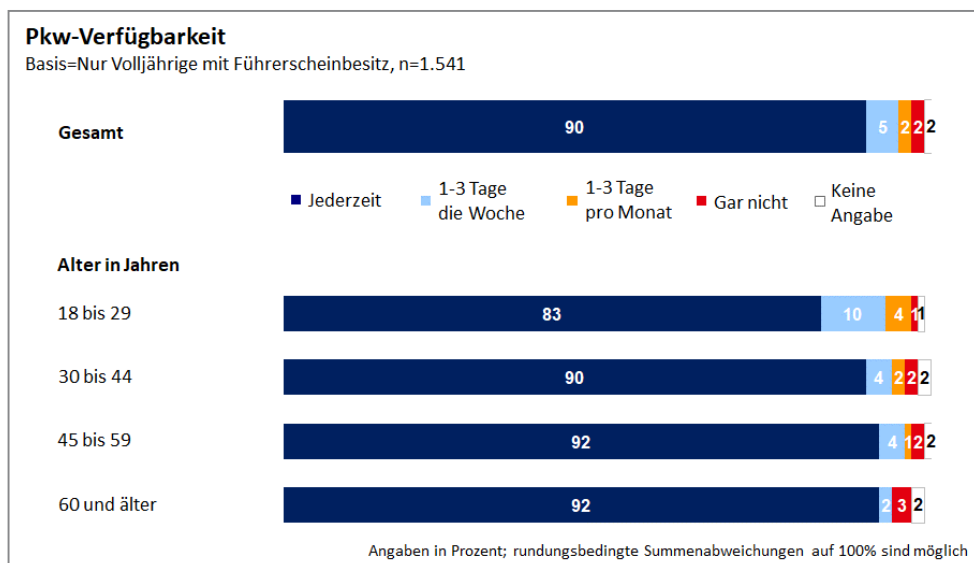


Abbildung 114 - Pkw-Verfügbarkeit (Eigene Darstellung)

In den einzelnen Privathaushalten ist die Anzahl der verfügbaren Pkw hoch: Im Schnitt befinden sich, inklusive Dienst- und Firmenfahrzeugen, 1,7 Pkw in jedem Haushalt: In 38 % der Haushalte gibt es einen Pkw, in 44 % zwei Pkw, in 12 % drei und mehr. Lediglich 4 % sind „autofrei“.

Während in Ein-Personen-Haushalten zumeist auch ein Fahrzeug verfügbar ist, sind in mehr als der Hälfte der Zwei-Personen-Haushalte mindestens zwei Fahrzeuge vorhanden. In jedem fünften Haushalt mit drei und mehr Personen gibt es mindestens drei Pkw.

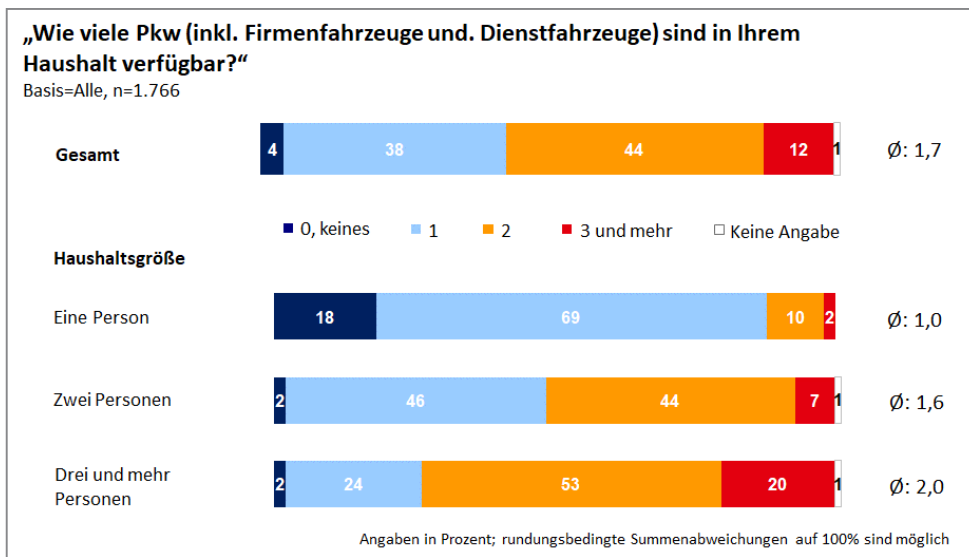


Abbildung 115 - Anzahl der verfügbaren Pkw in den privaten Haushalten (Eigene Darstellung)

In rund 20 % der Haushalte befindet sich mindestens ein Firmen- oder Dienstfahrzeug. Der Großteil der Pkw wird auf privaten Stellplätzen geparkt. 18 % der Haushalte geben jedoch an, dass sie ein Fahrzeug in der Regel am Straßenrand abstellen, 3 % parken dort sogar mehrere Fahrzeuge.

Der aktuelle Stellplatzschlüssel der Stadt Erding sieht für den Bereich Wohnen aktuell folgende Regelung vor:

- Wohnungen bis 50 m² benötigen einen Stellplatz pro Wohnung
- Wohnungen bis 130 m² benötigen zwei Stellplätze pro Wohnung
- Wohnungen über 130 m² benötigen drei Stellplätze pro Wohnung

Die Anforderungen für Wohnungen bis 130 m² dürften den tatsächlichen Bedarf nach der Erhebung gut abbilden, wenn davon ausgegangen wird, dass in Wohnungen bis 50 m² überwiegend eine Person und in größeren Wohnungen bis 130 m² zwei Personen oder Familien leben.

Für Wohnen über 130 m² dürfte der tatsächliche Bedarf im Schnitt deutlich geringer sein, als die angenommenen drei Stellplätze. Selbst bei den Haushalten mit drei und mehr Personen haben nur 20 % mehr als zwei Fahrzeuge. Daher wäre es denkbar zumindest bei Wohnanlagen, bei denen sich ein Ausgleich zwischen Haushalten mit mehr und weniger Pkw schaffen lässt, den Ansatz von drei Stellplätzen pro Wohnung zu reduzieren.

Nahezu alle Befragten (90 %) verfügen über ein funktionsfähiges Fahrrad. 8 % besitzen bereits ein E-Bike / Pedelec. Diese Zahl wird schon in Kürze nicht mehr aktuell sein, da die Verkaufszahlen in diesem Segment aktuell sehr hoch sind.

Relativ bescheiden nehmen sich die Anteile der Zeitkartenbesitzer für den ÖPNV in der Bevölkerung aus: Lediglich 6 % der Bürger ab 14 Jahren verfügen aktuell über eine Wochen- oder Monatskarte, weitere 9 % über ein Abo. Ein Jobticket haben 4 %. Die große Mehrheit von 82 % hat keine Zeitkarte.

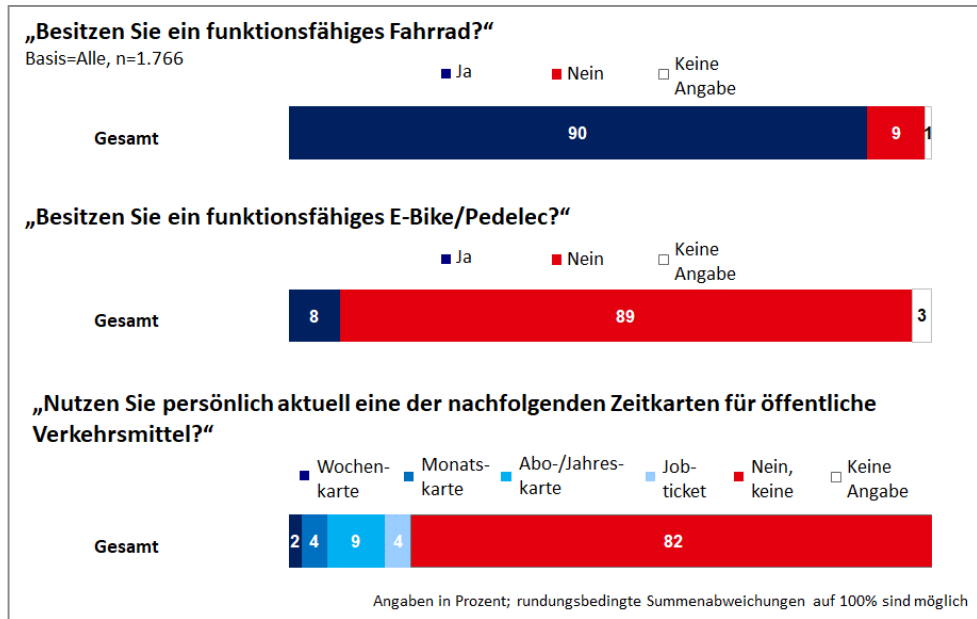


Abbildung 116 - Fahrrad-/ E-Bike- und Zeitkartenbesitz (Eigene Darstellung)

Dabei berichten die meisten Bürgerinnen und Bürger von durchaus kurzen Distanzen zur nächsten ÖPNV-Haltestelle. 73 % benötigen dorthin laut eigenen Angaben höchstens fünf Minuten.

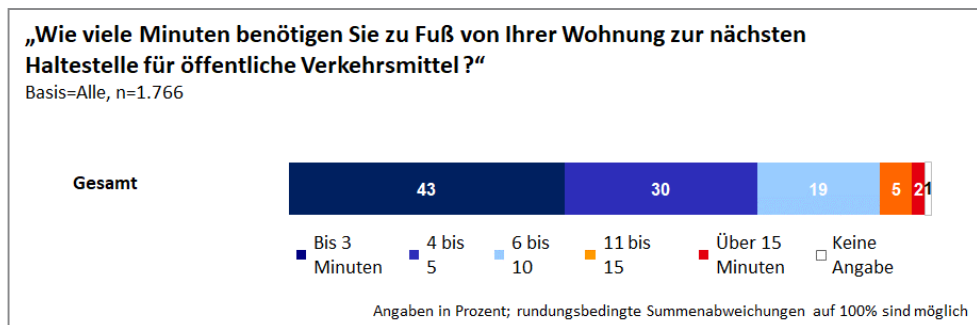


Abbildung 117 - Zu Fuß-Entfernung zur nächsten ÖPNV-Haltestelle (Eigene Darstellung)

6.4 Arbeits- / Ausbildungsorte

Die meisten erwerbstätigen bzw. in Berufsausbildung befindlichen Einwohner arbeiten in Normalarbeitszeit mit (42 %) oder ohne Gleitzeit (17 %). Weitere 16 % arbeiten in Wechselschichtmodellen, 12 % in Teilzeit an einzelnen Tagen, 8 % halbtags, 4 % in versetzter Tagsschicht. Die Ergebnisse entsprechen weitgehend denen der Mitarbeiterbefragung.

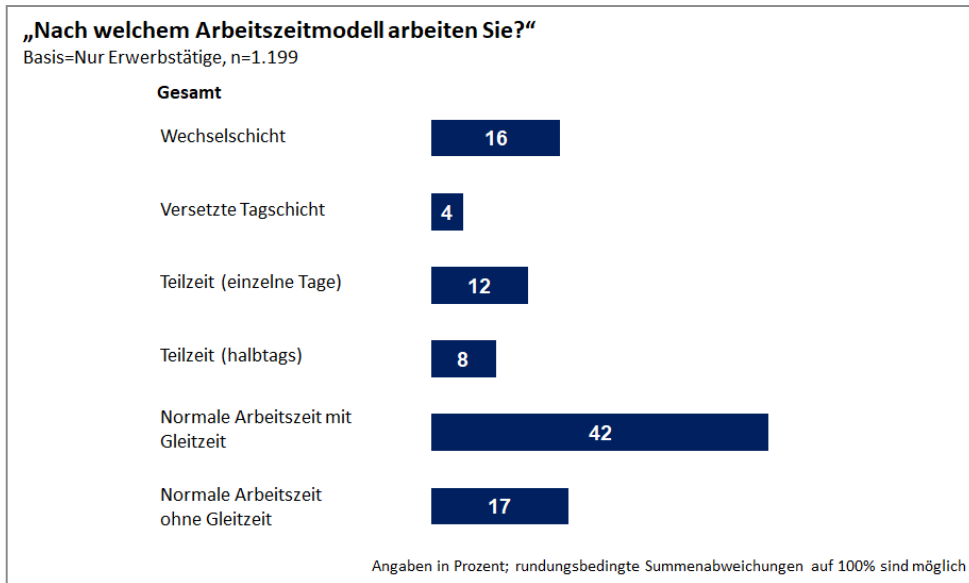


Abbildung 118 - Arbeitszeitmodelle (Eigene Darstellung)

Die weite Verbreitung von flexiblen Arbeitszeitmodellen macht die Arbeitswege oft weniger planbar, sodass es schwieriger wird, feste Fahrgemeinschaften zu organisieren oder Abfahrtszeiten des ÖPNV an die Arbeitszeiten anzupassen.

Rund jeder dritte Beschäftigte oder Auszubildende hat seinen Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz in der Großen Kreisstadt Erding, rund jeder Vierte pendelt in die Landeshauptstadt München.

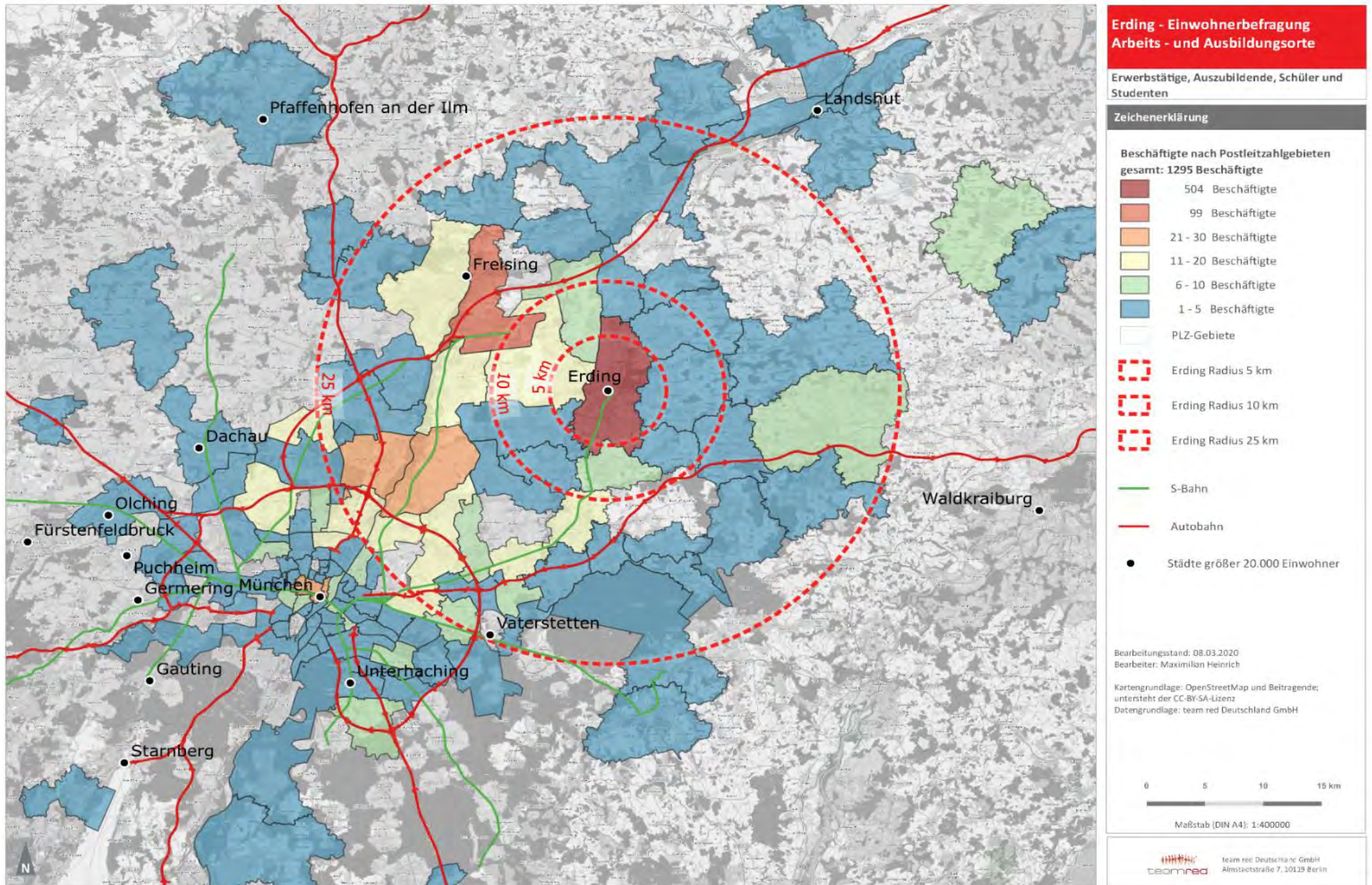


Abbildung 119 - Postleitzahlen der Arbeits- / Ausbildungsorte (Eigene Darstellung)

Einige wichtige Arbeitsplatzstandorte sind bisher nicht direkt mit dem schienengebundenen ÖPNV zu erreichen, z.B. der Flughafen München oder der Münchner Norden. Die Busverbindungen stellen bisher oft keinen gleichwertigen Ersatz dar (mangelnde Taktung, Verkehrsstaus, fehlende Direktverbindungen).

Die durchschnittliche Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz beträgt 24,1 km. 16 % der Beschäftigten bzw. Auszubildenden müssen dabei einfache Wegdistanzen von mehr als 40 km zurücklegen. Für diese Gruppe sind Fahrgemeinschaften insofern eine Option, da die finanziellen Einsparungen hoch sind und der relative Zeitverlust verhältnismäßig gering ist.

36 % der Arbeits- und Ausbildungswege haben eine Maximaldistanz von 10 km und liegen damit in einer Fahrrad- bzw. E-Bike-Distanz.

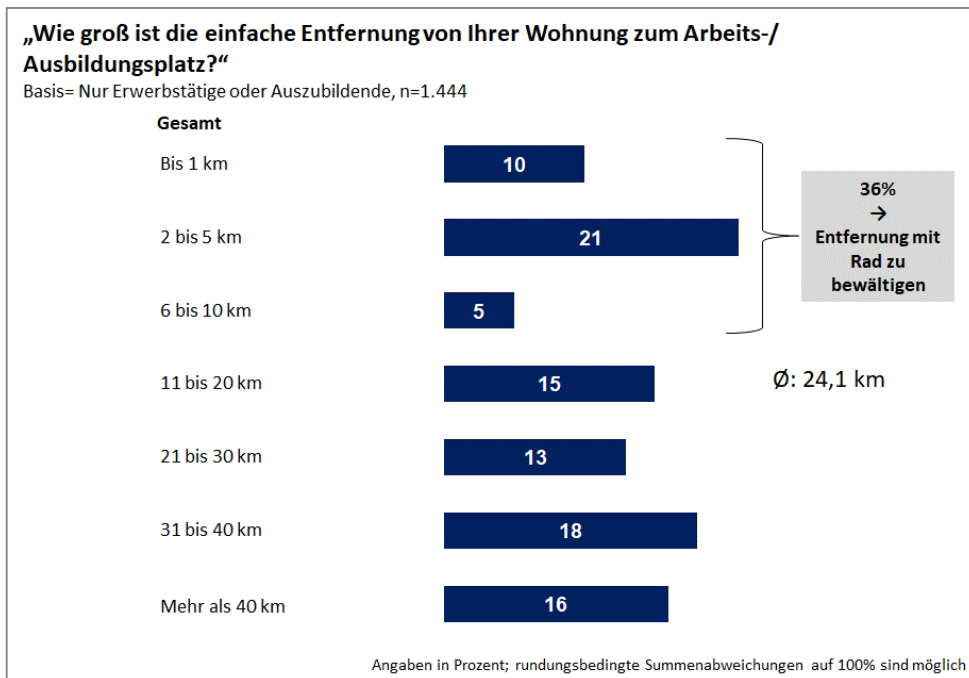


Abbildung 120 - Distanzen zum Arbeits- / Ausbildungsplatz (Eigene Darstellung)

Laut Selbsteinschätzung sind die allermeisten Arbeits- bzw. Ausbildungsplätze „sehr gut“ (47 %) oder „eher gut“ (27 %) mit dem Pkw erreichbar. Die anderen Verkehrsmittel werden als deutlich weniger geeignet eingestuft. Zum Vergleich: „Sehr gut“ oder „eher gut“ erreichbar sind Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz mit dem Fahrrad für 34 %, mit Bus und Bahn für 30 %.

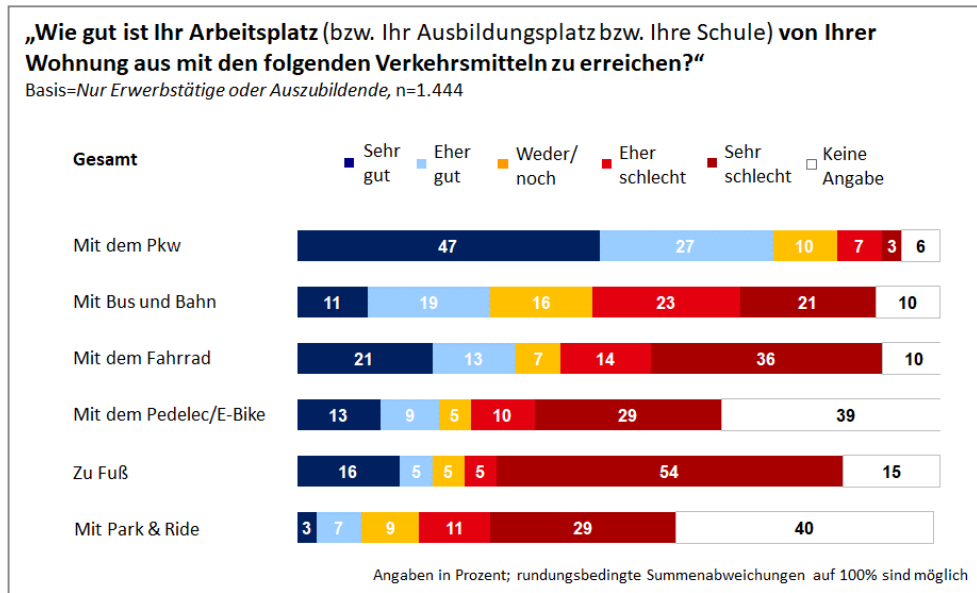


Abbildung 121 - Erreichbarkeit von Arbeits- / Ausbildungsplatz mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln (Eigene Darstellung)

6.5 Verkehrsmittelnutzung

Die Antworten auf die Frage nach der Verkehrsmittelnutzung belegt die Dominanz des Pkw.

54 % der Bürgerinnen und Bürger geben an, täglich den privaten Pkw als Fahrer zu nutzen, weitere 25 % nutzen diesen zumindest mehrmals pro Woche, 5 % mehrmals monatlich und 2 % seltener. Nur 14 % sind (fast) nie als Fahrer unterwegs. 6 % nutzen den privaten Pkw zudem als Mitfahrer täglich, weitere 29 % mehrmals pro Woche, 18 % mehrmals im Monat.

Rund jeder zweite Erdinger legt Wege täglich zu Fuß zurück, jeder vierte mit dem Fahrrad. Öffentliche Verkehrsmittel werden nur von 14 % täglich genutzt, E-Bikes und Motor- oder Krafträder nur von 1-2 %.

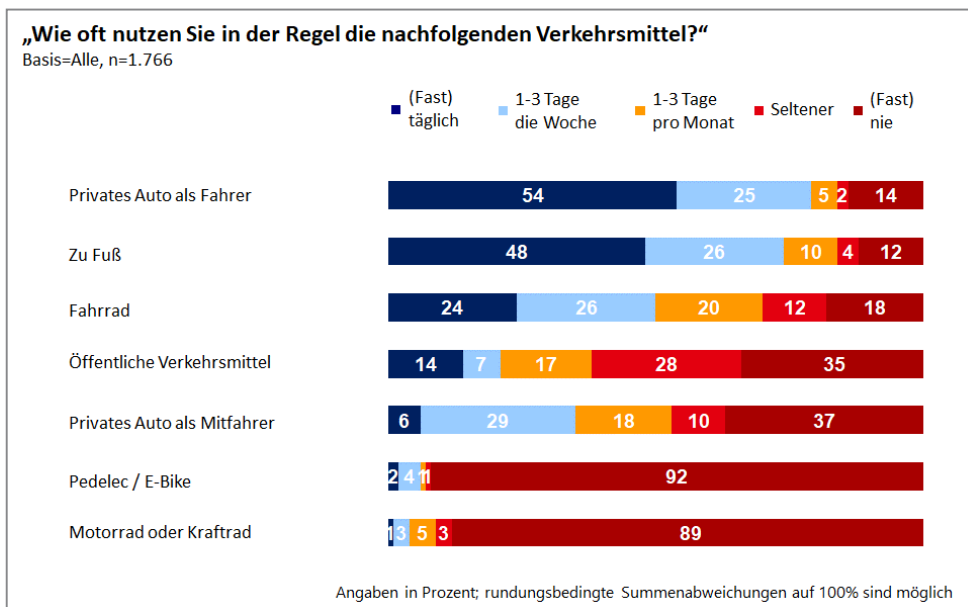


Abbildung 122 – Häufigkeiten Verkehrsmittelnutzung (Eigene Darstellung)

Der auf Basis der Nutzungshäufigkeiten berechnete sogenannte „Modal Split“⁸ ergibt folgendes Bild: Rund die Hälfte aller Wege werden von den Erdingern mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt, davon 38 % als Fahrer, 9 % als Mitfahrer. Damit liegt Erding in der Summe über dem Wegeanteil von der Landeshauptstadt München (34 %)⁹, aber deutlich unter dem von Bayern (59 %) und der Bundesrepublik insgesamt (57 %). Vergleichsweise gering ist der ÖPNV-Wegeanteil mit 8 % (München: 24 %, Bayern und Deutschland gesamt: 10 %). Der Rad-Anteil (Fahrräder, E-Bikes/Pedelecs) liegt hingegen vergleichsweise hoch bei 18 % und damit auf dem gleichen Niveau wie in der Landeshauptstadt – und sieben Punkte über dem bayern- und bundesweiten Durchschnitt. Eine vergleichsweise hohe Bedeutung haben zudem Fußwege in Erding (27 %, +3 gegenüber München).

⁸ Der „Modal Split“ ist eine Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel.

⁹ Vergleiche MiD („Mobil in Deutschland“, eine umfassende Studie zur Alltagsmobilität durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (zuletzt durchgeführt 2017).

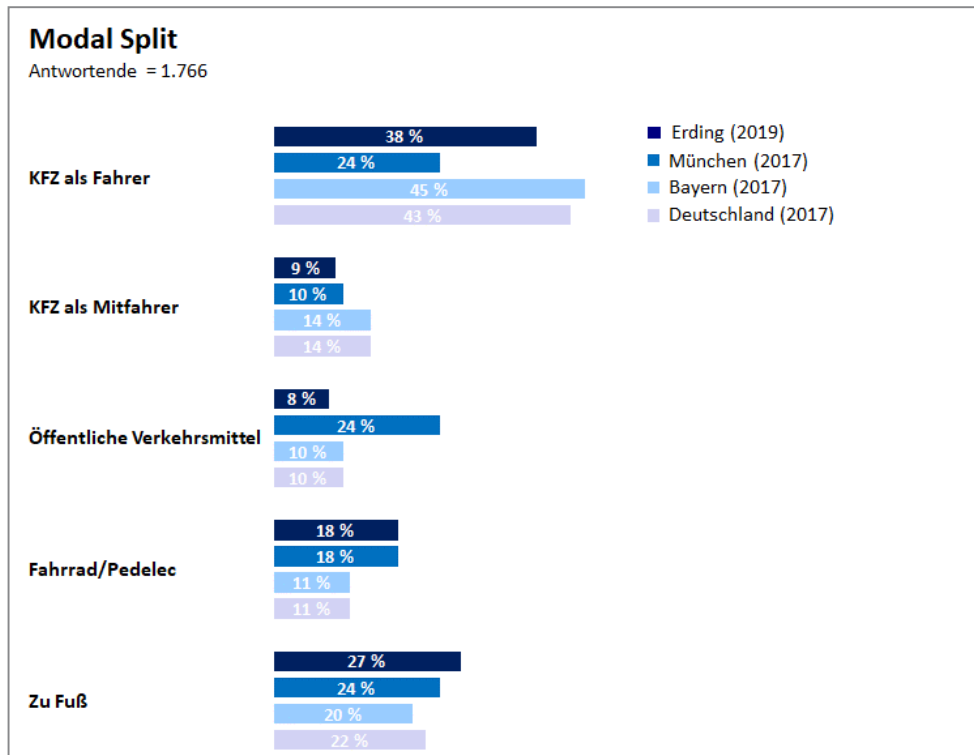


Abbildung 123 - Modal Split nach Nutzungshäufigkeiten (Eigene Darstellung)

Insgesamt 20 % der befragten Bürger geben an, zumindest gelegentlich ein Fahrrad in Bussen mitnehmen zu wollen, wenn dies möglich wäre.

Dies entspricht hochgerechnet einem weitesten Potenzial von rund 6.600 möglichen Nutzern ab 14 Jahren (Annahme: 20 % von rd. 33.000 Bürgern der Großen Kreisstadt Erding im Alter ab 14 Jahren).

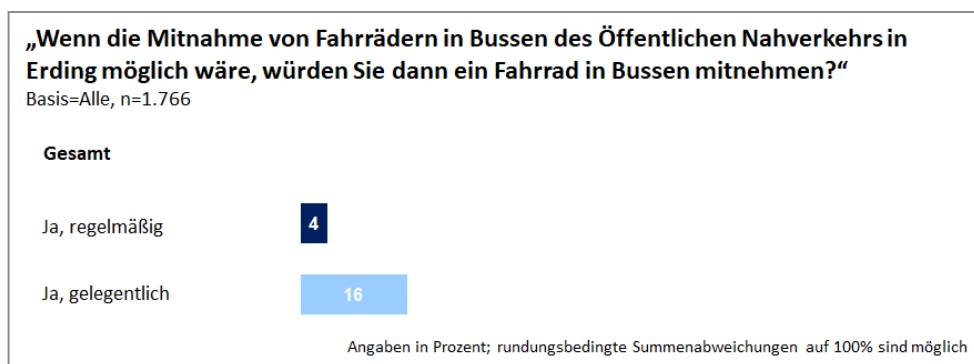


Abbildung 124 - Potenziale für Fahrradmitnahme in ÖPNV-Bussen (Eigene Darstellung)

Auch wenn die Frage nach der Nutzung eines hypothetischen Angebotes nicht unmittelbar auf die tatsächliche Nachfrage schließen lässt, lässt sich doch eine nennenswerte Nachfrage erwarten. In einem Pilotprojekt könnte überprüft werden, wie hoch die Nachfrage tatsächlich ist und wie sich so ein System in der Praxis bewährt.

6.6 Grundlegende Einstellungen / Typologie

Mit Hilfe eines umfangreichen Fragensets (15 Einzelfragen) wurden im Rahmen der Umfrage grundlegende Verhaltensmuster und Einstellungen zur Mobilität erhoben. Mittels Clusteranalyse ließ sich für die Erdinger Bürger eine Typologie mit sechs Einstellungsclustern erstellen.

Am vergleichsweise häufigsten kommt dabei der „pragmatische Gelegenheitsnutzer“ vor (27 %): Der Pkw passt am besten zu den täglichen Routinen (z.B. Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsplatz), es besteht aber grundsätzlich Offenheit gegenüber anderen Verkehrsmitteln – wenn das entsprechende Angebot attraktiv genug erscheint. Ein ähnlicher Typ ist der „pragmatische Autofahrer“ (23 %). Hier ist allerdings die Pkw-Fixierung ausgeprägter. Für „überzeugte Autofahrer“ (16 %) ist das Auto ein absolutes „Muss“, andere Verkehrsmittel spielen in der Wahrnehmung keine Rolle. Drei weitere Typen neigen von der Einstellung her grundsätzlich dem Umweltverbund (zu Fuß, Rad, ÖPNV, insgesamt 35 %) zu.

Die Typologie verdeutlicht, dass Änderungen im Verkehrsverhalten (weniger motorisierter Individualverkehr, mehr Umweltverbund) prinzipiell möglich sind. Nur eine Minderheit der Bürger sieht es als alternativlos an, Wege mit dem eigenen Pkw zurückzulegen. Bei entsprechenden Angeboten bestehen gute Chancen, Einwohner in größerem Umfang zum Umsteigen zu bewegen.

Typologie Einstellungscluster

Methode: Clusteranalyse

Basis=Alle, n=1.766

1. Überzeugte Autofahrer (16%)

Charakteristik: Autofahren soll Spaß machen und zu den täglichen Routinen passt ein Auto laut Eigeneinschätzung am besten. Ein Auto ist im sozialen Umfeld ein "Muss". Andere Verkehrsmittel spielen keine Rolle.

2. Pragmatische Gelegenheitsnutzer (27%)

Charakteristik: Es gibt keine auffälligen Verkehrsmittelpräferenzen. Zwar passt das Auto zu den täglichen Routinen und man legt Strecken am ehesten mit dem Auto zurück, ist aber anderen Verkehrsmitteln gegenüber nicht grundsätzlich ablehnend eingestellt.

3. Pragmatische Autofahrer (23%)

Charakteristik: Das Auto passt gut zu den täglichen Routinen, mit Spaß wird Autofahren allerdings nicht in Verbindung gebracht. Mit Smartphones und Mobilitätsapps kennt man sich weniger gut aus, andere Verkehrsmittel spielen eine untergeordnete Rolle.

4. Umweltverbundnutzer (16%)

Charakteristik: Öffentliche Verkehrsmittel und Radfahren werden bevorzugt, mit modernen Kommunikationsmitteln und -apps kennt man sich gut aus. Privater Autobesitz wird persönlich als nicht wirtschaftlich eingestuft.

5. Technikferne Radfahrer (12%)

Charakteristik: Radfahren und öffentliche Verkehrsmittel werden bevorzugt, Smartphones und Mobilitätsapps spielen keine Rolle. Zu den täglichen Routinen passt das Rad gut, dem Auto als Verkehrsmittel steht man eher ablehnend gegenüber.

6. Technikaffine überzeugte Radfahrer (7%)

Charakteristik: Zu den täglichen Routinen passt das Fahrrad sehr gut, dabei spielen Smartphone und Mobilitätsapps eine große Rolle. Öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Auto steht man eher reserviert gegenüber.

Abbildung 125 - Typologie Einstellungscluster (Eigene Darstellung)

Wie groß die Potenziale sind, verdeutlicht die nachfolgende Abbildung zum Modal Split: Insbesondere das Cluster der „pragmatischen Autofahrer“ nutzt heute vorrangig das Auto und könnte bei entsprechenden Angeboten umsteigen. Aber auch innerhalb der Umweltverbund-Affinen gibt es heute noch viele, die das Auto nutzen (müssen).

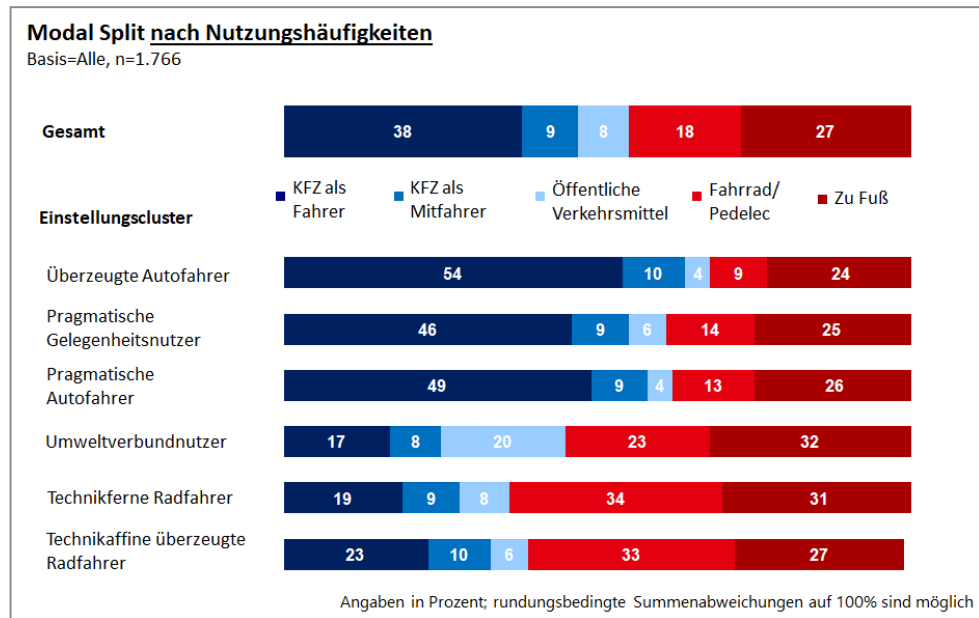


Abbildung 126 - Modal Split nach Einstellungsclustern (Eigene Darstellung)

6.7 Einkaufsverhalten

Die mit Abstand am häufigsten genutzten Einkaufsmöglichkeiten stellen lokale Einzelhändler und wohnortnahe Supermärkte dar. Diese werden von 82 % (lokaler Einzelhandel) bzw. 86 % (Supermarkt) mehrmals pro Woche von den Erdingern aufgesucht. Die überragende Bedeutung dieser Nahversorger verdeutlicht die nachfolgende Abbildung.

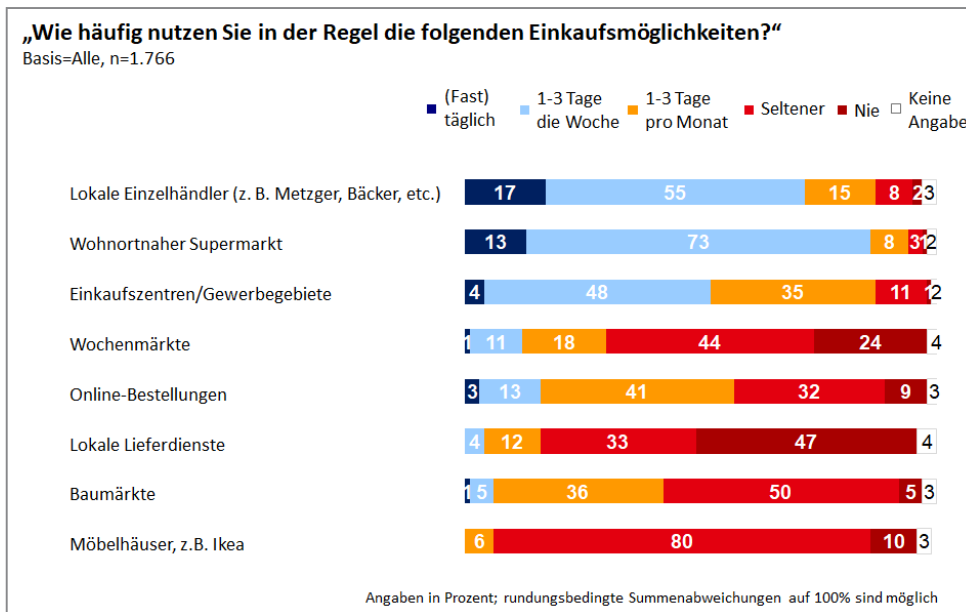


Abbildung 127 - Nutzungshäufigkeiten von Einkaufsmöglichkeiten (Eigene Darstellung)

6.8 Gewünschte Entwicklung der Erdinger Altstadt

In der Befragung wurde folgende Frage gestellt:

„Manche Stimmen sprechen sich dafür aus, weitere Teile der Erdinger Altstadt oder sogar die gesamte Altstadt in eine Fußgängerzone umzuwandeln. Fußgängerzone bedeutet die allgemeine Beschränkung des Verkehrs auf Fußgänger. Außerdem wird die Zufahrt für Anwohner, Besucher und Lieferverkehr eingeschränkt. Es kann zur Verlagerung des Verkehrs in die umliegenden Straßen (z.B. Mühlgraben oder Krankenhausstraße) kommen. Welchen Ansatz würden Sie persönlich vor diesem Hintergrund hinsichtlich der Altstadt in Erding bevorzugen?“

Bei den Antworten ergab sich ein uneinheitliches Bild: Rund die Hälfte der Bürger wünschen eine Umwandlung eines Großteils (32 %) oder der gesamten Altstadt in eine Fußgängerzone (17 %). Weitere 21 % befürworten lediglich die Umwandlung „kleinerer Straßenabschnitte“ und 27 % sprechen sich kategorisch gegen jegliche Umwandlung aus. Interessanterweise spielt die eigene tägliche Verkehrsmittelnutzung bei der Beantwortung der Frage keine Rolle, wie die nachfolgende Abbildung zeigt.

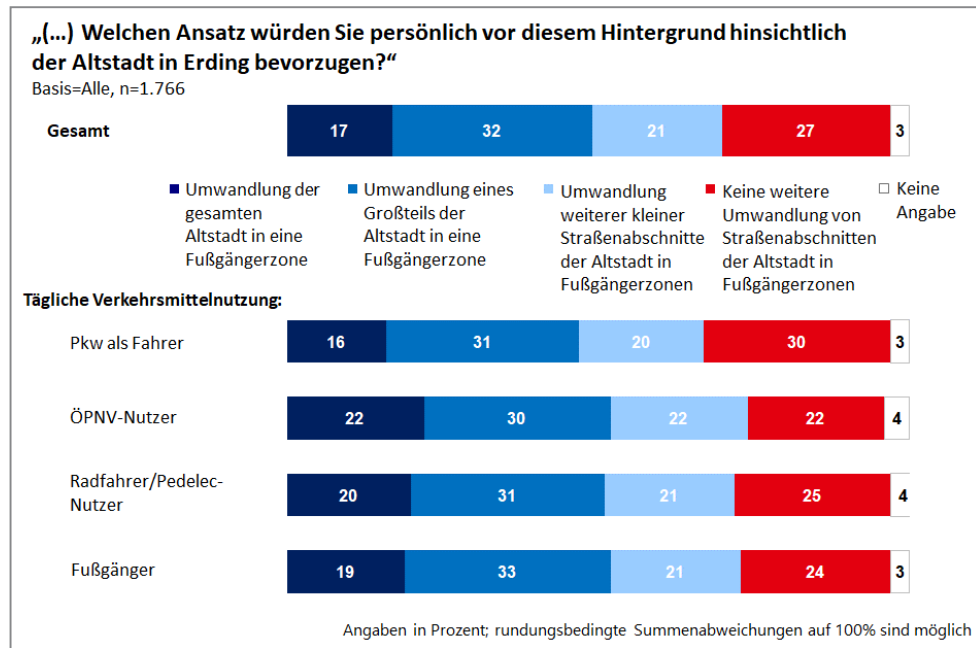


Abbildung 128 - Gewünschte Entwicklung in der Erdinger Altstadt (Eigene Darstellung)

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass eine breite Mehrheit eine weitere Verkehrsberuhigung sowie weitere autofreie Bereiche wünscht. Wie genau diese umgesetzt werden kann, wäre Bestandteil eines ausführlicheren Planungs- und Beteiligungsprozesses, da verschiedene verkehrliche Notwendigkeiten und Interessen abgewogen werden müssen.

6.9 Anregungen und Verbesserungsvorschläge

Zum Ende des Interviews hatten die Befragten im Rahmen von zwei offen gestellten Fragen ohne Antwortvorgaben die Möglichkeiten, konkrete Anregungen, Verbesserungsvorschläge und Ideen zum Thema Mobilität in Erding mitzuteilen und Kritik bzw. Lob zum Thema Mobilität in Erding zu äußern. Nachfolgend findet sich ein kurzer Ergebnisüberblick (eine ausführliche Berichtsfassung liegt der Stadt Erding bereits vor).

Die meisten konkreten Anregungen, Verbesserungsvorschläge und Ideen beziehen sich auf die Themenbereiche Verkehrssicherheit (insbesondere für Fußgänger und Radfahrer), Verbesserung der Radinfrastruktur, Parken im Innenstadtbereich, Verbesserung des ÖPNV (Taktung, Anbindung, Preise) und Verkehrsvermeidung.

„Möchten Sie uns abschließend noch konkrete Anregungen, Verbesserungsvorschläge und Ideen zum Thema Mobilität in Erding mitteilen, möglichst mit genauer Ortsangabe?“
 Basis=Alle, n=1.766 – 1.028 Befragte mit Wortmeldungen

Die wichtigsten Themen (Rangordnung)

1. Mehr sichere Radwege.
2. Sichere Übergänge für FußgängerInnen und Radfahrende mittels Zebrastreifen und an Kreuzungen.
3. Mehr mehrstöckige Parkhäuser oder Tiefgaragen, weniger ‚Fremdparken‘ (v.a. LKWs) in Wohngebieten, mehr Park & Ride Parkplätze .
4. Taktung und Fahrzeiten der Stadtbusse erhöhen v.a. am Wochenende.
5. Fehlende bzw. mangelnde Anbindungen v.a. zu Ortsteilen Erdings.
6. Expressbus zum Flughafen & zügiger S-Bahn-Anschluss an den Flughafen.
7. Anton-Bruckner-Straße vom Verkehr entlasten.
8. (Mehr) autofreie Innenstadtbereiche.
9. Niedrigere Preise beim ÖPNV, insbesondere kostenlose Stadtbusnutzung.
10. Sichere Radstellplätze.
11. Gewerbegebiet West für Fahrräder und FußgängerInnen erschließen.

Abbildung 129 - Anregungen, Verbesserungsvorschläge und Ideen zur Mobilität in Erding (offene Frage, Eigene Darstellung)

Obwohl in der öffentlichen Diskussion die Themen Parken und Verkehrsstaus oft dominieren, kamen bei der Bürgerbefragung die meisten Vorschläge zum Thema Radverkehr (mehr sichere Radwege, sichere Übergänge). Parken kommt erst an dritter Stelle. Gleich mehrere Anregungen zum ÖPNV sind unter den ersten zehn Nennungen zu finden.

Kritik und Lob zum Thema Mobilität wurde ebenfalls intensiv geäußert. In der nachfolgenden Abbildung finden sich die Rangfolge der emotional am meisten aufgeladenen Themen mit der jeweiligen Häufigkeit der Nennungen (signalisiert durch die Schriftgröße). Für die meisten negativen Emotionen sorgen S-Bahnverspätungen, Unfallgefahren, Benachteiligungen von Fußgänger und sogenannte „Autoposer“ in der Altstadt. Am häufigsten genannt wurden indes Unfallgefahren (insbesondere zu Fuß und mit dem Rad), die als mangelhaft beurteilte ÖV-Anbindung an den Flughafen und (alltägliche) Staus.

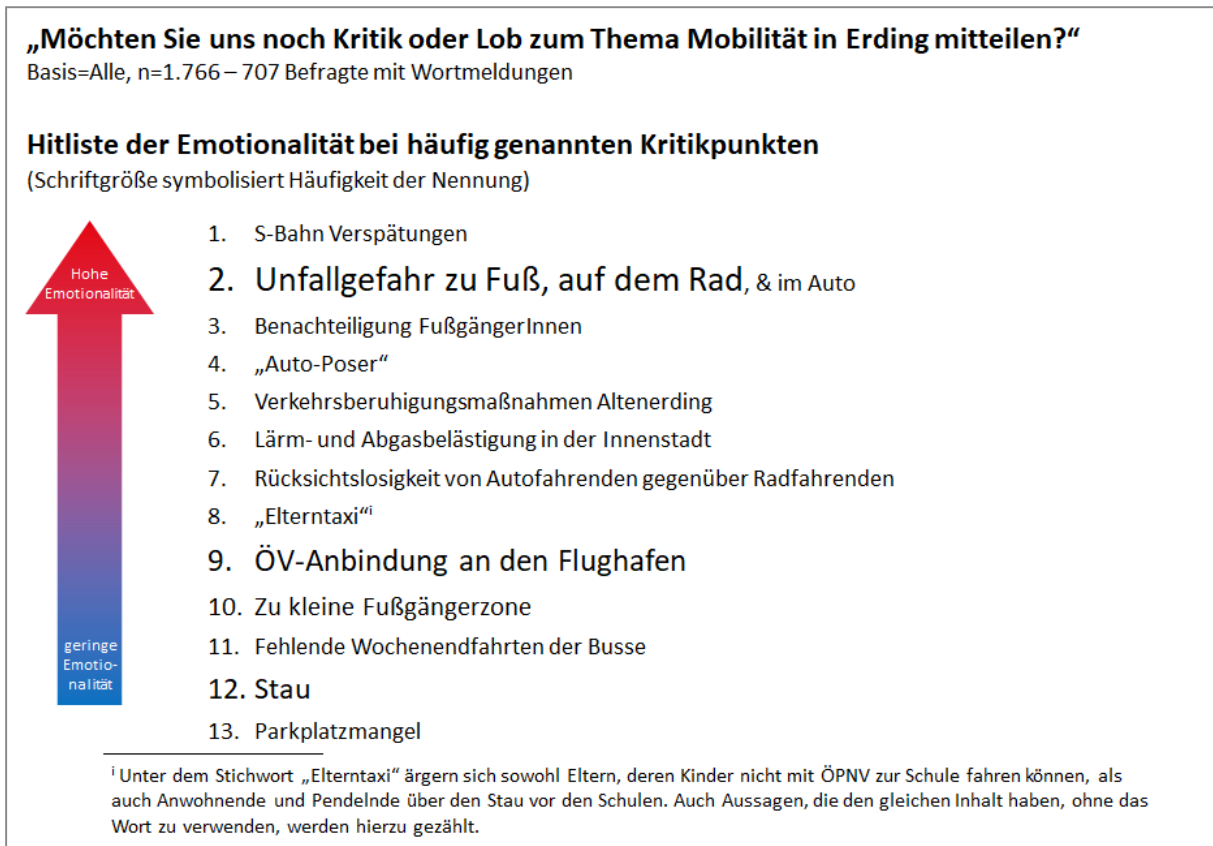


Abbildung 130 - Kritik und Lob zum Thema Mobilität (offene Frage, Eigene Darstellung)

Für die nähere und fernere Zukunft überwiegen in der Bevölkerung Hoffnungen auf eine Entspannung der Verkehrssituation und damit verbundene Erwartungen an die Politik. Exemplarisch hierfür nachfolgend einige ausgewählte prägnante Zitate.

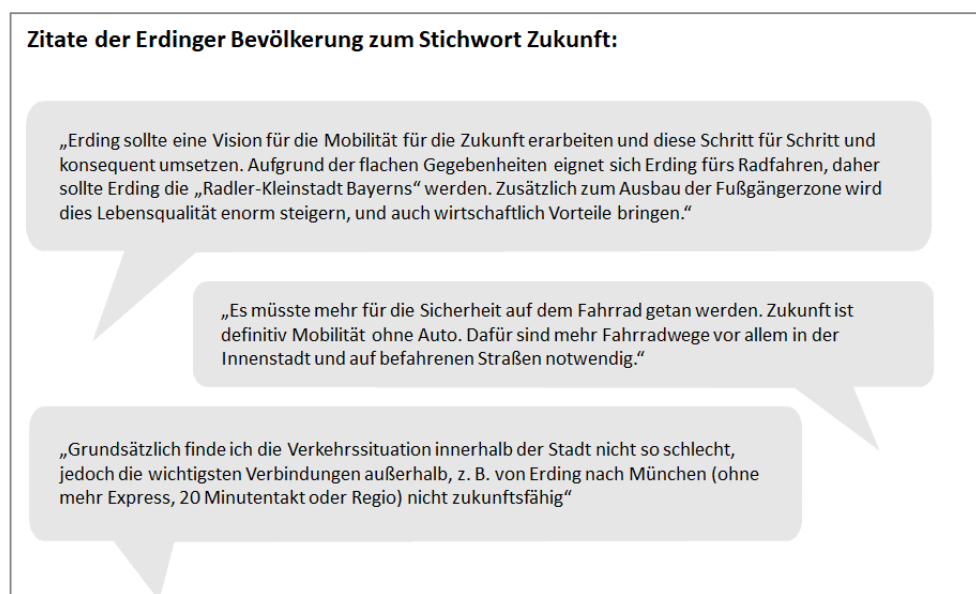


Abbildung 131 - Ausgewählte Zitate (Eigene Darstellung)

7. Ergebnisse der Arbeitgeber- und Mitarbeiterbefragung

Die Befragung der Arbeitgeber in Erding gliedert sich in zwei Teile. Die Unternehmensbefragung umfasst grundsätzliche Angaben zu den Rahmenbedingungen für die Mobilität in dem jeweiligen Unternehmen. Dieser Fragebogen wurde von einem Vertreter des Arbeitgebers ausgefüllt.

Der zweite Fragebogen wurde von den Mitarbeitern des Arbeitgebers ausgefüllt. Dieser bezieht sich auf die individuellen Wege des Mitarbeiters zum Arbeitsplatz. Die ausführliche Auswertung beider Umfragen wurde der Stadt Erding bereits übergeben.

7.1 Ergebnisse der Arbeitgeberbefragung

7.1.1 Rahmendaten

Die Datengrundlage bildet eine im April 2019 durchgeführte Befragung. Hierzu wurden Anfang April 2019 insgesamt 457 bereits der Großen Kreisstadt Erding bekannte bzw. durch team red recherchierte Unternehmen und öffentliche Institutionen angeschrieben, die in Erding ihren Sitz haben. Die Feldzeit der Online-Befragung war zwischen dem 03.04. und dem 18.4.2019.

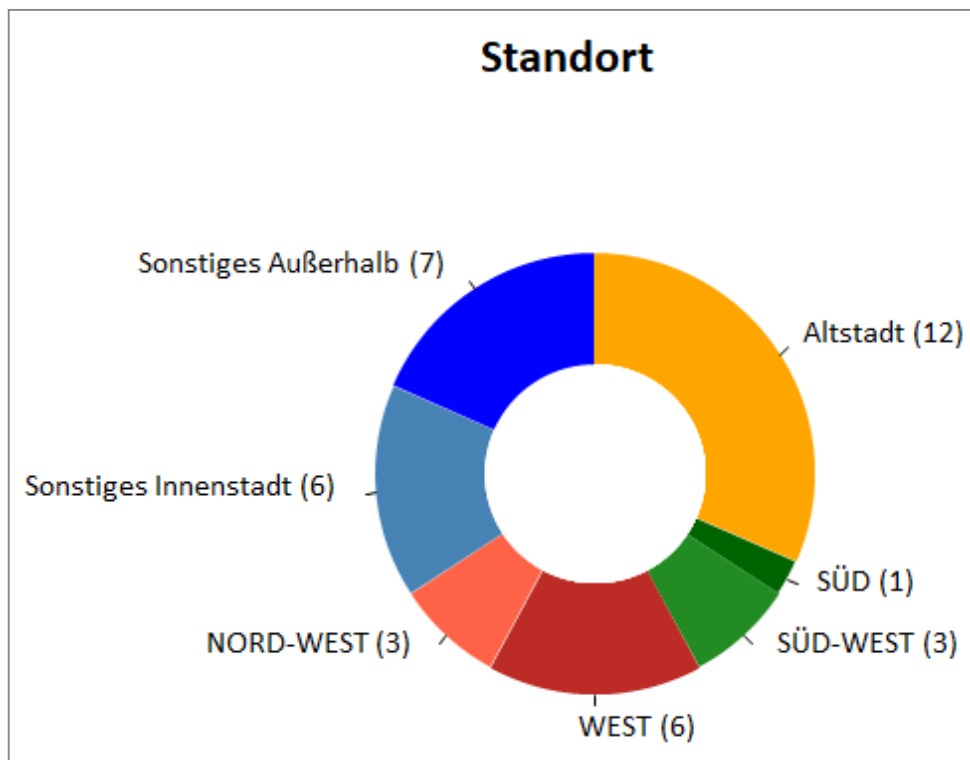


Abbildung 132 - Standorte der teilnehmenden Unternehmen/Institutionen (Eigene Darstellung)

Teilgenommen hatten insgesamt 38 Unternehmen / Institutionen, davon zwölf, die ihren Standort in der Altstadt haben, sechs, die im Gewerbegebiet West angesiedelt sind, jeweils drei aus den Gewerbegebieten Nord-West und Süd-West sowie ein Unternehmen aus dem Gewerbegebiet Süd. Sechs Unternehmen / Institutionen haben ihren Sitz in sonstigen Bereichen der Innenstadt, weitere sieben außerhalb.

Aufgrund der geringen Fallzahl (n=38) wird nachfolgend bei der deskriptiven Berichterstattung für die Unternehmen / Institutionen weitgehend auf eine quantitative Ausweitung von Ergebnissen verzichtet.

7.1.2 Ausgangssituationen der Unternehmen / Institutionen

Die Ausgangssituationen der Unternehmen / Institutionen sind in der nachfolgenden Abbildung zusammengefasst. Die Parkplatzsituation wird überwiegend als überlastet beschrieben. Ein systematisches betriebliches Mobilitätsmanagement existiert bislang in keinem Unternehmen bzw. in keiner Institution.



Abbildung 133 - Ausgangssituationen der Unternehmen / Institutionen (Eigene Darstellung)

Trotz der teilweise kritischen Stellplatzsituation unternehmen die Arbeitgeber bisher nur wenig Anstrengungen, die Alternativen zum Pkw für die Mitarbeiter attraktiv zu machen. Bei der Fahrrad- und der ÖPNV-Förderung dürfte es durchaus Potenziale geben, evtl. auch beim Ausbau von Home-Office und der Unterstützung von Fahrgemeinschaften.

Auch beim Fuhrparkmanagement dürfte es, angesichts der hohen Anzahl an Pool-Fahrzeugen und Dienstwagen, Potenziale für effizientes Fuhrparkmanagement und den Einsatz alternativer Kraftstoffe geben.

7.1.3 Handlungsbedarf aus Sicht der Unternehmen / Institutionen

Konkreten Handlungsbedarf sehen die Unternehmen / Institutionen vor allem beim ÖPNV. Auf die offen gestellte Frage (ohne Antwortvorgaben) nach dem Handlungsbedarf im Bereich ÖPNV werden bessere Anbindungen, Verdichtungen der Taktzeiten und eine bessere Abstimmung der Fahrpläne als dringlich angesehen.

Für den Bereich Radverkehr werden bessere Radwege, ein Ausbau des Radwegenetzes und mehr überdachte Fahrradabstellplätze gewünscht.

Handlungsbedarf ÖPNV	Handlungsbedarf Fahrrad
<ul style="list-style-type: none"> • Bessere Anbindung <ul style="list-style-type: none"> – Zum Flughafen – Bessere Einbindung/Anbindung des Umlandes • Verdichtung Taktzeiten <ul style="list-style-type: none"> – S-Bahn – Innerhalb Erdings • Abstimmung der Fahrpläne <ul style="list-style-type: none"> – Bei Umstiegen – An Schulzeiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Qualität Radwege • Verbesserung Radwegenetz, v.a. im ländlichen Raum • Mehr (überdachte) Fahrradabstellplätze

Abbildung 134 - Handlungsbedarf für ÖPNV und Fahrrad aus Sicht der Unternehmer / Institutionen (Eigene Darstellung)

Darüber hinaus werden günstigere ÖPNV-Preise, Videoüberwachung von Fahrradabstellplätzen an Bahnhöfen und die Schaffung kostenfreier bzw. kostengünstiger Parkplätze ggf. in Kombination mit einer ÖPNV-Lösung vorgeschlagen.

Auf die Frage nach einem möglichen Beitrag des Unternehmens / der Institution zur zukünftigen Mobilitätsentwicklung wurden eine ganze Reihe von Ideen entwickelt, die vom Betrieb einer Erdgastankstelle oder Ladeinfrastruktur auf dem Firmengelände über zusätzliche Parkräume und Fahrradförderung bis zu Unterstützung bei Smart-City-Projekten rund um das Thema Mobilität reichen.

„Und was könnte der Beitrag Ihres Unternehmens für eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung sein?“
<ul style="list-style-type: none"> • Betrieb einer Erdgastankstelle • Unterstützung bei Smart-City-Projekten rund um Mobilität • Dienstleister und Betreiber für Infrastruktur der Elektromobilität • Öffentlich zugängliche e-Ladestationen schaffen • Mehr Parkplätze schaffen • Beteiligung an Sharing-Modellen • Fahrradförderung • Angebote für mobilitätseingeschränkte Personen

Abbildung 135 - Beitrag des Unternehmens / der Institution für die zukünftige Mobilitätsentwicklung (Eigene Darstellung)

Diese Aufstellung zeigt zu einem gewissen Grad, dass sich die Arbeitgeber kaum darüber im Klaren sind, welchen Einfluss sie selbst auf die Mitarbeitermobilität, das Verkehrsaufkommen und den Stellplatzbedarf nehmen können. Viele setzen „aus Gewohnheit“ bestimmte Anreize, wie das zur Verfügung stellen kostenfreier Parkplätze, ohne dass die Nutzer anderer Verkehrsmittel eine adäquate Förderung erhalten.

7.2 Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung

Parallel zur Arbeitgeberbefragung wurde eine Online-Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Die angeschriebenen Unternehmen / Institutionen wurden hierfür gebeten, Einladungskärtchen mit einem Zugangslink zur Befragung an die Beschäftigten zu verteilen. Insgesamt beteiligten sich 616 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an der Befragung. Da die Grundgesamtheit der Beschäftigten nicht bekannt ist, sind die Ergebnisse im Gegensatz zur Bevölkerungsbefragung nur eingeschränkt repräsentativ. Die nachfolgenden Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung beziehen sich auf die teilnehmenden Beschäftigten.

7.2.1 Rahmendaten

Über die Alters- und Geschlechtsstruktur der 616 Beschäftigten, die sich zwischen dem 03.04.2019 und dem 18.04.2019 an der Online-Umfrage beteiligten, gibt die nachfolgende Grafik eine Übersicht:

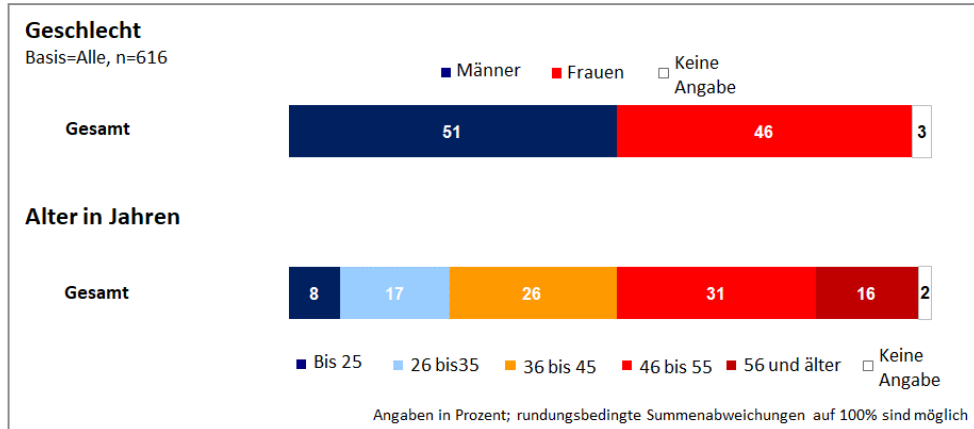


Abbildung 136 - Teilnehmer der Mitarbeiterbefragung nach Geschlecht und Alter (Eigene Darstellung)

Mehr als die Hälfte der Beschäftigten (57 %) arbeitet in Vollzeit in einem Gleitzeitmodell, weitere 16 % arbeiten ganztags ohne Gleitzeit. Rund jeder fünfte Beschäftigte arbeitet in Teilzeit, 11 % an einzelnen Tagen und 10 % halbtags.

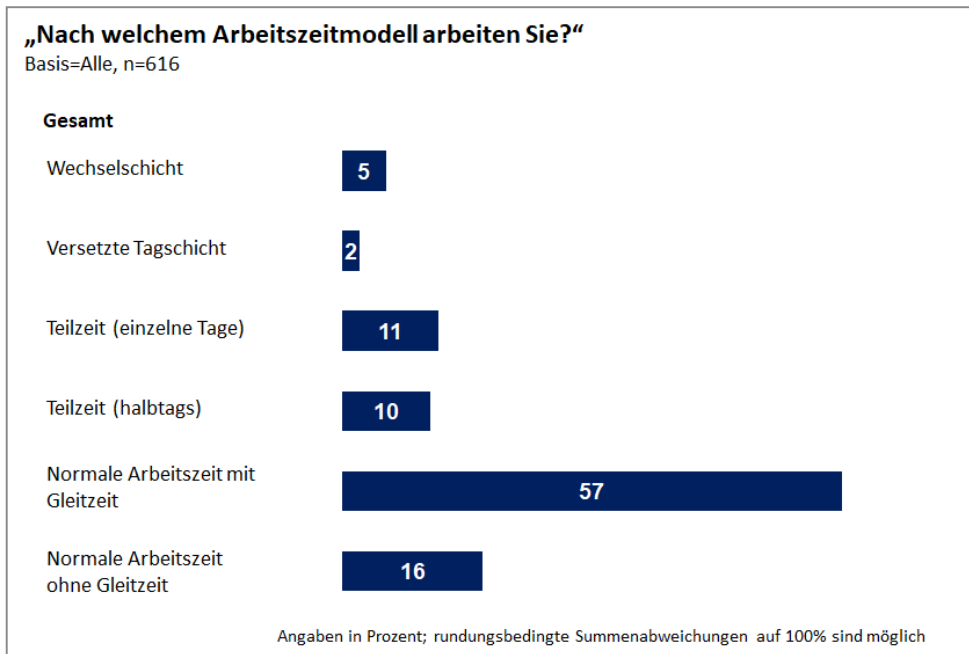


Abbildung 137 - Arbeitszeitmodelle (Eigene Darstellung)

Feste Arbeitszeiten bilden bei den Erdinger Arbeitgebern eher die Ausnahme. Dies erschwert es beispielsweise feste Fahrgemeinschaften zu organisieren oder die ÖPNV-Abfahrtszeiten auf die Arbeitszeiten abzustimmen.

Deutliche Unterschiede gibt es dabei zwischen Männern und Frauen: Während sieben von zehn männlichen Erwerbstätigen in Vollzeit beschäftigt sind, arbeiten rund 40 % der weiblichen Beschäftigten in Teilzeit.

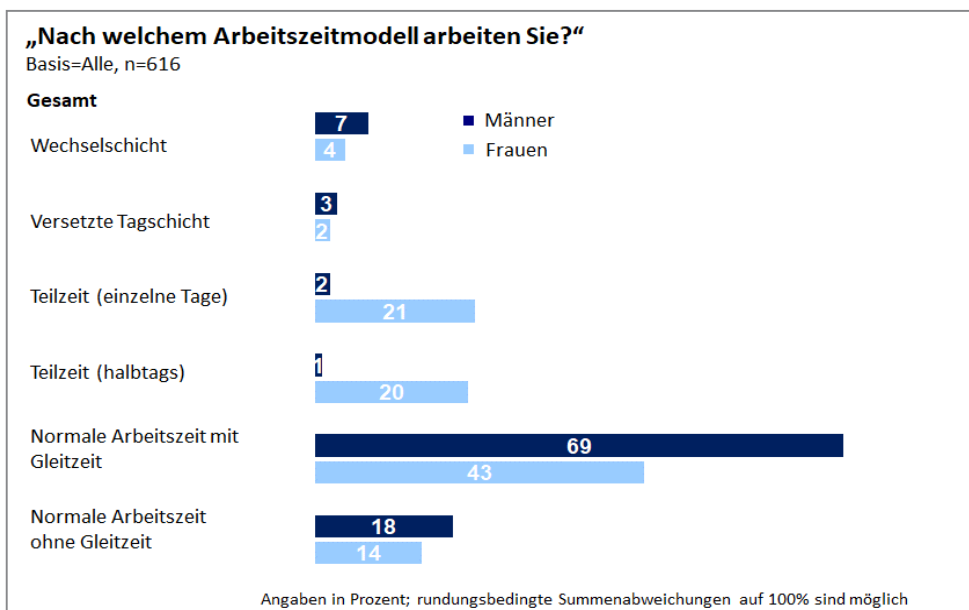


Abbildung 138 - Arbeitszeitmodelle nach Geschlecht (Eigene Darstellung)

Die meisten Beschäftigten beginnen, trotz verbreiteter flexibler Arbeitszeiten, mit ihrer Arbeit zwischen 07:00 Uhr und 08:00 Uhr (43 %) bzw. zwischen 8 und 9 Uhr (37 %), weitere 22 % bereits zwischen 6 und 7 Uhr. Beschäftigte mit unregelmäßigen Arbeitszeiten oder im Schichtbetrieb Tätige konnten mehrere Zeiten nennen.



Abbildung 139 - Arbeitszeitbeginn (Eigene Darstellung)

Arbeitszeitende ist für 42 % zwischen 16 und 17 Uhr, für weitere 37 % im Lauf der darauffolgenden Stunde und 21 % den Zeitraum zwischen 18 und 19 Uhr. Nur wenige Beschäftigte nennen frühere oder spätere Endzeiten.

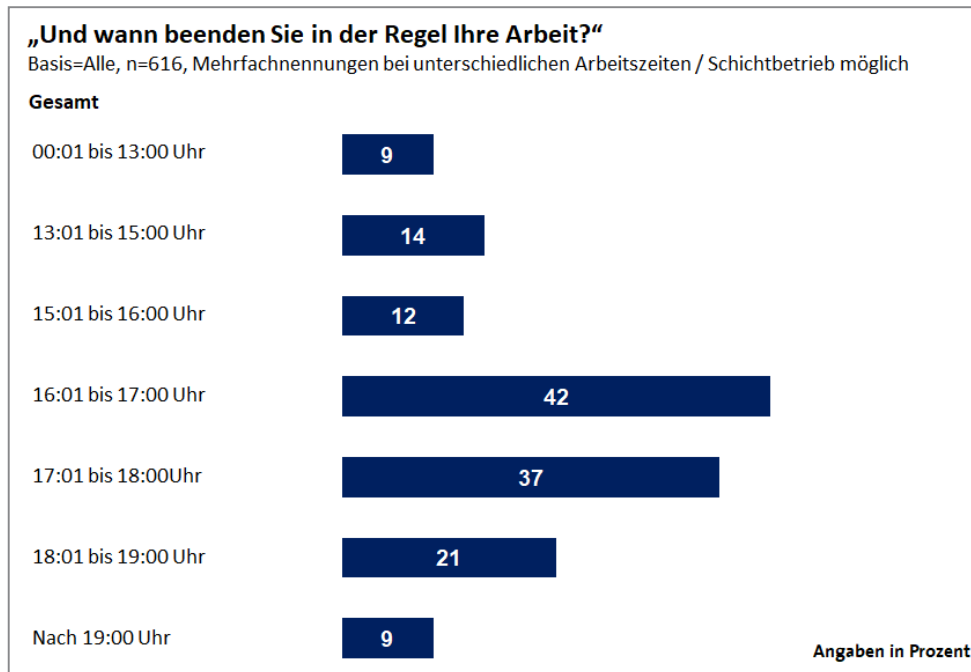


Abbildung 140 - Arbeitszeitende (Eigene Darstellung)

Insgesamt ballen sich damit Anfangs- und Endzeiten und somit auch die damit verbundenen verkehrlichen Belastungen auf jeweils zwei Stunden am Vor- und Nachmittag: (7 bis 9 Uhr und 16 bis 18 Uhr).

7.2.2 Weg zur Arbeit

Für die Verkehrsmittelnutzung wird in der Fragestellung zwischen Sommer und Winter unterschieden, um witterungs- und temperaturbedingte Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl zu verdeutlichen.

Für den Weg zur Arbeit nutzen 56 % der Beschäftigten in den „Sommermonaten“ (also der „wärmeren“ Jahreszeit mit durchschnittlich „besserem“ Wetter) täglich – also an allen Arbeitstagen – den Pkw als Fahrer, weitere 15 % an ein bis drei Tage pro Woche. 16 % geben an, jeden Tag mit dem Fahrrad den kompletten Arbeitsweg oder zumindest einen Teil davon zurück zu legen. Bus und Bahn werden im Vergleich hierzu wenig genutzt (5 % tägliche Nutzung).

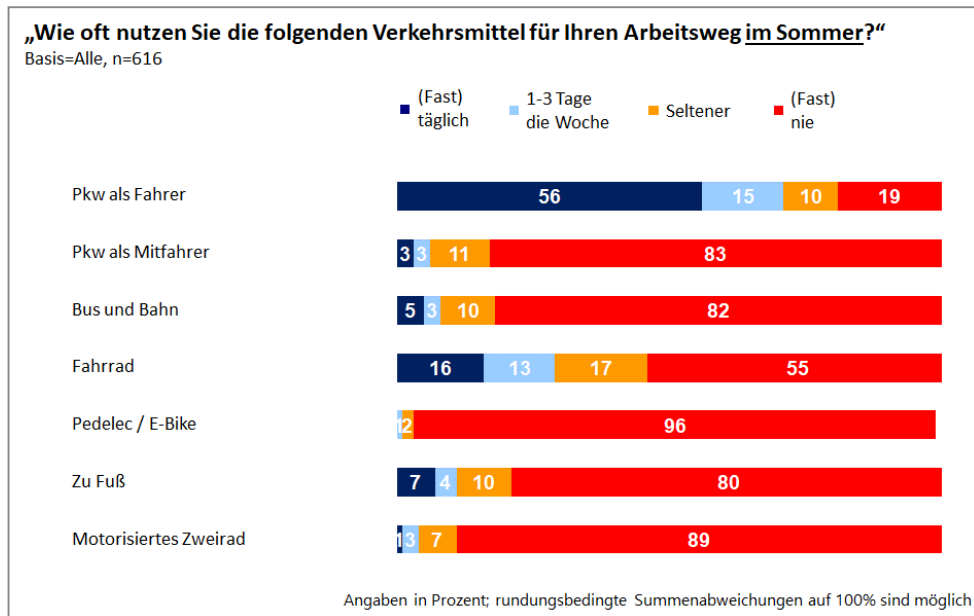


Abbildung 141 - Verkehrsmittelnutzung Arbeitsweg im Sommer (Eigene Darstellung)

In den Wintermonaten (also der „kälteren“ Jahreszeit mit durchschnittlich „schlechterem“ Wetter) erhöht sich der Anteil der täglichen Autofahrer um neun Prozentpunkte auf 65 %. Dafür halbiert sich der der täglichen Radfahrer auf 8 %. Die Nutzung der anderen Verkehrsmittel weisen hingegen jahreszeitlich keine größeren Veränderungen auf.

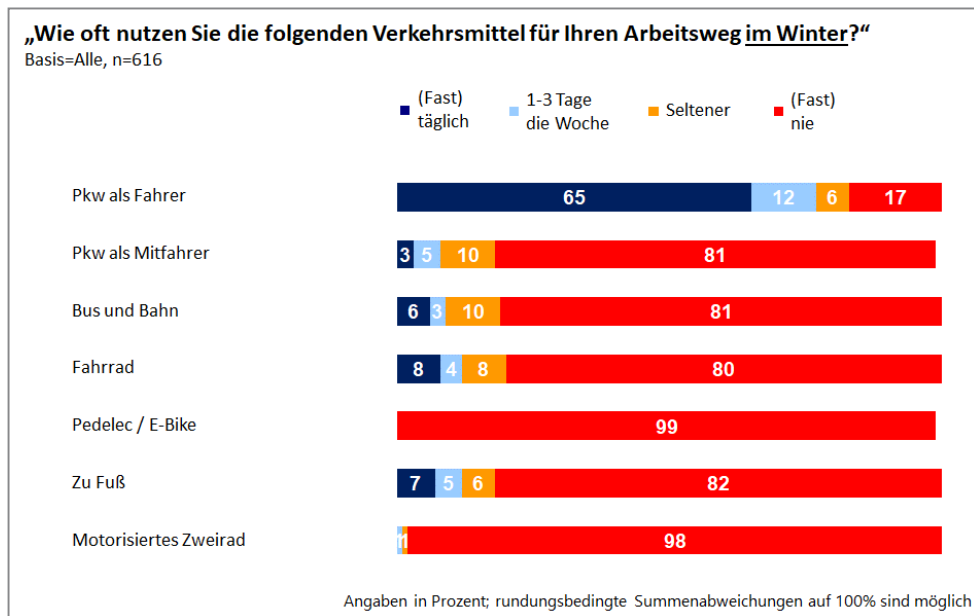


Abbildung 142 - Verkehrsmittelnutzung Arbeitsweg im Winter (Eigene Darstellung)

Aus den Häufigkeiten der Verkehrsmittelnutzungen errechnet sich der sogenannte „Modal Split“ für Sommer und Winter. Der „motorisierte Individualverkehr“ (MIV), hierzu zählen Kraftfahrzeuge wie Pkw oder Krafträder, dominiert im Sommer (61 % aller zurückgelegten Werte) und in noch größerem Maße im Winter (71 %). Dahinter folgen Fahrrad und E-Bike- / Pedelec mit 21 % im Sommer- und 9 % im Winterhalbjahr. Damit liegt Erding beim MIV-Anteil etwa im Bundesdurchschnitt.

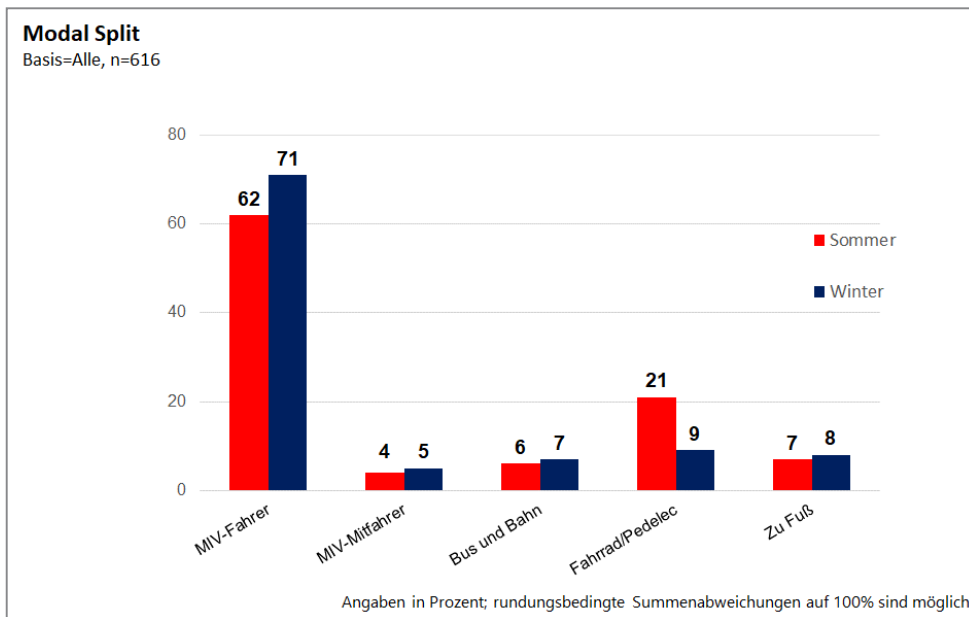


Abbildung 143 - Modal Split (Eigene Darstellung)

Für den Radverkehr stellt sich die Frage, ob durch geeignete Maßnahmen (z.B. Winterdienst, Umkleidemöglichkeiten) der Anteil der „Winter-Radfahrer“ erhöht werden könnte.

Mit der Art und Weise, wie mit dem hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel der Arbeitsplatz erreicht wird, sind insgesamt 59 % der Beschäftigten uneingeschränkt (32 %) oder überwiegend (27 %) zufrieden. Weitere 22 % sind teils zufrieden / teils unzufrieden und 11 % unzufrieden („eher unzufrieden“: 8 %, „sehr unzufrieden“ 3 %). 8 % konnten oder wollten die Frage nicht beantworten.

Unter Berücksichtigung der verwendeten Hauptverkehrsmittel ergibt sich folgendes Bild: Am vergleichsweise zufriedensten sind Fußgänger sowie Radfahrer und E-Bike- / Pedelec-Nutzer. Auffällig ist zudem, dass sich vor allem Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel kritisch äußern (sehr/eher unzufrieden: 46 %).

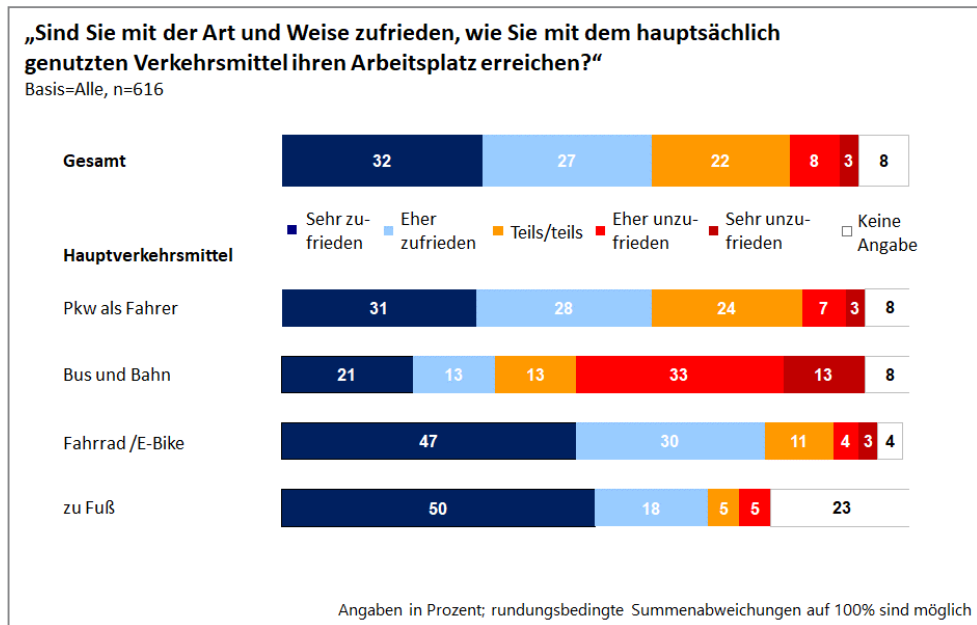


Abbildung 144 - Zufriedenheit Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Hauptverkehrsmittel (Eigene Darstellung)

Generell gilt zudem: Je weiter der Anfahrtsweg, desto geringer fällt die Zufriedenheit aus.

Rund 40 % der Beschäftigten haben ihren Wohnort in der Stadt Erding, mehr als die Hälfte der Beschäftigten pendelt somit zum Arbeitsplatz ein.

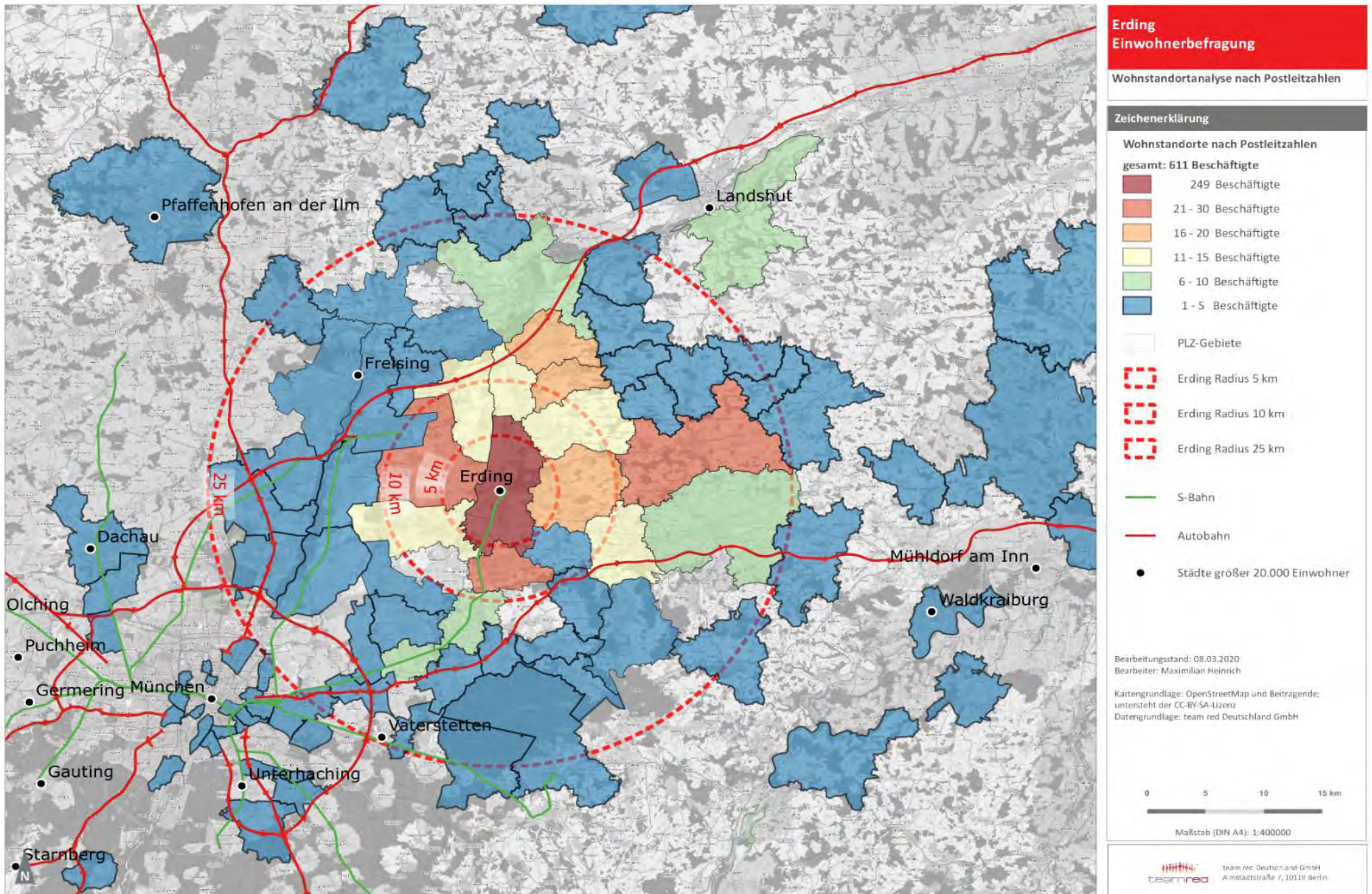


Abbildung 145 - Postleitzahl des Wohnorts (Eigene Darstellung)

Die zum Arbeitsplatz in Erding zurückgelegten Distanzen sind dabei zum Teil beträchtlich: Weniger als 5 km müssen 36 % der Beschäftigten als einfache Distanz zurücklegen, weitere 30 % zwischen 6 km und 10 km, 20 % legen 11 km bis 20 km zurück und jeder Vierte mehr als 20 km. Im Durchschnitt legen die Beschäftigten 15,5 km zurück. Dies ist im Vergleich zu anderen Standorten ein geringer Wert.

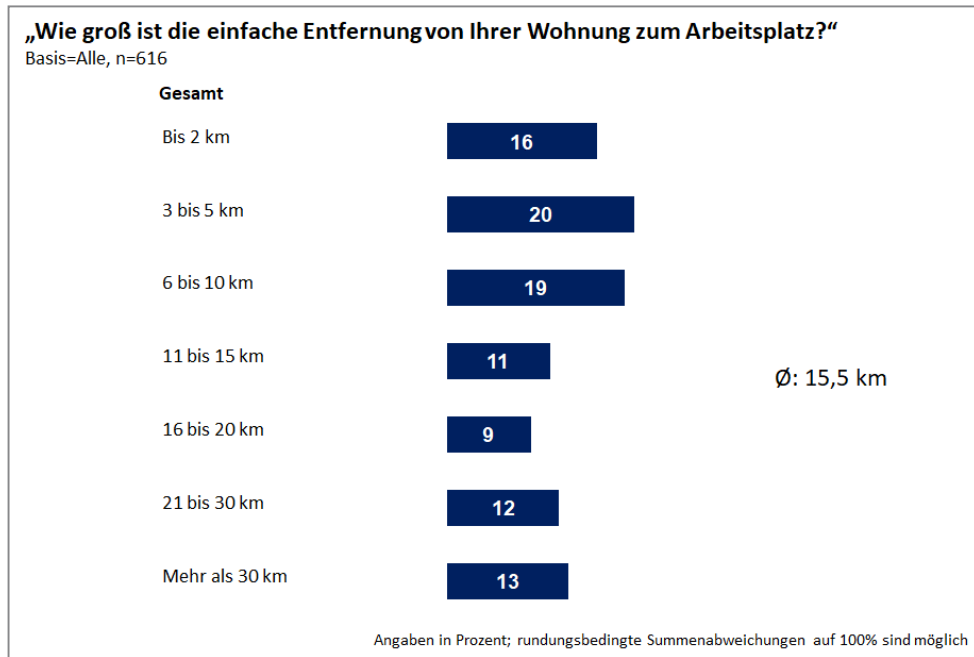


Abbildung 146 - Einfache Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz (Eigene Darstellung)

Davon ausgehend, dass Wege bis 10 km von der Distanz prinzipiell mit dem Fahrrad oder dem E-Bike zurückgelegt werden können, könnten 55 % der Mitarbeiter dieses Verkehrsmittel nutzen. Entsprechend hoch dürften die Potenziale für dieses Verkehrsmittel sein, wenn die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen würden.

7.2.3 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Dominanz des Pkw bei Verkehrsmittelnutzung und Modal Split hängt nicht zuletzt mit der Verfügbarkeit von Fahrzeugen zusammen: Nahezu jeder Beschäftigte besitzt einen Führerschein und 84 % können jederzeit über einen Pkw verfügen. Bürger, die grundsätzlich auf Alternativen zum Pkw angewiesen sind, bilden die Ausnahme.

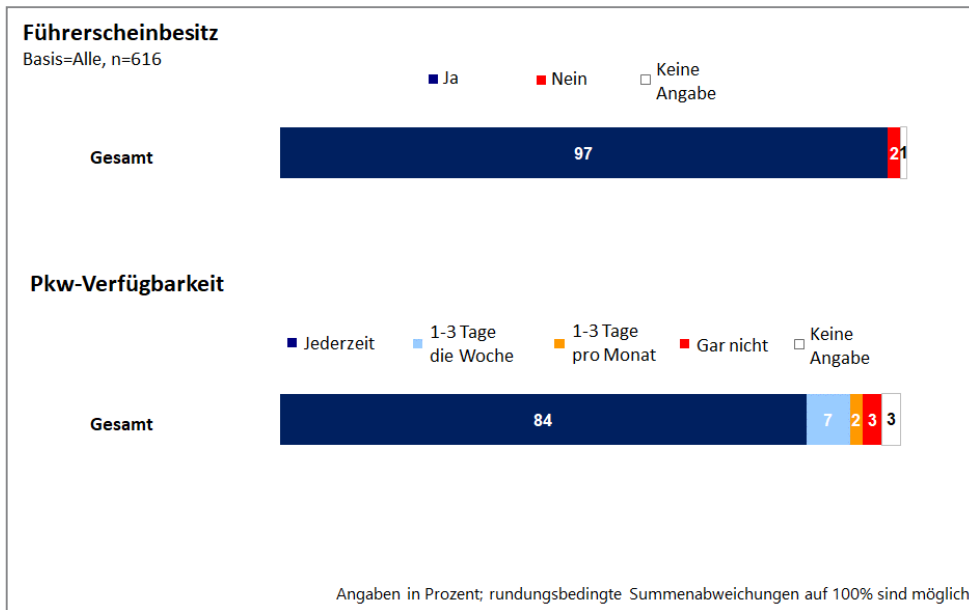


Abbildung 147 - Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit (Eigene Darstellung)

Zum Vergleich: Ein funktionsfähiges Fahrrad besitzen 89%, ein E-Bike / Pedelec 7 % und eine Zeitkarte für öffentliche Verkehrsmittel nur 6 %.

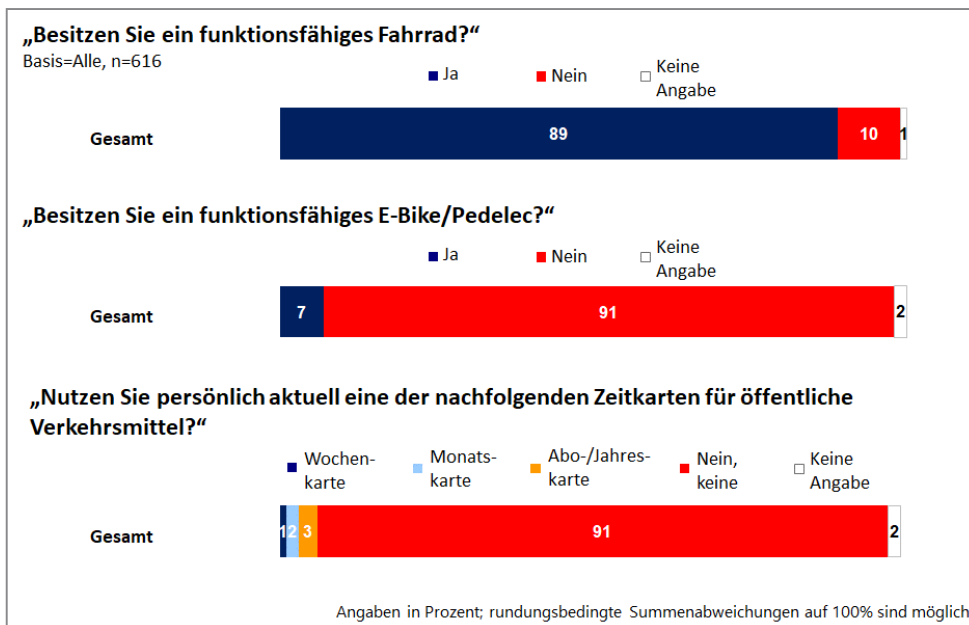


Abbildung 148 - Fahrrad-, E-Bike- / Pedelec-Besitz und aktuelle Zeitkartennutzung (Eigene Darstellung)

7.2.4 Gründe für Pkw-Nutzung

Pkw-Nutzer wurden nach ihren Beweggründen gefragt, warum sie sich für dieses Verkehrsmittel entscheiden. Materialtransporte / Einkäufe (48 %) und Witterungsgründe (47 %) werden als Hauptgründe für diese Verkehrsmittelwahl genannt. Es folgen: Zu lange Reisezeit mit ÖPNV (43 %), Vorher- bzw. Anschlussnutzung des Autos und Bequemlichkeit (jeweils 34 %). Für 32 % ist die Strecke zum Radfahren zu weit, 30 % nennen unzuverlässige ÖPNV-Verbindungen als Grund.

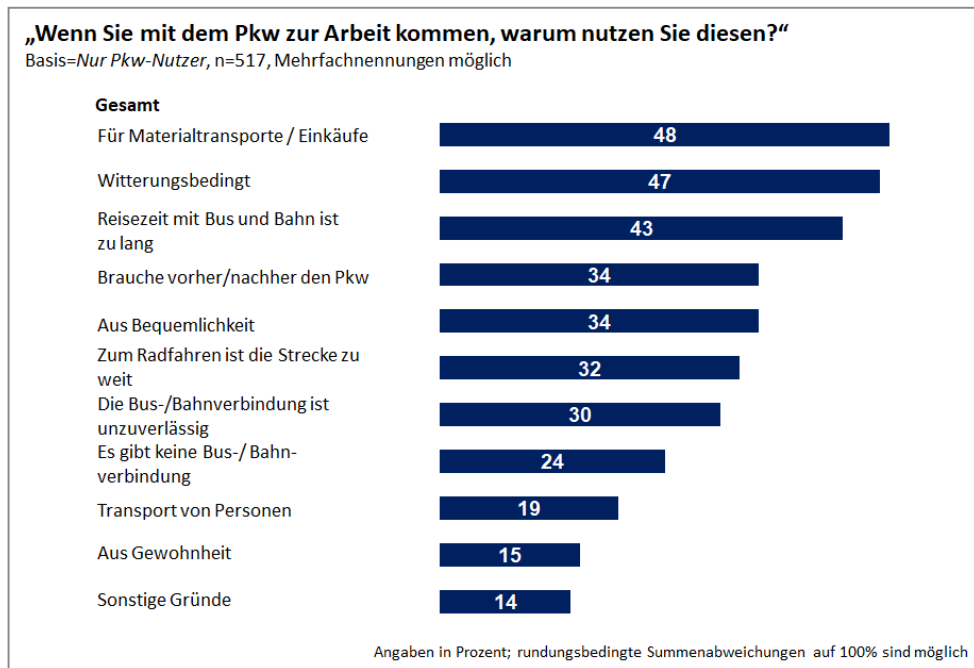


Abbildung 149 - Gründe für Pkw-Nutzung (Eigene Darstellung)

7.2.5 Parken

Wer mit dem Pkw zur Arbeit kommt, parkt in den allermeisten Fällen (74 %) auf dem Betriebsgelände. 22 % parken auf öffentlichen Parkplätzen, 7 % am Straßenrand und 6 % auf privaten Stellplätzen. Mehrfachnennungen waren möglich, wenn an unterschiedlichen Orten geparkt wird.

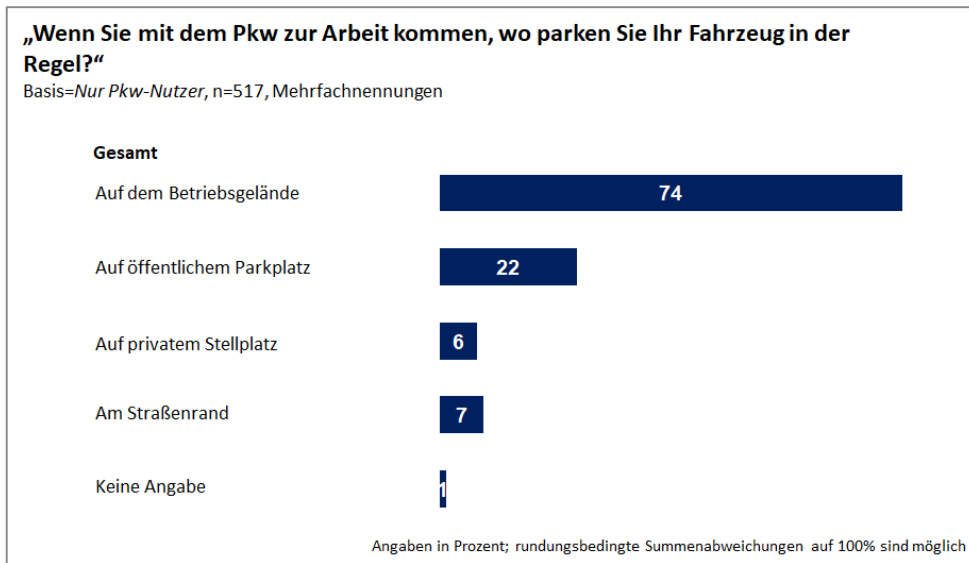


Abbildung 150 - Genutzte Parkräume (Eigene Darstellung)

Nur 12 % müssen für den hauptsächlich genutzten Stellplatz bezahlen, 87 % nutzen kostenlose Parkmöglichkeiten. Während 39 % der Benutzer von öffentlichen Parkplätzen von kostenpflichtigen Stellplätzen berichten, trifft dies auf 26 % derjenigen, die ihren Pkw am Straßenrand parken und auf 24 % derjenigen, die einen privaten Stellplatz benutzen, zu. Von denen, die auf dem Betriebsgelände parken, müssen nur 4 % hierfür bezahlen.

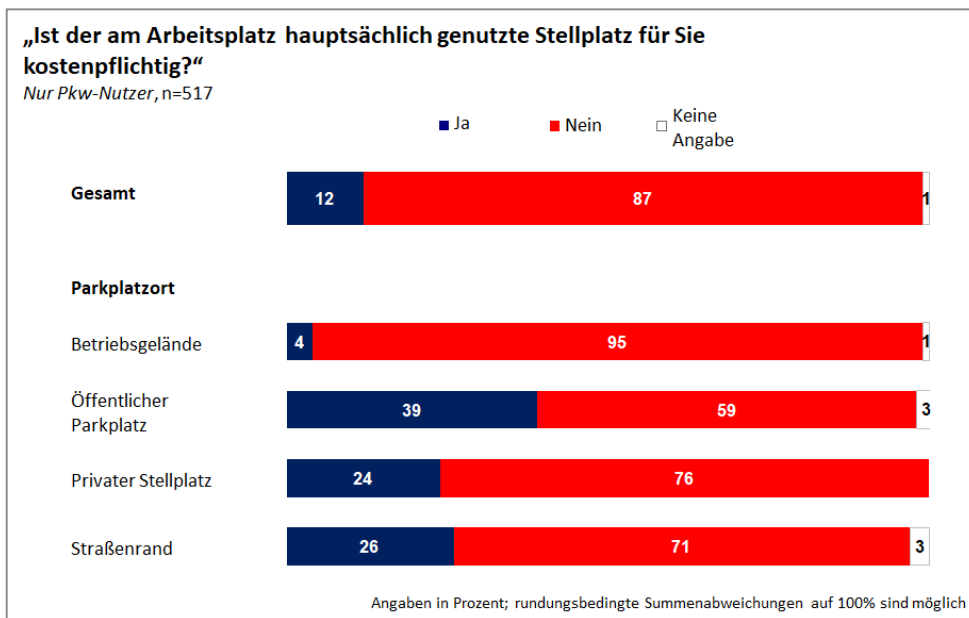


Abbildung 151 - Kostenpflichtigkeit von Parkplätzen (Eigene Darstellung)

7.2.6 Pkw-Alternativen

Eine Fahrgemeinschaft für den Arbeitsweg nutzen laut eigenen Angaben bereits 6 % der Beschäftigten, 13 % könnten sich dies zukünftig vorstellen und weitere 29 % „vielleicht“. 49 % lehnen Fahrgemeinschaften hingegen ab. Auffällig: Von den Beschäftigten, die mehr als 10 km Anfahrtsweg zur Arbeitsstelle haben, schließen nur 37 % Fahrgemeinschaften für sich kategorisch aus.

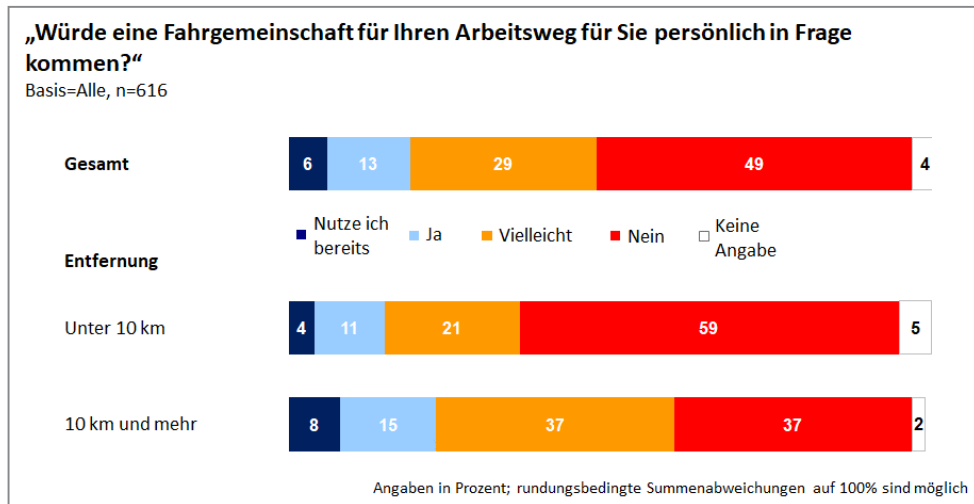


Abbildung 152 - Potenziale für Fahrgemeinschaft nach Entfernung (Eigene Darstellung)

Die größten Potenziale für Fahrgemeinschaftsnutzung gibt es in den jüngeren Alterskohorten: Von den unter 25-jährigen Beschäftigten nutzen insgesamt 30 % bereits Fahrgemeinschaften oder können sich dies zukünftig vorstellen, von den 26- bis 35-jährigen sind es 28 %. Zum Vergleich: Nur 2 % der über 56-jährigen Beschäftigten nutzen diese aktuell und nur für weitere 10 % kommt dies zukünftig in Frage.

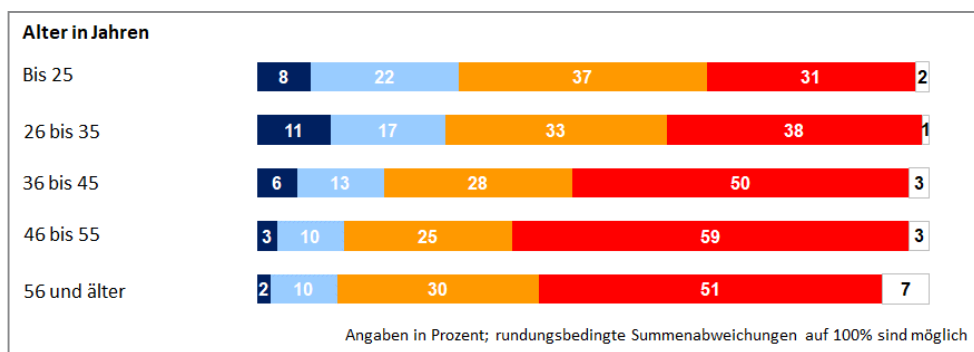


Abbildung 153 - Potenziale für Fahrgemeinschaft nach Alter (Eigene Darstellung)

Von den Beschäftigten, die „vielleicht“ eine Fahrgemeinschaft nutzen würden oder dies ausschließen, könnte eine Mobilitätsgarantie, d.h. eine gesicherte Fahrt zur Arbeit oder nach Hause für den Fall, dass die Fahrgemeinschaft ausfällt, in 60 % der Fälle dazu führen, dass sie doch eine Fahrgemeinschaft nutzen. Die Garantie von festen Stellplätzen überzeugt hingegen nur 14 %. Weitere 34 % lassen sich durch keine der beiden Garantien überzeugen, ihre Meinung zu ändern.

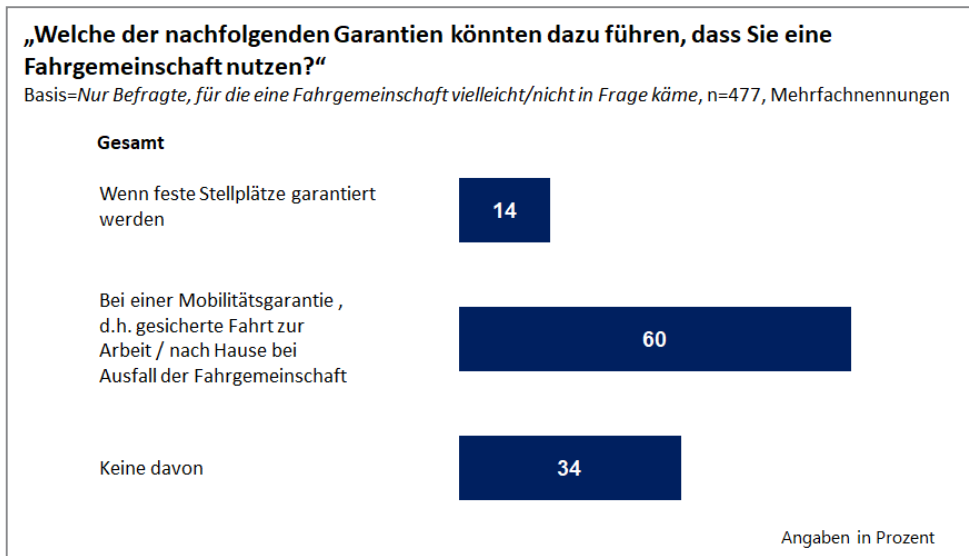


Abbildung 154 - Mobilitätsgarantie für Nichtnutzer von Fahrgemeinschaften (Eigene Darstellung)

Von den Beschäftigten, die bislang weder im Sommer- noch im Winterhalbjahr das Fahrrad nutzen, könnten sich 17 % vorstellen, zukünftig zumindest für Teilstrecken das Rad zu nutzen. Weitere 23 % schließen dies zumindest nicht kategorisch aus.

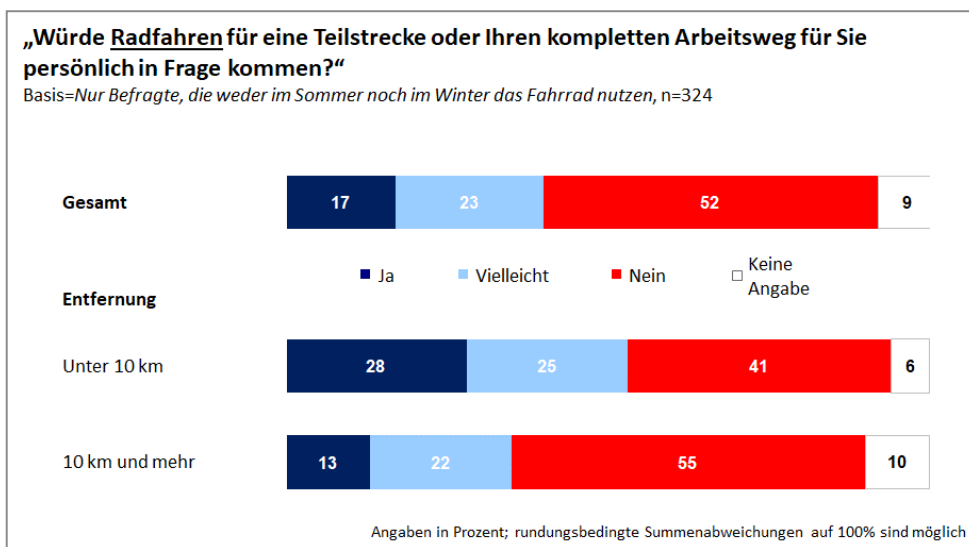


Abbildung 155 - Potenziale für Radfahren (Eigene Darstellung)

Radfahren erscheint insbesondere Beschäftigten mit kürzeren Anreisedistanzen als interessante Alternative: 28 % derjenigen, die höchstens 10 km einfache Wegstrecke zurücklegen müssen, könnten sich vorstellen, auf das Fahrrad umzusteigen. Weitere 25 % antworteten mit „vielleicht“. Auch die Potenziale für E-Bikes / Pedelecs sind beachtlich: 17 % können sich vorstellen, den kompletten Arbeitsweg oder zumindest eine Teilstrecke mit dem E-Bike / Pedelec zurück zu legen, weitere 24 % „vielleicht“. Selbst unter denjenigen Beschäftigten, die mehr als 10 km zurücklegen müssen, sind die Potenziale noch groß („ja“: 14 %; „vielleicht“: 23 %).

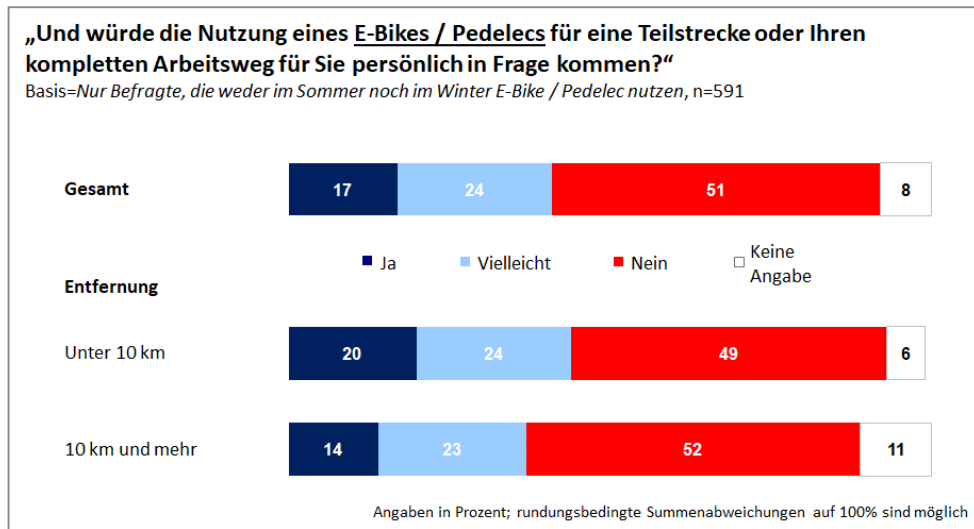


Abbildung 156 - Potenziale für E-Bike-/Pedelec-Nutzung (Eigene Darstellung)

Weitgehend einig sind sich Radfahrer und Nicht-Radfahrer darüber, was verbessert werden müsste, um das Fahrrad attraktiver für den Arbeitsweg zu machen: Auf die offen gestellten Nachfragen (ohne Antwortvorgaben) forderten die meisten Befragten mehr und sicherere Radwege.

Durchaus vorhanden sind auch Umstiegspotenziale für Bus und Bahn: Von den Beschäftigten, die weder im Sommer noch im Winter den ÖPNV nutzen, können sich 10 % die zukünftige Nutzung durchaus vorstellen, weitere 26 % „vielleicht“. Vor allem Beschäftigte mit längeren Anreisedistanzen sind prinzipiell interessiert: so 13 % derjenigen, die mehr als 10 km zurücklegen müssen, weitere 32 % schließen dies zumindest nicht kategorisch aus.

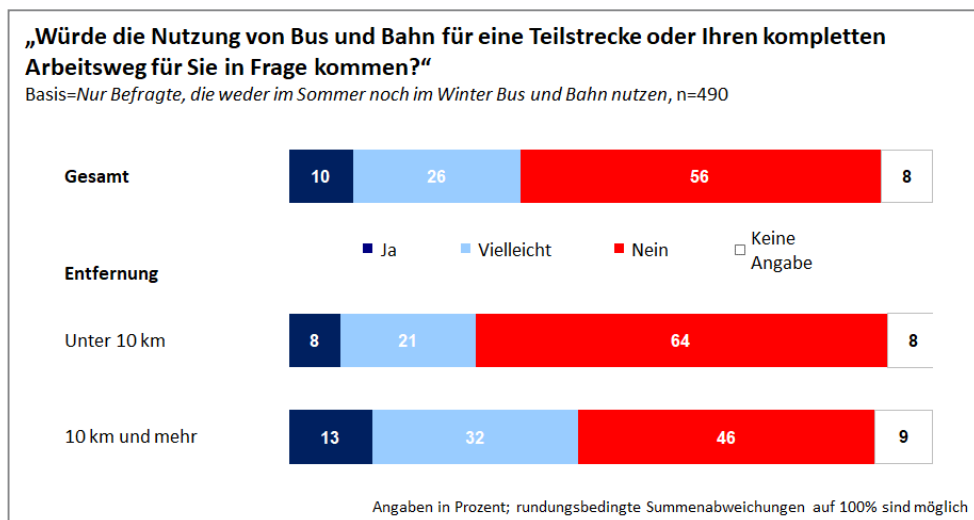


Abbildung 157 - Potenziale für E-Bike-/Pedelec-Nutzung (Eigene Darstellung)

Vergleichsweise groß ist darüber hinaus das Potenzial in der mittleren Altersgruppe der 36- bis 45-jährigen: Für 18 % kommen Bus und Bahn als Alternative in Frage, weitere 28 % schließen dies nicht aus.

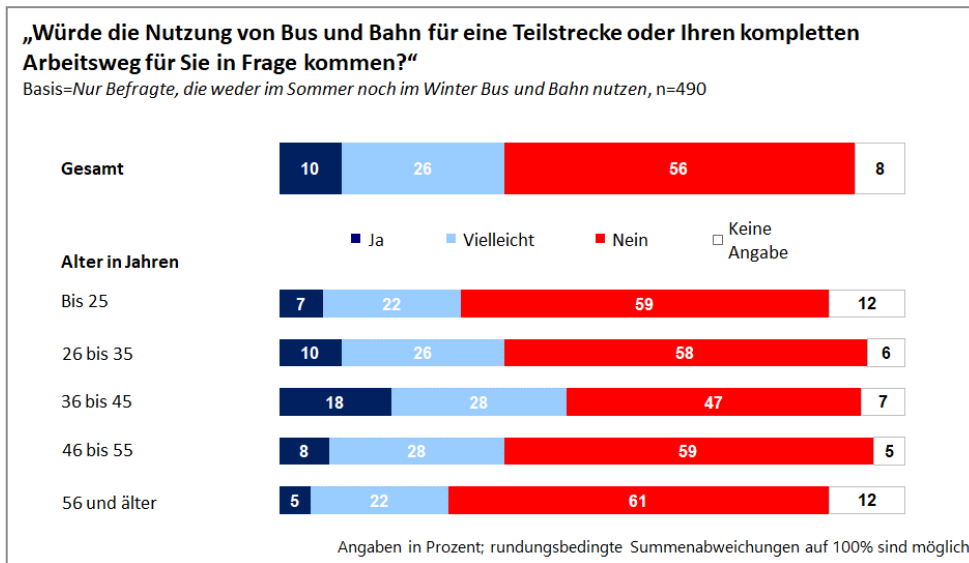


Abbildung 158 - Potenziale für Bus- und Bahn-Nutzung nach Alter (Eigene Darstellung)

Die offen gestellte Nachfrage ergab: Für eine (häufigere) Nutzung müssten vor allem Taktung, Anbindung und Fahrtzeiten der Busse und die Zuverlässigkeit der S-Bahn verbessert werden.

7.2.7 Home-Office

Ein weiteres Instrument zur Verkehrsvermeidung ist die sogenannte Heimarbeit, auch Home-Office genannt. Von den Beschäftigten gaben lediglich 0,5 % an, ganz oder überwiegend von Zuhause aus zu arbeiten, weitere 16 % arbeiten tageweise und 8 % stundenweise von Zuhause aus. Die überwiegende Mehrheit von 72 % arbeitet grundsätzlich nicht von Zuhause aus. Home-Office wird heute bereits am ehesten von den mittleren Altersgruppen praktiziert.

Das grundsätzliche Interesse an einem Home-Office ist dabei sehr groß: Von den 72 %, die heute nicht von Zuhause aus arbeiten, würden 5 % gerne ganz oder überwiegend im Home-Office tätig sein, weitere 40 % zumindest tageweise und 15 % stundenweise. Nur 35 % haben kein Interesse an einem Home-Office. Groß ist das Potenzial über alle Altersgruppen hinweg, am größten bei den unter 25-jährigen.

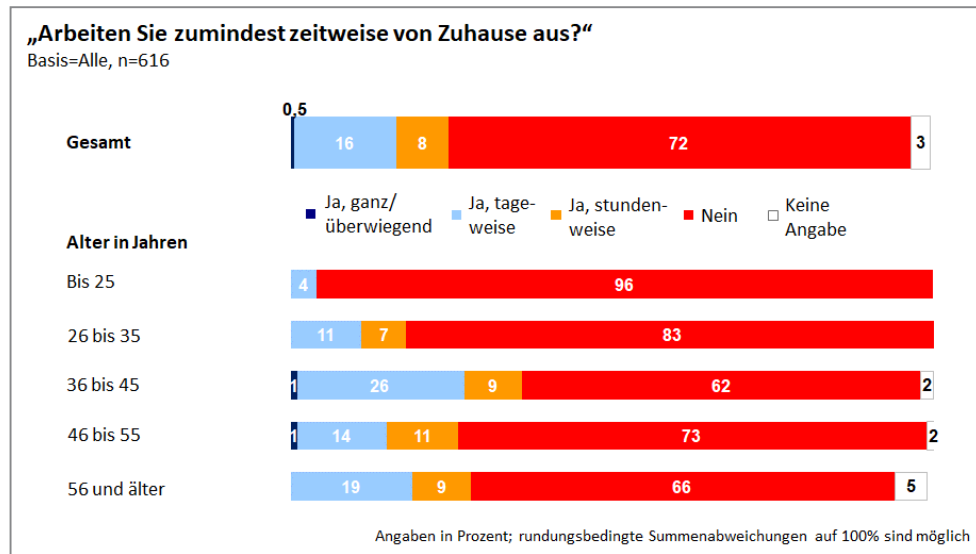


Abbildung 159 - Verbreitung von Home-Office (Eigene Darstellung)

Gezielte Informationen an die Arbeitgeber könnten dazu beitragen Vorbehalte gegen Home-Office auszuräumen und geeignete technische sowie organisatorische Lösungen für den Betrieb zu finden.

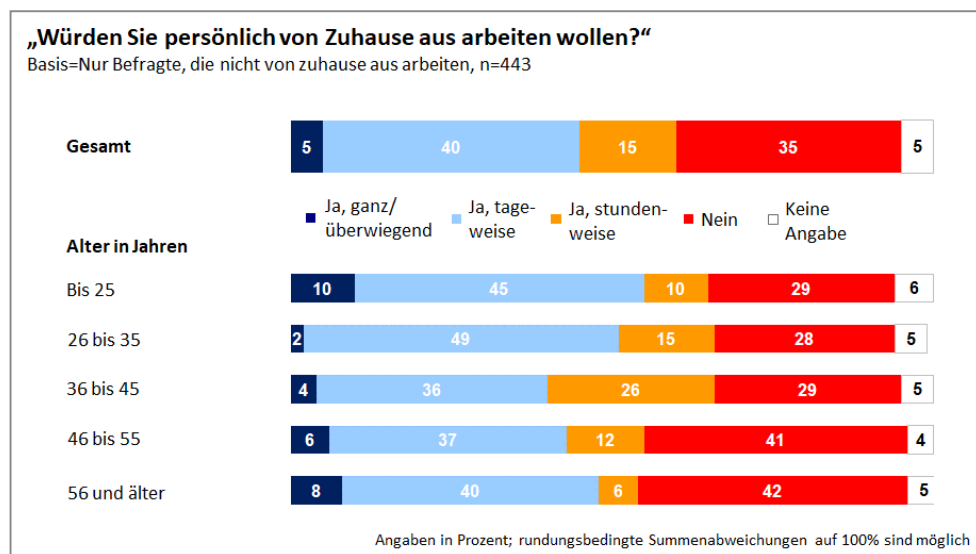


Abbildung 160 - Potenziale für Home-Office (Eigene Darstellung)

7.2.8 Problembereiche und Verbesserungsvorschläge

Mittels offen gestellter Fragen ohne Antwortvorgaben konnten die Beschäftigten die beiden Abschlussfragen beantworten. Die Antworten wurden anschließend mit Hilfe eines hierfür erstellten Codeplans ausgewertet. Aufgrund der vergleichsweise großen Streuung der Nennungen werden die nachfolgenden Ergebnisse nicht als Prozentwerte ausgewiesen. Stattdessen wird die Anzahl der jeweiligen Nennungen angegeben. Die ausführlichen Darstellungen der Antworten auf die offenen Fragen sind in einem eigenständigen Dokument verfügbar.

Identifizierte Problembereiche

Auf die Frage nach Problembereichen zum Thema Mobilität in Erding, die einen persönlich besonders stören, ergibt sich folgende Reihenfolge: Die meisten Nennungen beziehen sich auf Verkehr und Staus in der Stadt (Anzahl n=108), davon 14 Nennungen konkret auf die Situation in der Anton-Bruckner-Straße. 83 Nennungen drehen sich um das Thema Parkplatzmangel, weitere 79 um mangelhafte Anbindungen bzw. Taktungen im Nahverkehr. Fehlende Radwege monierten 47 Befragte, generell zu viele Kfz in der Innenstadt 44. Fehlende Radwege monierten 47 Befragte, generell zu viele Kfz in der Innenstadt 44.

„Bitte nennen Sie uns Problembereiche zum Thema Mobilität in Erding. Was stört Sie besonders?“ (Offene Frage ohne Antwortvorgabe)
 Basis=Alle, n=616

Nennung	Anzahl
Zu viel Verkehr & Stau in der Stadt	108
... davon Anton-Bruckner-Straße	14
Parkplatzmangel	83
Mangelhafte Anbindungen/Taktung im Nahverkehr	79
Fehlende Radwege	47
... davon Langengeisling – Berglern	2
(Zu viele) Kraftwägen in der Innenstadt	44
Parkplätze zu teuer	32
Unzuverlässigkeit der Bahn	25
Schlechte Ampelschaltung	24
... davon Anton-Bruckner-Straße	3
Flughafentangente Ost durch (LKW)Verkehr überlastet	13

Abbildung 161- Offene Nennungen: Problembereiche zum Thema Mobilität in Erding (Eigene Darstellung)

Konkrete Verbesserungsvorschläge

In einer weiteren offen gestellten Frage konnten die Beschäftigten konkrete Verbesserungsvorschläge zur Mobilität in Erding machen. 58 Nennungen beziehen sich auf eine Verbesserung der Radwegesituation, 34 Beschäftigte forderten mehr Parkplätze und 30 eine verbesserte Taktung von Bus und Bahn. 26 Nennungen bezogen sich auf eine autofreie bzw. verkehrsreduzierte Innenstadt, 22 auf eine bessere ÖPNV-Anbindung der umliegenden Ortschaften.

„Haben Sie möglichst konkrete Verbesserungsvorschläge zum Thema Mobilität in Erding?“ (Offene Frage ohne Antwortvorgabe)
 Basis=Alle, n=616

Nennung	Anzahl
Mehr Radwege	58
Mehr Parkplätze	34
... davon am Stadtrand (mit Busverbindung)	10
... davon Innenstadt(nah)	9
Höhere Taktung der Busse & Bahnen	30
Innenstadt autofrei bzw. drastisch verkehrsreduziert	26
Bessere ÖPNV-Anbindungen der umliegenden Ortschaften	22
Preise des ÖV reduzieren	17
... davon Busse kostenlos für alle	7
Flughafen-Schnellbus oder S-Bahn-Anschluss	13

Abbildung 162 - Offene Nennungen: Konkrete Verbesserungsvorschläge (Eigene Darstellung)

Auffällig ist in diesem Zusammenhang, dass bei den Problembereichen in erster Linie Themen des MIV genannt werden (Staus, Parken), bei den Verbesserungsvorschlägen aber der Ausbau von Radwegen an erster Stelle steht.

8. Ergebnisse der Akteursbeteiligung

Die verschiedenen Akteure in Erding spielen eine wesentliche Rolle bei der Erstellung des Mobilitätsentwicklungskonzeptes 2035 (MEK). Sie sind Zielgruppe der Maßnahmen, Impulsgeber und Multiplikator für die Kommunikation des Prozesses.

Um die Akteure in das MEK 2035 einbeziehen zu können, wurden für die folgenden Gruppen Workshops organisiert:

- Politik und Verwaltung
- Gewerbe und Arbeitgeber
- Altstadt (mit Einzelhandel und Gastronomie)
- Schulen

Weitere lokale und regionale Akteure wurden über Einzelinterviews einbezogen.

8.1 Kick-Off mit Politik und Verwaltung

Am 29.01.2019 fand im Stadtmuseum eine Auftaktveranstaltung mit Vertretern des Stadtrates und der Verwaltung statt. Bei dieser wurden den Teilnehmern der Ansatz und der Ablauf des MEK 2035 erläutert.



Abbildung 163 - Impulsvortrag von Dr. Bodo Schwiieger (team red, Foto: Stadt Erding)

Anschließend erfolgt ein Impulsvortrag durch team red über aktuelle Entwicklungen und Trends der Mobilität in Bezug auf städtebauliche Prioritäten, neue Mobilitätsdienstleistungen und zukünftige Technologien. Diese Ausführungen wurden unterlegt mit nationalen und internationalen Beispielen aus Städten unterschiedlicher Größe. Gegen Ende des Vortrags wurden die Trends und Beispiele in Bezug zur Stadt Erding und zum Mobilitätsentwicklungskonzept gesetzt. Das Ziel dieses Vortrags war, die Teilnehmer aus den alltäglichen Diskussionen herauszuführen und die Gedanken für neue Mobilitätslösungen zu öffnen.

Im abschließenden Teil der Veranstaltung hatten die Teilnehmer die Möglichkeit Fragen zum Vortrag zu stellen und mit den Referenten zu diskutieren.

8.2 Workshop Gewerbe / Arbeitgeber

Der Workshop fand am 05.06.2019 in der Grundschule Am Grünen Markt statt. Es nahmen insgesamt 14 Vertreter Erdinger Unternehmen sowie Vertreter der Stadtverwaltung an dem Workshop teil. Ein ausführlicher Bericht zu diesem Workshop ist in einem separaten Dokument verfügbar.

Im ersten Teil der Veranstaltung konnten die Teilnehmer aus Ihrer Sicht die Stärken und Schwächen der Mobilität in Erding äußern. Anschließend gab es eine Präsentation mit den wichtigsten Ergebnissen der Mitarbeiterbefragung und einen Impulsvortrag zu den Möglichkeiten des Betrieblichen Mobilitätsmanagements. Ergänzt wurden die Vorträge durch einen Beitrag der Flughafengesellschaft München, die ihre Maßnahmen zur Mitarbeitermobilität vorstellte.

Im zweiten Teil konnten die Teilnehmer Maßnahmenvorschläge für die Mobilität in Erding formulieren und priorisieren. Jeder Teilnehmer konnte dabei drei Punkte auf die Maßnahmenvorschläge verteilen. Die wichtigsten Maßnahmenvorschläge werden nachfolgend dargestellt. Auffällig ist, dass die übergeordneten Themenfelder Pkw-Verkehr und Parken, Fahrrad und Pedelec sowie ÖPNV bei der Priorisierung insgesamt sehr ähnliche Punktebewertungen erhielten.

Pkw-Verkehr und Parken

Ein Vorschlag für Maßnahmen bezieht sich auf die Umsetzung der geplanten Straßenbau-Großmaßnahmen (Ringschluss, Umfahrung, FTO). Diese Maßnahmen erhalten insgesamt vier Punkte.

Ein weiterer Vorschlag ist, die Innenstadt als „Spielstraße“ (Verkehrsberuhigter Bereich) auszuweisen. Dieser Vorschlag erhält insgesamt drei Punkte. Den Vorschlag, die Innenstadt mit versenkbaren Pollern temporär sperren zu können, wird mit zwei Punkte bewertet. Ein Anliegen ist, dass in Zukunft Straßenbaumaßnahmen bzw. Baustellen besser koordiniert werden.

Eine ganze Reihe von Vorschlägen bezieht sich auf die Parkplatzsituation:

- Tiefgaragen / Parkplätze intelligent managen (3 Punkte)
- Kostenloser Parkplatz mit regelmäßigem Shuttle mit kurzer Taktfolge (2 Punkte)
- zwei bequeme Großparkplätze / Parkhäuser in Zentrumsnähe (1 Punkt)
- Parken für die Innenstadtmitarbeiter auf Volksfestplatz
- Schaffung von reinen Kundenparkplätzen
- Attraktive Lösungen für die Wege vom Parkplatz zum Ziel

Weitere Anliegen sind leichter verständliche Parkregelungen (1 Punkt) und ein digitales Parkleitsystem bzw. eine bessere Beschilderung (4 Punkte).

Zudem wird gefordert, die Großparkplätze mit Ladesäulen auszustatten.

Ein Hinweis bezieht sich auf Anreize, Alternativen zur Pkw-Nutzung zu fördern.

In der anschließenden Diskussion wird vorgeschlagen, das Parkhaus der Stadthalle für Mitarbeiter zur Verfügung zu stellen. Da viele Bewohner tagsüber mit dem Pkw in der Arbeit sind, wäre hier eine Wechselnutzung denkbar.

Die Stellplätze in der Innenstadt sollten in erster Linie den Gästen bzw. Kunden zur Verfügung stehen.

Insgesamt werden für den Bereich Pkw / Parken von den Teilnehmern 20 Punkte vergeben.



Abbildung 164 - Impression vom Workshop Arbeitgeber / Gewerbe (Foto: Stadt Erding)

Fahrrad und Pedelec

Eine Forderung zum Bereich Fahrrad und Pedelec bezieht sich auf direktere Wegeführungen („Abkürzungen“) für den Radverkehr (6 Punkte). Zudem soll der Winterdienst verbessert werden (3 Punkte).

Sichere Abstellanlagen oder Fahrraddepots werden ebenfalls genannt (4 Punkte). Ein Teilnehmer fordert zudem Lademöglichkeiten für Pedelecs (1 Punkt).

Die Unternehmen können die Nutzung des Fahrrads durch die Mitarbeiter durch Umkleiden / Duschkmöglichkeiten sowie ein Angebot für Leasingfahrräder (3 Punkte) fördern.

Von zwei Teilnehmern werden Fahrradverleihsysteme genannt, einmal an ÖPNV-Knotenpunkten (6 Punkte) und einmal an Großparkplätzen (2 Punkte). Im Idealfall sollte das Fahrradverleihsystem im ÖPNV-Ticket enthalten sein, sodass kein weiterer Buchungsvorgang notwendig ist.

Insgesamt werden für die Maßnahmenvorschläge für den Radverkehr 19 Punkte vergeben.

In der anschließenden Diskussion wird angesprochen, dass eine grundsätzliche Fahrradmitnahme im Bus und im Berufsverkehr in der S-Bahn wünschenswert wäre.

ÖPNV

Im Bereich ÖPNV werden dichtere Taktungen für den ÖPNV (6 Punkte) vorgeschlagen. Für flexible Angebotsformen gibt es zwei Nennungen, die zusammen 4 Punkte erhalten. Hinzu kommt ein Hinweis, dass auch an den Wochenenden ein vernünftiges ÖPNV-Angebot bestehen sollte, da auch an diesen Tagen einige Menschen arbeiten müssen (1 Punkt).

Bezüglich der S-Bahn wird gefordert, die Strecke zweigleisig auszubauen (4 Punkte).

Bessere Informationsmöglichkeiten zu den tatsächlichen Abfahrtszeiten wünscht sich ein Teilnehmer vom MVV (2 Punkte). Auch ein elektronisches Ticket wird vom MVV gefordert (1 Punkt). An sich gibt es bereits beide Angebote zumindest als App, evtl. besteht hier auch ein Informationsdefizit seitens der Teilnehmer.

Eine weitere Idee ist die Fahrradmitnahme in Bussen zu ermöglichen (4 Punkte).

Insgesamt werden im Bereich ÖPNV 22 Punkte vergeben.

In der anschließenden Diskussion wird vorgeschlagen, Rufbusse anzubieten. Damit kann die Nachfrage auf bestimmte Relationen ausgelotet werden. Für Gäste der ansässigen Hotellerie könnte mit der Buchung ein integriertes ÖPNV-Ticket angeboten werden. Tatsächlich lässt das Online-Ticket es zu, für eine Dritte Person ein Ticket zu buchen und das Ticket digital zu übermitteln.

8.3 Workshop Altstadt

Der Termin für den Altstadt Workshop war der 25.07.2019. Es nahmen insgesamt 19 Vertreter von Akteuren mit Bezug zur Erdinger Altstadt sowie Vertreter der Stadtverwaltung teil. Der Altstadt-Workshop war von einem lebendigen Austausch geprägt, der zahlreiche Ideen hervorbrachte und viel zum Verständnis der Standpunkte und Zielvorstellungen der Beteiligten beitrug. Eine ausführliche Dokumentation der Ergebnisse liegt als eigenständiger Bericht vor.

Weitere Verkehrsberuhigung in der Altstadt

Abgesehen von einzelnen Stimmen, die den aktuellen Zustand erhalten wollen, gibt es einen breiten Konsens, dass eine weitere Verkehrsberuhigung des Altstadtkerns erstrebenswert ist, insbesondere um die Aufenthaltsqualität weiter zu erhöhen. Es bestehen jedoch sehr unterschiedliche Vorstellungen darüber, wie dies zu erreichen ist, beispielsweise über strengere Verkehrsüberwachung, weitere Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit, Einbahnstraßenregelungen oder temporäre Fußgängerzonen. Allgemein wird die Reduzierung des Durchgangsverkehrs als wesentliches Element der Verkehrsberuhigung gesehen.

Stellplatzsituation in der Altstadt

Einigkeit besteht bei den Teilnehmern auch darüber, dass für Anwohner, Mitarbeiter und Kunden ein attraktives Parkplatzangebot vorhanden sein muss. Die Vorschläge beziehen sich jedoch selten auf Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Den Teilnehmer ist bewusst, dass im Kernbereich kaum weitere Stellplätze geschaffen werden können und auch die bestehenden Parkregelungen werden selten in Frage gestellt. Wichtig scheint in erster Linie der Wunsch nach „planbaren“ Abstellmöglichkeiten im nahen Umfeld der Altstadt, die beispielsweise in Tiefgaragen oder Parkhäusern verfügbar werden sollen. Eine Parkraumerhebung könnte Aufschluss darüber geben, in wie weit die vorhandenen Parkplätze tatsächlich an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen.

ÖPNV-Erschließung

Dem ÖPNV wird von den Teilnehmern derzeit eher eine geringe Bedeutung zugemessen. Nur einzelne Beiträge beziehen sich auf Themen wie Taktfrequenzen, Linienführungen oder die Behinderung des Busverkehrs durch Falschparker. Eine neue Shuttle-Buslinie soll nach der Vorstellung einiger Teilnehmer die peripheren Parkplätze mit der Altstadt verbinden.

Radverkehr

In Bezug auf den Radverkehr sehen die Teilnehmer primär Handlungsbedarf bei den Abstellmöglichkeiten. Eine gute Straßenoberfläche für den Radverkehr sowie einzelne Fahrradstraßen werden seltener genannt. Weiterführende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs bzw. zur Ansprache fahrradaffiner Kunden spielen in der Diskussion keine Rolle. Dies kann sowohl ein Anhaltspunkt dafür sein, dass innerhalb der Altstadt das Fahrradfahren bereits gut und sicher möglich ist, als auch dafür, dass das Potenzial der Radfahrer als Kunden, die kurze Wege innerhalb der Stadt bevorzugen, noch nicht in vollem Umfang erkannt wurde.

Fußgängerverkehr

Fußgänger spielen in den Diskussionen eine größere Rolle. Zentrale Punkte sind hier sichere Querungsmöglichkeiten und die Barrierefreiheit.

Weitere Mobilitätsangebote

Innovative Mobilitätsangebote finden in den Vorschlägen der Teilnehmer bisher kaum Berücksichtigung. Einzelne Ideen beziehen sich auf Leihmöglichkeiten für E-Kickscooter und Lastenfahrräder, insbesondere für die Wege zu den peripheren Parkplätzen.

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität wird von den Akteuren als zentrales Ziel und ggf. auch als Geschäftsgrundlage identifiziert. Neben den Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gibt es daher einige Vorschläge für die Schaffung von Sitzgelegenheiten und Grünanlagen



Abbildung 165 - Impression vom Workshop Altstadt (Foto: Stadt Erding)

Fazit Workshop Altstadt

Die Teilnehmer schätzen die Attraktivität der Altstadt heute bereits sehr hoch ein, entsprechend gering ist die Tendenz, von sich aus gravierende Veränderungen vorzuschlagen. Lediglich bei den Themen Parken und Aufenthaltsqualität wird größerer Handlungsbedarf gesehen, vermutlich geprägt durch eigene Erfahrungen und Rückmeldungen der Kunden. Alternative Szenarien, beispielsweise mit einer erweiterten Fußgängerzone oder hoher Priorisierung des Radverkehrs, sind für die Akteure wahrscheinlich noch schwer vorstellbar. Um hierfür Akzeptanz oder gar Begeisterung zu generieren, müssten, mit Beteiligung der Akteure, konkretere Planungen ausgearbeitet werden.

8.4 Workshop Schulen

Der Workshop fand am 04.04.2019 in der Grundschule Am Grünen Markt statt. Dazu eingeladen waren die Schulleiter der Erdinger Schulen und Elternbeiräte sowie Schlüsselpersonen aus der Stadtverwaltung und von der Polizei / Verkehrssicherheit. Insgesamt nahmen 45 Personen am Workshop teil.

In der ersten Runde des Workshops hatten die Teilnehmer die Gelegenheit Stärken und Schwächen der Mobilität in Erding, in Bezug auf die Schulen, zu formulieren. Anschließend folgte ein Impulsvortrag zu Maßnahmen des Schulischen Mobilitätsmanagements. In der zweiten Runde konnten die Teilnehmer Handlungsfelder für die schulische Mobilität nennen, die in der letzten Runde in Arbeitsgruppen vertieft und zu Maßnahmenvorschlägen weiterentwickelt wurden.

Im Zuge des Workshops wurden einige Problemfelder identifiziert, deren Lösung den Teilnehmern ein großes Anliegen war. Die zentralen Erkenntnisse werden nachfolgend in vier Unterpunkten zusammengefasst. Eine ausführliche Dokumentation findet sich in einem eigenständigen Bericht zum Workshop.

Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg

Ein zentraler Wunsch ist der Einsatz von mehr Schulweghelfern. Wichtig ist hier insbesondere die Rückendeckung durch die Schulleitung und die Stadt, insbesondere bei „aggressiven“ Auto- und Busfahrern. Schulweghelfer sollen durch ideelle oder sogar kleine materielle Anreize motiviert werden, diese Aufgabe zu übernehmen.

Die bessere Sichtbarmachung und Kennzeichnung der Fußgängerüberwege an den Schulen, die bessere Überwachung der Verkehrsregelinhalten zu den Stoßzeiten und eine generelle Reduzierung des Problems der „Elterntaxis“ sind weitere wichtige Anliegen.

Verbesserung der Organisation der Schulbusverkehre

Von den Schulvertretern wurden einzelne Probleme bei den Schulbusverkehren festgestellt. Dazu gehören die Überlastung der Busse zu den Stoßzeiten, die schlechte Auslastung zu den Randzeiten und fehlende Busangebote bei Nachmittagsunterricht.

Unter den Anwesenden werden auch schon Lösungswege dieses Problems diskutiert. Um Verbesserungen auf den Weg zu bringen, wurde ein gemeinsames Gremium von ÖPNV-Betreibern, Schulen, Eltern und Stadtverwaltung vorgeschlagen, welches sich in regelmäßigen Abständen treffen sollte.

Ein ähnliches Gremium, das bereits existierte, war zuletzt wohl wenig aktiv. Dieser Austausch sollte reaktiviert werden, um über Vorschläge wie die Flexibilisierung von Schulzeiten, den Einsatz unterschiedlich großer Fahrzeuge in Stoß- und Randzeiten und die Abschaffung oder Verringerung der 3-km-Grenze zu diskutieren.

Verbesserung der Bedingungen für Radfahrende

Die Forderungen umfassten die Verbreiterung von Fahrradwegen, die direkt an Schulen vorbeiführen, die bessere Kennzeichnung derselben und die Aufstockung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an nahezu allen Schulen. Ferner wurde auf einige „gefährliche“ Hotspots im Radwegenetz der Stadt Erding hingewiesen.

Verbesserungen in der Verkehrserziehung

Die Verkehrserziehung sollte, nach Auffassung der Teilnehmer, vor allem in Bezug auf den Radfahr-Unterricht ab der 4. Klasse ausgeweitet werden. Ebenso wird an mehreren Stellen der Diskussion angemerkt, dass in Erding einige Kreisverkehre existieren, nicht aber die Möglichkeit entsprechende Situationen auf dem Radverkehrsübungsplatz zu trainieren. Aus diesem Grunde wünschen sich viele der Anwesenden dort einen Übungs-Kreisverkehr.



Abbildung 166 - Impression vom Workshop Schule (Foto: Stadt Erding)

8.5 Interviews mit weiteren relevanten Akteuren

Durch Einzelinterviews konnten weitere Akteure ihre Sichtweisen und Ideen in das Mobilitätsentwicklungskonzept einbringen. Die Ergebnisse der Gespräche sind in den nachfolgenden Übersichtstabellen zusammengefasst.

Polizeiinspektion Erding	
Herr Alfons Englmeier	
Probleme (Handlungsbedarf)	
Unfallschwerpunkte	<ul style="list-style-type: none"> • „Weißbräu-Kreuzung“ • „Taufkirchener-Kreuzung“ • „Kreuzung Straßenmeisterei“ B388 / B2331 • Der gesamte „Äußere Ring“
Schule	<ul style="list-style-type: none"> • Praxis der „Eltern-Taxis“ bergen Konflikte und kritische Situation, da Eltern teilweise wenig Verständnis für Verkehrssicherheitsthemen zeigen--> Versuch stärker darauf aufmerksam zu machen • Nur an wenigen Schulen stehen Schulweghelfer zur Verfügung. Oft werden diese von Autofahrern zu wenig ernst genommen • Parksituation am Gymnasium in der Nähe der Polizeistation schwierig • Die von der Polizei vorgenommenen Verkehrserziehungsmaßnahmen in den 4. Klassen (Fahrradtraining) stellen personell eine große Belastung dar
Städtebaulich	<ul style="list-style-type: none"> • An bestimmten Orten gibt es durch die vorhandene Bebauung zu wenig Platz, um Maßnahmen zur Verkehrssicherheit durchzuführen (z.B. Für den Radverkehr) • An einigen Kreuzungen wären weitere Kreisverkehre sinnvoll
Anderes	<ul style="list-style-type: none"> • Gegen die Tuningszene vorzugehen, welche durch eine starke Lärmbelastung auffällt, ist schwierig, da der Rechtsrahmen ungenügend ist
Zusammenarbeit mit Akteuren	
Stadt Erding	<ul style="list-style-type: none"> • Die Zusammenarbeit mit der Stadt Erding funktioniert sehr gut

Kreisverkehrswacht Erding	
Herr Manfred Raubold	
Probleme (Handlungsbedarf)	
Schule	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Schulweghelfer einsetzen: Es müssen sich mehr Lehrer finden, die sich um den Einsatz von Schulweghelfer kümmern; das Engagements der Schulleiter ist in diesem Zusammenhang sehr wichtig • Anerkennung von Schulweghelfer • Eventuell Schulbusbegleiter bzw. Streitschlichter in den Schulbussen einsetzen (Beispiel: Elterninitiative Dorfen) • Erweiterung des Verkehrsübungsplatzes mit einem Kreisverkehr
Städtebaulich	<ul style="list-style-type: none"> • Busparkplatz vor dem Krankenhaus ist „ungeregelt“
ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktives Angebot sicherstellen, besonders für Senioren ohne Auto (angelehnt an Bedürfnisse: Arztbesuch und Einkaufen)
Anderes (Verkehrswacht/ Stadt)	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Plakatständer, die saisonal auf Gefahren hinweisen, sind wünschenswert
Zusammenarbeit mit Akteuren	
Stadt Erding	<ul style="list-style-type: none"> • Die Zusammenarbeit mit der Stadt funktioniert gut • Mehr konkretes Interesse oder eigene Aktivitäten der Stadt wären gewünscht

Flughafen München GmbH	
Herr Jochen Flinner, Herr Christoph Heidelck	
<u>Probleme (Handlungsbedarf)</u>	
Mitarbeitermobilität: 1. Fahrradinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> Mehr sichere Fahrradwege (bereits in der Umsetzung) Ausbau der Fahrradständer (bereits in der Planung)
Mitarbeitermobilität: 2. Fahrgemeinschaften	<ul style="list-style-type: none"> Vermittlungssystem für Fahrgemeinschaft SAP-twogo (kostenlos für Mitarbeiter) eingestellt, da es zu wenig genutzt wurde. Unabhängig davon ist der Anteil von Fahrgemeinschaften bereits relativ hoch und seit Jahren etabliert
Mitarbeitermobilität: 3. Werkbusse	<ul style="list-style-type: none"> Werkbusse einzusetzen ist schwierig, da es ca. 200 verschiedene Schichtmodelle gibt
Straßenausbau	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsinfrastruktur Richtung Erding muss ausgebaut werden; FMG versucht zu unterstützen und zu kooperieren FTO: es kommt häufig zu Unfällen durch gewagte Überholvorgänge--> Ausbau geplant, jedoch komplex. Straße soll 4-spurig werden Im Berufsverkehr kommt es zu Verkehrstaus (Stop-and-Go) zwischen FTO und Kreisverkehr Flughafen--> soll durch Ausbau behoben werden
ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> Buslinie 512 von FMG finanziell unterstützt; prinzipielle Bereitschaft über Ergänzungen/Veränderungen zu diskutieren Zentrales Ziel ist der S-Bahn Ringschluss Express-S-Bahn München zwar geprüft, jedoch schwer zu realisieren; zu wenig politischen Rückhalt
<u>Wünsche</u>	
<ul style="list-style-type: none"> Reform des Tarifsystems MVV Umsetzung des 'Großen Infrastrukturvorhaben' der Region 	
<u>Zusammenarbeit mit Akteuren</u>	
Stadt Erding	<ul style="list-style-type: none"> Kontakt erfolgt anlassbezogen und über politische Gremien Bisher kein strukturierter Austausch etabliert Insgesamt gute Zusammenarbeit
Weitere Austauschplattform	<ul style="list-style-type: none"> Regionalsponsoring (Vereine etc.) 'Behördenleiterstammtisch'

ADFC	
Herr Horst Weise	
<u>Probleme (Handlungsbedarf)</u>	
Radinfrastruktur 1. Allgemein	<ul style="list-style-type: none"> • Es gibt ein Radverkehrskonzept, das sukzessive umgesetzt wird • Das Baustellenmanagement für Radverkehr wird langsam besser, klappt aber nicht immer optimal
Radinfrastruktur 2. Beschilderung	<ul style="list-style-type: none"> • Erding hat bisher keine Beschilderung für Wege innerhalb der Stadt (Ausnahme: übergeordnetes Netz und 'Kindertour')--> Beschilderung bereits in Planung mit ADFC
Radinfrastruktur 3. Abstellanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Zu wenig vorhanden, weshalb Fahrräder ungeordnet in der Gegend stehen • Abstellbügel der Stadt oft schlecht (beschädigen die Fahrräder)
Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Es wird häufig sehr schnell gefahren (Autos)--> zu wenig Verkehrskontrollen, um dies zu unterbinden, bzw. darauf aufmerksam zu machen • Gehweg-/Radwegparken ist ein häufiges Problem (besonders auf der Alten Römerstraße)
Leihräder	<ul style="list-style-type: none"> • Gibt es bisher kaum, nur einige touristische Angebote (über Hotels)
<u>Zusammenarbeit mit Akteuren</u>	
Stadt Erding	<ul style="list-style-type: none"> • „Bruch“ zwischen ADFC und Oberbürgermeister • Das Sachgebiet Stadtentwicklung wird dennoch als offener Ansprechpartner wahrgenommen • Die Notwendigkeit Abstellanlagen in der Altstadt zu erneuern, wird von Teilen der Verwaltung nicht geteilt

VCD Erding	
Frau Doris Kraeker, Herr Alfred Schreiber	
Probleme (Handlungsbedarf)	
Bus 1) Allgemein	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebszeiten sollten mindestens bis 23:30 Uhr oder 24:00 Uhr in der Woche und 01:00 Uhr oder 02:00 Uhr am Wochenende • Bushaltestellen sollen gut ausgestattet sein (barrierefrei, teilweise Wartehäuschen) • ÖPNV-Beschleunigung (Busspuren, Signalbeeinflussung) kann initiiert werden • Stadtbus- und Landkreisbusverkehr sollte zusammen gedacht werden • Angebot von Stadtbussen und Landkreisbussen soll ausgebaut werden • Busse stehen teilweise im Stau oder umfahren diesen 'halboffiziell' --> Busumgehung könnte regulär zugelassen werden
Bus 2) Taktungen	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtbus insgesamt im 20-Minuten-Takt in der Woche und in 40- oder 60- Minuten-Takt am Wochenende • Linie 512: Müsste im 20-Minuten-Takt fahren • Linie 501: Busverbindung sollte ausgebaut werden • Stadtbus zur Therme und in das Zentrum sollte abends länger fahren
Bus 3) Routen	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 531: Fährt zum Teil nur bis zum Krankenhaus, sollte immer bis zum Bahnhof fahren • Stadt Landshut ist ein wichtiges Ziel für eine Busanbindung
S-Bahn	<ul style="list-style-type: none"> • Kein guter Regionalbahnanschluss nach München (auch nach Ringschluss) • Bisher keine weiteren Planungen zur Verbindung nach München: Dadurch Chance verschenkt, eine Achse Flughafen – München über Markt Schwaben, Messe und Ostbahnhof zu entwickeln • Express-S-Bahn zum Ostbahnhof fährt auf eingleisiger Strecke, daher häufig Störungen
Radverkehr 1) Ausbau Radwege	<ul style="list-style-type: none"> • Routen sollten ausgebaut werden, genauere Strecken wurden vom VCD identifiziert; Informationen dazu können nachgeliefert werden
Radverkehr 2) Abstellanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Abstellanlagen an S-Bahnhof ungenügend (zu wenige Abstellmöglichkeiten, beschädigen die Räder)

	<ul style="list-style-type: none"> In der Altstadt, bei dem Schwimmbad und der Bücherei könnten Abstellanlagen verbessert werden
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Zu schmale Fußwege (z.B. Dorfener Straße von dem Kino zum Bahnhof) Querungshilfen (z.B. Mittelinseln), besonders für Kinder und Gehbehinderte, sollten geschaffen werden (z.B. in Klettham und Altenerding) Vom Hofmarktplatz bis Altenerding besteht eine katastrophale Verkehrsführung. Die Umsetzung der Verkehrsberuhigung ist gefährlich.
Car-Sharing	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau Car-Sharing Angebot wird gewünscht
Unfallschwerpunkt	<ul style="list-style-type: none"> 'Weißbräu-Kreuzung'
Stadtverkehr (Zentrum)	<ul style="list-style-type: none"> Altstadt hat zu viel Verkehr Lösungsansatz: <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrssteuerung durch wenige zulässige Einfahrtsmöglichkeiten und viele Ausfahrten - Ost-West-Zufahrten sperren um Durchgangsverkehr zu unterbinden - Stadttore als 'Landmark' wieder etablieren - Bereitschaft fördern zu Fuß zu gehen
Mittelstreifen	<ul style="list-style-type: none"> Innerorts führen markierte Mittelstreifen dazu, dass Autofahrer diese nicht überqueren wollen und deshalb Radfahrer zu dicht überholen--> Eventuell ist es sinnvoll den Mittelstreifen zu entfernen (z.B. Dorfener Straße vor dem Kino)
Ampelschaltung	<ul style="list-style-type: none"> Um Stau zu vermeiden, sollte die Ampelschaltung in Hauptlastrichtung geschaltet und die Ampeln aufeinander abgestimmt werden Ideal: 20-Minuten-Takt zwischen Taufkirchen und Erding im Berufsverkehr, um so den Verkehrsstaus zu begegnen
Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> Hochboard bei Bushaltestellen soll weiter ausgebaut werden (bereits teilweise in der Planung) Querungshilfen: Absenkung der Bordsteine soll weiterhin optimiert werden Kopfsteinpflaster behindert Fortbewegung für Menschen mit Bewegungsschwierigkeiten--> Könnte einzelne Streifen mit glatten Platten versehen

Stellplatzsatzung	<ul style="list-style-type: none"> • Flexibilisierung der Stellplatzsatzung, indem weniger Stellplätze gebaut werden müssen, wenn stattdessen mehr und hochwertige Fahrradständer errichtet werden
<u>Zusammenarbeit mit Akteuren</u>	
Stadt (und Landkreis) Erding	<ul style="list-style-type: none"> • Anerkennung des VCD durch die Stadt vorhanden • Gutes Verhältnis zu Einzelpersonen der Stadtverwaltung • Auch bei Meinungsunterschieden herrscht ein konstruktiver Umgang • Insgesamt hat der VCD eher selten Kontakt zur Verwaltung (in anderen Städten bereits intensiverer Austausch) • Neue Kontakte zur Verwaltung in Erding müssen noch etabliert werden • Stadt und Landkreis Erding engagiert sich nicht genug für den zweitgleisigen Ausbau der Express-S-Bahn zum Ostbahnhof
Andere Akteure	<ul style="list-style-type: none"> • VCD ist mit anderen Mobilitätsvereinen im Austausch, mit welchen sie häufig die gleichen Ziele teilen

ARDEO	
Herr Wolfgang Kraus	
Probleme (Handlungsbedarf)	
Parkplatzsituation	<ul style="list-style-type: none"> • Insgesamt zu wenig Parkplätze im Zentrum verfügbar • Ungenügende Parkoptionen stellen eine zunehmende Bedrohung für Unternehmen dar • Teilweise wird auf Gehwegen etc. geparkt • Klagen wegen 'schnellem Ticket' kommen häufig vor • Nicht-Ortsansässige verstehen das Konzept der Parkzonen nicht • Transparentes Regelwerk notwendig--> Vorschlag: <ul style="list-style-type: none"> - Gebühren erst ab 09 Uhr - Zeit zum Parken in der Altstadt auf 2h erhöhen - Parkplatz P6 mit Schranke versehen - P10 Anzahl der Parkplätze erhöhen (eventuell durch ein Parkdeck) • Informationen zum bestehenden Parkangebot bereitstellen
Straßenführung/Verkehrsfluss	<ul style="list-style-type: none"> • Relativ hoher Anteil an Durchfahrtsverkehr • Eventuell hoher Anteil an Parksuchverkehr • Staus: Mühlgraben (morgens); Gießereistraße/ Haager Straße • Laute „Poser“ in der Innenstadt stören die Aufenthaltsqualität
Fußgänger	<ul style="list-style-type: none"> • Querung der Langen Zeile ist problematisch
Radverkehr 1) Abstellanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • zu wenig vorhanden
Radverkehr 2) E-Bike Ladestation	<ul style="list-style-type: none"> • Versuch eine E-Bike Ladestation zu installieren scheiterte, da kein geeigneter Standort gefunden wurde (Material bereits vorhanden)
ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> • Direkter Bus zum Flughafen wird benötigt
Zusammenarbeit mit Akteuren	
Stadt Erding	<ul style="list-style-type: none"> • Zusammenarbeit ist sehr gut und konstruktiv • Jährlichen 'runden Tisch' mit der Stadtverwaltung

Gewerbeverband	
Herr Dirk Urand	
Probleme (Handlungsbedarf)	
Stellplätze für LKW's	<ul style="list-style-type: none"> • Stellplätze fehlen (z.B. beladen bei Weißbräu, Mitnahme Lkw nach Hause) • Der Bau eines Autohofes wäre wünschenswert • Ordnen des Schwerlastverkehrs bzw. der Lieferverkehre sollte ein Thema beim Mobilitätsentwicklungskonzept sein
Wünsche	
<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der öffentlichen Ladesäulen • Einfache und attraktive Mobilität erhalten/ entwickeln 	
Zusammenarbeit mit Akteuren	
Stadt Erding	<ul style="list-style-type: none"> • Sehr gutes Verhältnis
ARDEO	<ul style="list-style-type: none"> • Gutes Verhältnis, die Maßnahmen werden abgestimmt

Carsharing Erding e.V.	
Herr Thomas Naumann	
Probleme (Handlungsbedarf)	
Zugangstechnologie	<ul style="list-style-type: none"> • Eine neue Zugangstechnik (Chip-Karte, Smartphone) wird im März 2020 eingeführt. • Weiteres Wachstum wäre sonst auf ehrenamtlicher Basis nicht mehr möglich. • Die Strukturen sollen schrittweise professionalisiert werden, u.a. durch einen „Buchhalter“
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Organisches Wachstum, das Potenzial ist da • Zusammenarbeit mit Bauträgern • Evtl. Zusammenarbeit mit Stadt und Landkreis • Ausweitung in die Region, Austausch mit benachbarten Kommunen
Zusammenarbeit mit Akteuren	
Stadt Erding	<ul style="list-style-type: none"> • Bisher sehr gute Zusammenarbeit mit der Stadt, wenn es um die Bereitstellung von Stellplätzen geht. • In Zukunft wäre eine intensivere Unterstützung der Stadt bei der Kommunikation des Angebotes wünschenswert.

Stadt Erding	
Herr Daniel Kabjoll - Leiter der Straßenverkehrsbehörde und stellvertretender Leiter des Ordnungsamtes	
<u>Probleme (Handlungsbedarf)</u>	
Verkehrsverhalten	<ul style="list-style-type: none"> • Autofahrer und Radfahrer fahren vermehrt schlechter, zum Teil aggressiver • Sperren werden nur eingehalten, wenn Ordnungspersonal vor Ort anwesend ist, Schilder genügen nicht mehr • „Autoposer“: Auch, wenn diese störend sind, ist es schwierig gegen sie vorzugehen. - für Strafen fehlt die Rechtsgrundlage
Fußwege	<ul style="list-style-type: none"> • Fußgängerzonen und Gehwege werden oft von Radfahrern verbotswidrig genutzt (befahren und als Stellplatz) --> Bußgelder sind zu niedrig
Parkplätze	<ul style="list-style-type: none"> • In der Altstadt sind meistens zu angemessenen Preisen genügend Kurzparkplätze vorhanden • Parkhaus im Bereich der Innenstadt wäre äußerst nützlich • Parkraumerhebung, um Transparenz über die tatsächliche Auslastung der Stellplätze zu bekommen, wäre hilfreich
Schule	<ul style="list-style-type: none"> • Es ist schwierig Schulweghelfer zu finden, da bisher keine Vergütung vorgenommen wird, sondern nur eine Anerkennung durch die Verteilung von Gutscheinen stattfindet
<u>Wünsche</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Dass die Politik weiterhin hinter dem Ordnungsamt und dessen Aufgaben steht 	
<u>Zusammenarbeit mit Akteuren</u>	
Stadtentwicklung; Tiefbau und Bauhof	<ul style="list-style-type: none"> • Intensive Zusammenarbeit mit den relevanten Abteilungen der Stadtverwaltung ist etabliert
Landratsamt	<ul style="list-style-type: none"> • Verhältnis eher formell
Staatliches Bauamt und Unfallkommission	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmungen funktionieren gut. Gerade bei Unfallthemen können Maßnahmen zügig umgesetzt werden, Genehmigungen jedoch brauchen manchmal sehr lange
Polizei und Feuerwehr	<ul style="list-style-type: none"> • Zusammenarbeit läuft sehr gut

ADFC	<ul style="list-style-type: none"> • Besseres Verhältnis wünschenswert
Örtliche Presse	<ul style="list-style-type: none"> • Presseecho erschwert die Arbeit im Außendienst • Pressegespräch wäre sinnvoll

ADAC Südbayern e.V.	
Herr Alexander Kreipl	
<u>Probleme (Handlungsbedarf)</u>	
Mitarbeit des ADAC vor Ort	Kaum personelle Kapazität, um ortsspezifisch im Detail mitzuarbeiten
<u>Anmerkung</u>	
Gespräche mit den Kollegen aus der Geschäftsstelle in Erding und aus dem Verkehrsbereich haben keine Hinweise auf spezifische Probleme oder Meldungen der Mitglieder zu Erding ergeben	
<u>Wünsche</u>	
Verkehrsplanung soll das Gesamtnetz und alle Verkehrsträger im Blick haben; Ziel soll es sein "das Beste aus jedem Verkehrsträger" herauszuholen	
<u>Zusammenarbeit mit Akteuren</u>	
Schulen	Die Zusammenarbeit des ADAC mit den Schulen läuft problemlos

Stadtwerke Erding	
Herr Christopher Ruthner	
<u>Probleme (Handlungsbedarf)</u>	
Ladeinfrastruktur der Stadtwerke	<ul style="list-style-type: none"> • öffentliche Ladesäulen bisher wenig genutzt, da Besitzer von Elektrofahrzeugen zumeist Zuhause laden • Wallboxen: Es gibt noch rechtliche Probleme Gemeinschaftsgaragen mit Ladeinfrastruktur auszustatten
Erdgas / Biogas	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Beziehung der Stadtwerke zum ÖPNV: bisher gibt es keine Gas-Busse, es wäre jedoch denkbar entsprechende Tankmöglichkeiten zu etablieren • Bisher wenig Anfragen zum Thema, muss mehr kommuniziert werden (externer Dienstleister bereits dafür beauftragt)
Stellplätze	<ul style="list-style-type: none"> • Bad/Eishalle: Parkplatzsituation schwankend, an sich zwar genug Plätze vorhanden, Extremsituation jedoch nicht abbildbar --> Progressive Parkgebühren könnten dazu beitragen, die Mitarbeiter der Arbeitgeber aus der Altstadt auf den Parkplatz zu lotsen
Mobilitätsdienstleister (Car-Sharing)	<ul style="list-style-type: none"> • Bisher nicht vorhanden • Wenn ein politischer Auftrag kommt, wäre die Bereitschaft gegeben, sich damit zu befassen
Vision	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtwerke wollen Thema Elektromobilität als Geschäftsfeld besetzen
<u>Zusammenarbeit mit Akteuren</u>	
Stadt Erding	<ul style="list-style-type: none"> • 100%iger Gesellschafter der Stadtwerke • Spartenplanung (Strom, Wasser, Abwasser, Gas etc.) erfolgt gemeinsam mit anderen Akteuren • Guter Austausch auf politischer Ebene, um Entscheidungen des Stadtrates entsprechend vorzubereiten
Energie Südbayern	<ul style="list-style-type: none"> • Betreiben eine Gastankstelle
Landratsamt	<ul style="list-style-type: none"> • Durch Ladeinfrastruktur am Landratsamt gibt es Kontakte zum Landkreis

Feuerwehr Erding	
Herr Manfred Kordick	
Probleme (Handlungsbedarf)	
Stausituation	<ul style="list-style-type: none"> • Erding: aufgrund der Stausituation ist es für Mitglieder teilweise schwierig bei Alarm schnell zur Wache zu kommen (vor allem zwischen 16:00 bis 17:30 Uhr)
Parksituation	<ul style="list-style-type: none"> • Selten kommt es zu Einsatzproblemen aufgrund von parkenden Fahrzeugen • In Naherholungsgebieten im Sommer, besonders an Wochenenden, werden häufig Rettungswege zugeparkt --> Lösungsansatz: Am Volksfestplatz eine alternative Parkmöglichkeit etablieren
Unfallschwerpunkt	<ul style="list-style-type: none"> • „Weißbrückkreuzung“: Sigwolf- / Anton-Bruckner-Straße durch Linksabbieger aus der Sigwolfstraße Süd • Anton-Bruckner-Straße / Taufkirchner Straße (vor allem nachts bei ausgeschalteter Ampel) • „Wasserwerkkreuzung“: Am Wasserwerk / Münchner Straße
Zusammenarbeit mit Akteuren	
Stadt	<ul style="list-style-type: none"> • Versucht sehr aktiv Parksituation zu verbessern, wenn Einsatzwege blockiert werden • Sehr gute Zusammenarbeit zwischen Feuerwehr und Stadt (kurze Wege im Rathaus)

Stadthalle Erding	
Frau Jutta Kistner	
<u>Probleme (Handlungsbedarf)</u>	
Radinfrastruktur Abstellanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • zu wenig vorhanden
Veranstaltungen	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Veranstaltungen suchen sich Besucher Stellplätze im Umkreis, Anwohner beschwerten sich häufig über 'Lärm' und Verkehrsbelastung
Stellplätze	<ul style="list-style-type: none"> • Verfügbarkeit vor allem bei Veranstaltungen problematisch • Tiefgarage wird von verschiedenen Gruppierungen genutzt (Anwohner, Besucher, Angestellte verschiedener Arbeitgeber) • Autos werden teilweise in der Tiefgarage über längeren Zeitraum abgestellt (z.B., wenn Besitzer in den Urlaub fahren); Angabe „Verlorenes Ticket“ wird gelegentlich als Dauerparkoption missbraucht
Vorplatz	<ul style="list-style-type: none"> • Wenig Aufenthaltsqualität • Veranstaltungen dort werden gut angenommen • Bei Veranstaltung ärger mit Anwohner*innen
<u>Zusammenarbeit mit Akteuren</u>	
Stadt Erding	<ul style="list-style-type: none"> • Stadthalle ist 100%ige Tochtergesellschaft der Stadt: gute Zusammenarbeit (unter anderem mit Ordnungsamt)

8.6 Fazit der Akteursbeteiligung

Für die Arbeitgeber scheint, nach den Ergebnissen des Workshops und der Interviews, Mobilität derzeit nicht das gravierendste Problem zu sein. Intensiver diskutiert wurde die Parkplatzsituation in der Innenstadt, da der dortige Handel Umsatzeinbußen befürchtet, wenn keine attraktiven Parkmöglichkeiten in ausreichender Anzahl vorhanden sind. Es gab jedoch durchaus ein Bewusstsein dafür, dass Radverkehr und ÖPNV einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in Erding leisten können und entsprechend gefördert werden sollten.

Der Altstadt-Workshop und die korrespondierenden Interviews waren geprägt von dem Spannungsfeld zwischen den Notwendigkeiten, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und gleichzeitig mit dem Pkw gut erreichbar zu sein. Es gibt ein Bewusstsein dafür, dass eine weitere Verkehrsberuhigung der Altstadt für eine höhere Aufenthaltsqualität sinnvoll ist, und dass ein barrierefreier Fußverkehr, ein gut ausgebauter ÖPNV und gute Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu diesem Ziel beitragen. Dennoch sollen ausreichend Stellplätze verfügbar sein, wobei es wichtiger zu sein scheint, problemlos in Altstadtnähe parken zu können, als unmittelbar vor dem Geschäft.

Bei dem Workshop mit den Schulen lag der Fokus auf Maßnahmen, die den Schülern zu Fuß und mit dem Fahrrad einen sicheren Schulweg ermöglichen. So sollen auch die „Eltern-Taxis“ reduziert werden, die vor den Schulen für verschiedene Probleme sorgen. Verbesserungen bei den Schulbussen und bei der Verkehrserziehung waren weitere Themen-schwerpunkte.

Einige Akteure legen große Hoffnungen in die geplanten Großbaumaßnahmen zur Verkehrsinfrastruktur (Nordumfahrung, B388 neu, S-Bahn Ringschluss). Es wird erwartet, dass damit insbesondere Möglichkeiten entstehen, den Durchgangsverkehr in der Stadt und Verkehrsstaus zu reduzieren. Außerdem ergeben sich dadurch neue Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung und zur Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer.

Insgesamt waren alle Workshops und Interviews von einem sehr sachlichen und konstruktiven Umgang geprägt. Die Teilnehmer hatten sich überwiegend schon intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt und waren sich bewusst, dass es für manche Probleme keine einfachen Lösungen gibt.

Die Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, wurde bis auf Einzelfälle sehr gelobt. Offensichtlich herrscht insgesamt ein offener, wertschätzender und konstruktiver Austausch zwischen den Akteuren, auch wenn es unterschiedliche Auffassungen gibt. Diese ungewöhnlich positive Kooperationskultur sollte in Zukunft unbedingt fortgeführt und gepflegt werden.

9. Leitlinien für die zukünftige Mobilitätsentwicklung

9.1 Leitlinienworkshop mit dem Stadtrat

Neben der Bestandsaufnahme (Wo steht die Mobilität in der Stadt Erding?) ist die Definition von Leitlinien (Wohin soll sich die Mobilität in Erding in Zukunft entwickeln?) ein zentrales Ergebnis der ersten Phase des Mobilitätsentwicklungskonzeptes 2035 (MEK). Diese Leitlinien dienen als Grundlage für die Entwicklung der Maßnahmen in Phase 2 und als Kompass für alle zukünftigen Entscheidungen der Stadt mit Bezug zur Mobilität.

Für die Entwicklung der Leitlinien wurde ein Workshop mit Mitgliedern des Stadtrates durchgeführt, die so Ihre Ideen und Präferenzen in den Prozess einbringen konnten. Die Ergebnisse wurden mit den Erkenntnissen aus der Bestandsaufnahme zusammengeführt, um daraus eine Beschlussvorlage für den Stadtrat zu abzuleiten.

Leitlinien sollen über viele Jahre einen Kompass für die langfristige Mobilitätsentwicklung in Erding bieten. Sie sollen von einer möglichst hohen Akzeptanz bei der Bevölkerung, den Akteuren in Erding und in den politischen Gremien getragen werden. Ziele und konkrete Maßnahmen, die in den nächsten Jahren diskutiert und verabschiedet werden, sollen daraufhin überprüft werden, ob Sie mit den Leitlinien im Einklang stehen.

Der Leitlinienworkshop fand am 30.01.2020 in der Grundschule Am Grünen Markt statt. Es nahmen insgesamt 24 Stadträte an dem Workshop teil. Die Teilnehmer wurden in vier Arbeitsgruppen eingeteilt, die gemeinsam an den einzelnen Fragestellungen arbeiteten.

Der Ablauf des Workshops war so konzipiert, dass die Teilnehmer über Zwischenschritte an die Entwicklung der Leitlinien herangeführt werden. So sollte verhindert werden, dass die Diskussion durch etablierte Denkmuster und konkrete aktuelle Problemstellungen dominiert wird. Der Workshop wurde daher in drei Schritte unterteilt.

Schritt 1: Vision Lebenswertes Erding 2035

Zuerst sollten die Stadträte den Blick in die weite Zukunft richten. Die konkrete Fragestellung war, welche Faktoren Erding im Jahr 2035 besonders lebenswert machen. Dabei sollten bewusst Mobilitätsthemen nicht im Vordergrund stehen, sondern die Lebensqualität der Stadt als Ganzes betrachtet werden. Durch dieses Vorgehen sollten die Teilnehmer sich von den akuten Fragestellungen ihrer politischen Arbeit lösen und Mobilität als Teil der langfristigen Stadtentwicklung denken.

Schritt 2: Ziele für die Mobilität in Erding

Für Abschnitt 2 wurden die Beiträge aus dem ersten Abschnitt größeren Themenkomplexen zugeordnet, die auch noch nicht unmittelbar mit Mobilität im Zusammenhang stehen müssen. Die Aufgabe der Stadträte bestand darin, für ihre Themenkomplexe, aus den Beiträgen zur Vision, Ziele für die Mobilität in Erding abzuleiten.

Schritt 3: Leitlinien für die Mobilität in Erding

Im letzten Abschnitt sollten die Teilnehmer aus diesen Zielen, Leitlinien für die langfristige Planung der Mobilität in Erding entwickeln.

Das Ergebnis dieses Prozesses waren 23 Vorschläge für Leitlinien, die anschließend bewertet wurden. Jeder Teilnehmer konnte hierfür 10 Punkte auf die für ihn wichtigsten Leitlinien verteilen. Dabei war es zulässig, einem Vorschlag mehrere Punkte zu geben.



Abbildung 167 - Impressionen von der Bewertung der Leitlinienvorschläge (Eigenes Foto)

Die meisten Punkte bekommen die Leitlinien, die einen Bezug zur „Verkehrsvermeidung“ haben, also die fußläufige Erreichbarkeit von Treffpunkten (17 Punkte), die „Stadt der kurzen Wege“ (16 Punkte) und „Leben und Arbeit soll mit kurzen Wegen verknüpft werden“ (9 Punkte). Offensichtlich werden hier für Erding große Potenziale gesehen.

Einige Leitlinien mit hoher Priorität befassen sich mit der Aufenthaltsqualität in der Altstadt:

- Gastlicher Charakter der Altstadt soll gefördert werden (15 Punkte)
- Kinderfreundlichkeit fördern in der Altstadt (12 Punkte)
- Bessere Versorgung mit Artikeln des täglichen Lebens in der Innenstadt (6 Punkte)

Ein weiteres wichtiges Thema bei den Leitlinien ist die Verkehrsberuhigung:

- Pendlerströme aus Erding fernhalten (12 Punkte)
- Durchgangsverkehr soll auf den Umgehungsstraßen gebündelt werden (9 Punkte)

Verschiedene Leitlinienvorschläge befassen sich mit der sozialen Dimension der Mobilität:

- Straßenraum gerechter auf Pkw, Rad und Fußgänger verteilen (10 Punkte) bzw. gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer in Straßenraum (0 Punkte) ¹⁰
- Rücksichtsvoller Umgang im Straßenverkehr (9 Punkte)
- Mobilität für alle ermöglichen, ohne die Verkehrsbelastung zu erhöhen (8 Punkte)
- Mobilität als zentraler Faktor der Inklusion (5 Punkte) bzw. Mobilität ist ein zentraler Faktor der Inklusion und soll für alle Bürger sichergestellt werden (3 Punkte) ¹¹

Einige Leitlinien beziehen sich auf einzelne Verkehrsträger:

- Radverkehrsanteil erhöhen (12 Punkte)
- Anteil alternativer Antriebe soll erhöht werden (11 Punkte)
- Parkplätze vermehren (10 Punkte)
- ÖPNV attraktiver und flexibler gestalten (10 Punkte)
- Belohnung von Fußgängern und Radfahrern (1 Punkt) ¹²

Weitere Leitlinienvorschläge lassen sich nicht den oben genannten Themenbereichen zuordnen:

- Mobilitätsangebote sollen über eine App vernetzt werden (9 Punkte)
- Verkehrssicherheit soll erhöht werden (7 Punkte)
- Fassaden- und Dachbegrünung fördern (6 Punkte)
- Erding arbeitet mit relevanten Akteuren zusammen, um Mobilitätsprobleme zu lösen (5 Punkte)

In der nachfolgenden Graphik sind die 10 Leitlinien mit den höchsten Punktzahlen noch einmal im Überblick dargestellt.

Positionierung der Leitlinien – Top 10

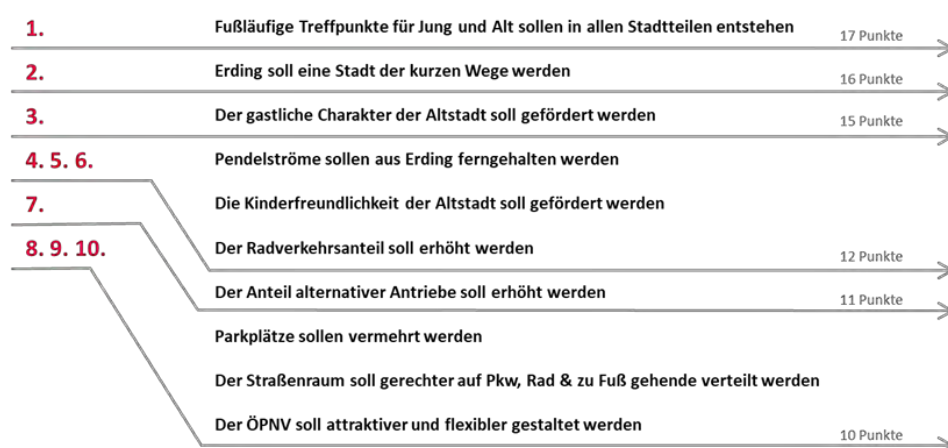


Abbildung 168 - Top 10 der Leitlinien mit den höchsten Punktzahlen (Eigene Darstellung)

¹⁰ Leitlinienvorschläge mit identischem Inhalt wurden in dieser Übersicht mit ihrer jeweiligen Punktzahl zusammen dargestellt.

¹¹ Leitlinienvorschläge mit identischem Inhalt wurden in dieser Übersicht mit ihrer jeweiligen Punktzahl zusammen dargestellt.

¹² Es ist nicht bekannt, was genau mit „Belohnung“ von Fußgängern und Radfahrern gemeint ist.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Das Ergebnis des Workshops war ein Set von Leitlinienvorschlägen, das vielfältige Aspekte der Mobilität in Erding abdeckt. Durch die Priorisierung am Ende des Workshops wird sichtbar, welche Themen für die Stadträte von höchster Bedeutung sind.

Der Leitlinienworkshop ist der erste wichtige Schritt zur Definition dieser Leitlinien. Die Verwaltung der Stadt Erding wird diese nun weiterentwickeln und dabei die Ergebnisse der Bestandsaufnahme des Mobilitätsentwicklungskonzeptes einbeziehen. Wichtige Impulse ergeben sich insbesondere auch durch die Bürgerbefragung, die Arbeitgeber- / Arbeitnehmerbefragung und die Workshops mit den Akteuren (Schulen, Gewerbe, Altstadt).

Die konsolidierte Fassung der Leitlinien wird anschließend dem Stadtrat zur Diskussion und Abstimmung vorgelegt.

9.2 Leitlinien für die Mobilitätsentwicklung in Erding

Gemeinsam mit der Verwaltung wurden die Vorschläge für Leitlinien aus dem Workshop zu einer Beschlussvorlage für den Stadtrat weiterentwickelt. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme, wie die Bestandsanalysen, die Bürger-, Unternehmens- und Mitarbeiterbefragung sowie die Erkenntnisse aus der Akteursbeteiligung flossen in den Entwicklungsprozess ein.

Die nachfolgend dargestellten Leitlinien wurden am 28.04.2020 vom Stadtrat beschlossen.

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

Erläuterung: 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.

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

Erläuterung: Bei Planung und Bau insbesondere 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.

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

Erläuterung: Themen der barrierefreien Gestaltung von Verkehrswegen sollen bei Planung und Bau besondere Aufmerksamkeit erhalten. Gerade Kinder und Jugendliche sollen für eine selbständige Teilnahme am Straßenverkehr und zukunftsfähige Mobilitätsformen sensibilisiert werden.

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

Erläuterung: Entsprechend den Zielen aus dem Radverkehrskonzept und der Bewerbung um Auszeichnung als fahrradfreundliche Kommune sollen die Rahmenbedingungen für den Radverkehr stetig verbessert werden. Wie auch der Freistaat Bayern strebt die Stadt Erding einen Radverkehrsanteil von langfristig mindestens 20%, bezogen auf die zurückgelegten Wege, an.

- 5. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein wesentliches Element des Umweltverbundes 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.**

Erläuterung: Der ÖPNV ist eine Säule des Umweltverbundes. Als wichtiges Verkehrselement kann er zur lokalen Verkehrswende beitragen. Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern soll vereinfacht, die Nutzerfreundlichkeit und Attraktivität des ÖPNV über die Stadtgrenzen hinaus verbessert werden.

- 6. 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.**

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

- 7. Der heutige Durchgangsverkehr soll in Zukunft großräumig um die Stadt Erding und insbesondere ihre sensiblen Bereiche herumgeführt werden. Deshalb unterstützt und fördert die Stadt den Ausbau weiträumiger Umfahrungen des Stadtgebiets.**

Erläuterung: 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 (z.B. ED99, B388) schaffen notwendige Entlastung für das Stadtgebiet. Die Stadt setzt sich für eine rasche Realisierung ein.

- 8. 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.**

Erläuterung: Die Erdinger 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.

9. 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.

Erläuterung: 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.

10. 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.

Erläuterung: Die Stadt Erding ist eingebettet in ein Verkehrssystem mit regionaler Bedeutung und mit der Nähe zum Großflughafen MUC von sogar internationaler Bedeutung. Viele Aufgaben müssen daher gemeinsam mit weiteren beteiligten Akteuren gelöst werden, z.B. den benachbarten Kommunen, dem Landkreis Erding, dem Staatlichen Bauamt Freising oder dem Internationalen Flughafen München. Die Stadt Erding bringt sich aktiv in diese Planungsprozesse ein.

10. Begleitende Kommunikation und Umsetzung von Maßnahmen

10.1 Begleitende Kommunikation zum MEK 2035

Im Rahmen der Phase 1 lag der Schwerpunkt der Arbeit für das MEK 2035 auf der Zusammenfassung der Ergebnisse aus Datensichtung, Erhebungen sowie aus den Gesprächen mit den Akteurskreisen. Darüber hinaus war ein wesentliches Ziel langfristige Leitlinien für die Mobilität in Erding zu entwickeln.

Diese wurden im Zuge der Kommunikationsaktivitäten in Form von journalistischen Texten mit entsprechenden graphischen Illustrationen von der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Erding und team red aufbereitet. Die Veröffentlichung erfolgte über die Infobroschüre „Erding begeistert“ und als Pressemitteilung der Stadt. Zudem wurden Informationen auf der Unterseite der Stadtentwicklung auf der Homepage der Stadt Erding hinterlegt.

Darüber hinaus wurden Projektergebnisse von team red in den Gremien der Stadt und am Unternehmertag präsentiert. Zentrale Aussagen wurden in den regionalen Medien mehrfach zitiert.

Die einzelnen Maßnahmen werden nachfolgend beschrieben. Aus den Erfahrungen der Projektphase 1 ergibt sich eine Bewertung der bisherigen begleitenden Kommunikation, die am Ende dieses Kapitels als gesonderter Punkt aufgeführt ist.

10.2 Informationen auf der Website

Bislang wurde auf Wunsch der Stadtverwaltung deren eigene Website, und dort die Präsenz der Stadtentwicklung, für die Veröffentlichung der Ergebnispräsentationen der Projektphase 1 genutzt. Die Presseartikel sind über die jeweilige Ausgabe des Mitteilungsblattes sowie der Infobroschüre „Erding begeistert“ abrufbar.

Im weiteren Projektverlauf bietet es sich an, eine gesonderte Internet-Seitenstruktur für das MEK 2035 und perspektivisch alle die Mobilität der Erdinger Bürger betreffenden Themen zu entwickeln:

- Aus dem Leistungsbericht 2018 der Großen Kreisstadt geht hervor, dass die Besucherzahlen der Homepage von 2014 bis 2017 rückläufig waren und bis 2018 nur geringfügig wieder anstiegen. Unter den beliebtesten sieben Seiten befand sich bis auf die Stadtbücherei keine Unterseite einer Verwaltungseinheit Erdings.
- Die Informationen zum MEK 2035 sind erst nach längerem und bewusstem Suchen auffindbar. Auf der Eingangsseite wird nicht auf das Thema MEK 2035 verlinkt, es ist auch nicht in der Navigation im Kopfbereich abgebildet.
- Mobilitätsrelevante Informationen sind über die Punkte „Sport&Erholung“ sowie „Wirtschaft&Tourismus“ der Navigation verteilt. Auch hier findet keine auf Anhebung erkennbare Verlinkung zum Thema statt. Zudem fehlt für die Bürger eine zentrale Seite, über die übersichtliche Informationen zu ihren Mobilitätsbedürfnissen (ÖPNV, Parken, Fahrrad, Car-Sharing, etc.) zu finden sind.

Der Kanal Website müsste also anders und vor allem in Interaktion mit weiteren digitalen Informationskanälen (Facebook, Twitter, Instagram, YouTube, etc.) sowie herkömmlichen analogen Materialien (Infolyer, Veranstaltungen, Plakataktionen, etc.) genutzt werden, um hier die nötige gewünschte Aufmerksamkeit bei der Bevölkerung generieren zu können.

10.3 Pressearbeit und Social Media

Im Verlauf der Projektphase 1 hat team red in enger Abstimmung mit der Stadt Erding insgesamt drei Presseveröffentlichungen erstellt, die im Mitteilungsblatt und in „Erding begeistert“ erschienen sind:

- In „Bürgerbefragung gestartet – Erding bekommt ein Mobilitätskonzept“ wurde das Vorhaben MEK 2035 für die Bürgerinnen und Bürger als journalistischer Informationstext kurz und verständlich vorgestellt.
- In „Beschäftigte zeigen Umsteigebereitschaft aufs Fahrrad“ wurden die Ergebnisse der Unternehmensbefragung vorgestellt.
- Nach der Sommerpause erschien schließlich eine Zusammenfassung aller bisherigen Ergebnisse der Projektphase 1 mit einem Ausblick auf das weitere Vorgehen im Rahmen der Erstellung des MEK 2035 als Ausgabe von „Erding begeistert“.

Bislang wurden keine Beiträge explizit für die sozialen Medien angefertigt, da diese Medien bisher nicht von der Stadt verfolgt werden.

10.4 Mobilitätsveranstaltungen

Bisher haben keine eigenständigen Veranstaltungen mit Bezug zum MEK 2035 stattgefunden. Für den 27.06.2020 ist jedoch ein „Tag der Mobilität“ fest eingeplant, der gemeinsam mit lokalen Vereinen, Verbänden und Einzelhändlern durchgeführt wird. Im Vordergrund stehen Aktivitäten „zum Ausprobieren“ von Mobilitätsangeboten, um Bürger und Akteure für diese zu begeistern.

Geplant sind u.a. Aktivitäten der folgenden Akteure:

- Fahrrad-Verleih Erding (Testfahrräder)
- Pedalhelden München (Bike-Wash-Anlage)
- ADFC Erding (Infostand + evtl. Verkehrsquiz)
- Kreisverkehrswacht Erding e.V. (PKW-Fahrsimulator, Aktionsstand: Senioren – Mobil bleiben, aber sicher!)
- MVG Rad (Infostand + Testrad)
- CarSharing e.V. Erding (Infostand)
- Fuss e.V. (Infostand)

10.5 Ausblick auf zukünftige Kommunikationsaktivitäten

Bisher beschränkt sich die Kommunikation zum MEK 2035 in erster Linie auf die Präsentation von Projektergebnissen über die Internetpräsenz der Stadtentwicklung und die Infobroschüre „Erding begeistert“.

Für die Zukunft wäre es wünschenswert Bürger, Akteure und Multiplikatoren wie die Presse frühzeitiger und intensiver in den Prozess des MEK 2035 einzubinden.

Ob die bisher gewünschte Beschränkung auf die gewohnten Öffentlichkeitskanäle der Infobroschüre „Erding begeistert“ und die Website heute noch dieselbe Wirkung entfalten wie noch vor einigen Jahren, ist fraglich.

Die Kommunikationsgewohnheiten der Bevölkerung haben sich radikal verändert. Digitale Medien machen Informationen nicht nur schneller und jederzeit abrufbar – sie machen die ursprünglich auf das Empfangen reduzierten Medienkonsumenten auch zu Sendern. Das Publikum agiert somit heute auch als Multiplikator von Informationen und diskutiert diese noch intensiver als im „analogen“ Raum der vordigitalen Zeit oder der analogen sozialen Treffpunkte. Was „gut oder schlecht ist“, wird aktiv „weitergesagt“.

Auch die „klassischen“ Medien sind gezwungen, sich die Kanäle der „neuen“ Medien zu eigen zu machen, um marktfähig zu bleiben, denn „crossmediales“ Konsum- und Sendeverhalten ist nicht nur eine Eigenschaft der nachwachsenden Generationen. Es hat sich bereits auch in den weitesten Teilen der Altersgruppe zwischen 35 und 65 Jahren durchgesetzt. Eine Stadt, die den Kontakt zu ihrer Bevölkerung pflegen und die eigenen Themen verständlich sowie zielgerichtet bei ihr platzieren will, sollte diese Entwicklung anerkennen und daraus entsprechende Handlungsprämissen ableiten.

Das Mitteilungsblatt, die Infobroschüre oder die gut gemachte städtische Homepage sollten perspektivisch nicht das alleinige Mittel der Wahl sein, denn auch Erdinger nutzen Twitter, Facebook, WhatsApp etc.

Für die weitere Kommunikation im Rahmen des MEK 2035 ergeben sich somit folgende Schlüsse:

Koppelung von analogen und digitalen Angeboten

- Thematik im öffentlichen Raum sichtbar werden lassen
- Thematik „Moderne Mobilität“ on- und offline erlebbar machen
- Digitale Informationen fortlaufend verfügbar und aktuell halten
- Perspektivisch Zweitverwertung von Meldungen via Social Media

Presse direkt und offensiv mit Projektergebnissen versorgen

- Regelmäßige „Insidergespräche“
- Pressefrühstück mit Projektleitung und Verkehrsplanung
- Neue Mobilität vorab und exklusiv erleben für die Presse

Bürgerinnen und Bürger direkt ansprechen

- Begeisterung wecken für den Wandel
- Zielgruppe der "Early Adopter", also von Bürgern, die sich leicht für Neuerungen begeistern lassen, aktivieren
- Peer Groups, also Gruppen von einflussreichen Personen, denen sich die Bürger zugehörig fühlen können, für den Wandel schaffen
- Expertenstimmen veröffentlichen
- Monatlicher Newsletter an interessierte Bürger (eigener Kanal zur Aktivierung der Bürger)
- Zentrale Sammlung auf Website mit übersichtlichen Informationen zum MEK 2035 sowie zur Mobilität in und um Erding im Allgemeinen.

11. Umsetzung von Sofortmaßnahmen

Im Zuge der Bestandsaufnahme wurden bereits Maßnahmen identifiziert, die mit relativ geringem Aufwand und ohne einen ausführlichen Planungsprozess realisiert werden können. Diese Maßnahmen wurden in sogenannten Maßnahmensteckbriefen erfasst.

Die Sofortmaßnahmen sollen, neben der Wirkung auf das Mobilitätsangebot, den Bürgern und Akteuren signalisieren, dass das Mobilitätsentwicklungskonzept auch kurzfristig zu Veränderungen führt. Dies trägt dazu bei, die Unterstützung und Akzeptanz des Mobilitätsentwicklungskonzeptes zu erhöhen.

Eine Übersicht der bereits identifizierten Sofortmaßnahmen kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Einige Maßnahmen sind bereits umgesetzt, andere befinden sich noch in der Planung. Die ausformulierten Steckbriefe sind als eigenständige Dokumente verfügbar.

Übersicht über die Maßnahmensteckbriefe

Nr.	Maßnahme	Stand der Umsetzung
1	Optimierung der Nutzung der Ladesäule der Stadtwerke	In Planung
2	Variable Fahrradabstellanlagen am Rathaus	Umgesetzt
3	Fahrradstraße Franz-Xaver-Stahl-Straße etablieren	Umgesetzt
4	Barrierefreie Stellplätze am Parkplatz Mühlgraben	Umgesetzt
5	Anleitung zur Nutzung städtischer E-Bikes	In Planung
6	Radwegführung an der Dachauer Straße	In Planung

Nr.	Maßnahme	Stand der Umsetzung
7	Verbesserung der Parksituation am Kronthaler Weiher	In Planung
8	Zebrastreifen Langengeisling errichten	Umgesetzt
9	Weitere Verkehrsberuhigung Altstadt	Umgesetzt
10	Mitfahrerbanken einrichten	In Planung
11	Zugangssystem Car-Sharing fördern	Umgesetzt
12	Organisation Tag der Mobilität 2020	In Planung
13	Verlängerung der Betriebszeiten der Straßenbeleuchtung	In Planung
14	Car-Sharing-Stellplatz in der Krankenhausstraße	Umgesetzt

Zusätzlich zu diesen bereits ausgearbeiteten Steckbriefen gibt es eine Liste mit etwa 50 Ideen, die sich aus den Akteursworkshops zu den Themen Schulen, Arbeitgebern und Altstadt sowie aus verschiedenen bereits erstellten Konzepten (Radverkehrskonzept, Tempo 30-Zonen-Konzept, Barrierefreiheit Altstadt, ISEK Innenstadt, IQEK Klettham-Nord) ergeben haben.

Diese Ideen werden nun schrittweise auf ihre Realisierbarkeit hin überprüft und ggf. zu Maßnahmensteckbriefen weiterentwickelt.

Damit ist der Entwicklungsprozess für die Maßnahmensteckbriefe nicht abgeschlossen. Die Idee ist, diesen Ansatz langfristig als Werkzeug in der Verwaltung der Stadt Erding zu etablieren, sodass jederzeit schnell umsetzbare Maßnahmen für den Bereich Mobilität, z.B. aus langfristigen Planungsprozessen oder aus Beteiligungsformaten, ausgekoppelt und kurzfristig in die Umsetzung gebracht werden können.

12. Zusammenfassung

Die Große Kreisstadt Erding ist auf dem Weg, ein MEK zu erarbeiten, dass alle Verkehrsträger miteinander vernetzt und die Grundlagen für die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Stadt legt. Der vorliegende Bericht umfasst die Phase I mit der Bestandsaufnahme und der Entwicklung von Mobilitätsleitlinien. Die wesentlichen Erkenntnisse aus dem Bericht werden in diesem Abschnitt kurz zusammengefasst.

Bahnanbindung

Die Bahnanbindung in Richtung München ist ein zentrales Element der Mobilität in Erding, die von Bürgern und Akteuren geschätzt wird. Die mangelhafte Taktung, die lange Fahrzeit nach München und die Unzuverlässigkeit des Systems waren jedoch häufige Kritikpunkte.

Neben dem geplanten Ringschluss, stehen ein zweigleisiger Ausbau in Richtung München, Express-S-Bahnen und eine höhere Taktichte auf der Wunschliste vieler Akteure. Auch der geplante Anschluss an das Regionalbahnnetz würde die Attraktivität des Bahnangebotes deutlich erhöhen.

Bei den Gästen, insbesondere für die Therme Erding, ist es von besonderer Bedeutung die Anschlussmobilität ab dem Bahnhof sicherzustellen.

Die Bahnhöfe sind unterschiedlich ausgestattet, verfügen aber alle über P+R, B+R, einen Kiosk und eine Bushaltestelle. Diese Angebote können in Zukunft weiterentwickelt und durch zusätzliche Mobilitätsdienstleistungen ergänzt werden.

Busanbindung

Die Ringbuslinien und die Regionalbusse ergeben zusammen ein umfangreiches Busangebot für das Stadtgebiet und die Region. Die Bushaltestellen sind an den meisten Standorten gut ausgestattet.

Auch wenn davon ausgegangen werden muss, dass ein erheblicher Teil des Busangebotes auf Schülerverkehre ausgelegt ist, dürfte das Angebot auch für viele andere Wege attraktiv sein. Dennoch ist der Anteil des ÖPNV am Modal Split eher gering.

Auffällig ist, dass bei der Bürgerbefragung und der Mitarbeiterbefragung kaum konkrete Kritik oder konkrete Verbesserungsvorschläge zum Busverkehr eingegangen sind, beispielsweise in Bezug auf einzelne Linien. Es entsteht der Eindruck, dass dem Großteil der Bürger und Akteuren die Praxiserfahrung mit dem Busangebot fehlt.

Dafür können verschiedene Gründe ausschlaggebend sein.

- Die Bürger kennen das Angebot wenig oder gar nicht
- Das Angebot geht an den Bedürfnissen vieler Bürger vorbei, z.B. in Bezug auf Linienführungen, Fahrtzeiten, Flexibilität etc.
- Der Vorteil wird nicht erkannt bzw. das Bus-Angebot wird im Vergleich zu den Alternativen schlechter bewertet
- Die Komplexität des Angebotes überfordert die potenziellen Nutzer

Selbst für Fachleute ist das Busangebot in Erding unübersichtlich: Es gibt unzählige Linien, oft keine oder unregelmäßige Taktungen und unterschiedliche Fahrpläne für Schultage, Ferien, Samstage und Sonn- und Feiertage. Es könnte sich lohnen das Busangebot einmal grundsätzlich zu überdenken.

Aktuell gibt es unterschiedliche Konzepte und Pilotprojekte auch für ländliche Räume, in denen beispielsweise ein klassisches Busangebot mit Expressbussen auf Stammlinien oder verschiedenen On-Demand-Diensten kombiniert wird und so ein einfacheres und attraktiveres Bussystem entsteht.

Bei den Akteuren und bei den Bürgern gibt es ein Bewusstsein dafür, dass der Aufwand für ein attraktives ÖPNV-Angebot sinnvoll ist und damit ein wichtiger Beitrag zur Verkehrsentlastung in Erding geleistet wird.

Fußverkehr

Erding ist eine Fußgängerstadt. Es gibt viele attraktive Fußwege, teilweise abseits des Pkw-Verkehrs, und meist gute Querungsmöglichkeiten der Hauptstraßen. Die Wegelängen innerhalb des Ortsgebietes sind oft kurz, sodass die Bürger wesentliche Ziele problemlos zu Fuß erreichen können. Entsprechend hoch sind die Anteile des Fußverkehrs am Modal Split.

Diese positiven Rahmenbedingungen sollten daher weiterentwickelt werden, beispielsweise durch eine gezielte Innenentwicklung der Stadt Erding. Die Verlagerung des Bahnhofs Erding bietet in diesem Zusammenhang sowohl Herausforderungen, als auch Chancen.

Auch wenn es keine Anhaltspunkte für eine ungewöhnliche Häufung von Unfällen gibt, scheint es zumindest subjektiv Defizite bei der Verkehrssicherheit für Kinder zu geben. In dem Workshop mit den Schulen wurden zahlreiche kritische Bereiche identifiziert.

Radverkehr

Grundsätzlich ist Erding aufgrund seiner Ausdehnung und seiner flachen Topographie ideal für den Radverkehr geeignet und schon heute legen viele Erdinger Bürger Wege mit dem Fahrrad oder dem Pedelec zurück. Sowohl die Bürger, als auch die Akteure, haben das Potenzial des Radverkehrs erkannt, Verkehrsprobleme in Erding zu lösen.

Die bisherigen Bestrebungen der Stadt zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur werden von den Akteuren positiv zur Kenntnis genommen. Der weitere Ausbau der Radwege steht ganz oben auf der Liste der Verbesserungsvorschläge der Bürger.

Defizite gibt es bei den Fahrradabstellanlagen, u.a. in der Altstadt und an den S-Bahnhöfen. Die Kapazitäten sind oft zu gering, einige Abstellanlagen entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik und hochwertige Fahrräder bzw. Pedelecs können nicht in zugangsgesicherten Abstellmöglichkeiten untergebracht werden.

Für manche Verbindungen könnte ein Netz von Fahrradverleihstationen eine interessante Lösung bieten. Für die Planung kann bereits auf Erfahrungen aus benachbarten Landkreisen zurückgegriffen werden.

Pkw-Verkehr

Der Pkw-Verkehr hat bei weitem den größten Anteil am Modal Split in Erding. Viele Bürger betrachten den Pkw als „praktische Lösung“ für ihre Mobilitätsbedürfnisse. Grundsätzlich fixiert auf den Pkw ist nur eine Minderheit. Die Mehrheit ist anderen Mobilitätsformen gegenüber durchaus aufgeschlossen, wenn das Angebot stimmt.

Verkehrsberuhigung und Verkehrsentlastung sind zentrale Themen für das Mobilitätsentwicklungskonzept 2035.

Für die großräumige Entlastung des Durchgangsverkehrs durch das Stadtgebiet sollen die großen Umgehungsstraßenprojekte (Umfahrung Nord, B388 neu) sorgen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, die durch die Umfahrungen gewonnenen Möglichkeiten für die Umgestaltung der Verkehrswege in der Stadt zu nutzen, um diesen Verkehr wirksam aus dem Stadtgebiet zu halten. So kann auf manchen Verbindungen auch Platz für andere Mobilitätsangebote, insbesondere für den Radverkehr, geschaffen werden.

In sensiblen Bereichen wie in der Altstadt oder in Wohngebieten soll nach Ansicht der Bürger und Akteure der Pkw-Verkehr möglichst beruhigt und Schleichverkehre vermieden werden. Dies zeigt sich auch in einer breiten Zustimmung dafür, zumindest kleine Teile der Altstadt zusätzlich autofrei zu gestalten.

Parkplatzsituation

Vor allem die Stellplatzsituation in der Altstadt und im direkten Umfeld der Altstadt sorgt für intensive Diskussionen. Nach Einschätzung vieler Akteure und Bürger ist es mitunter schwierig, nahe am Zielort einen Parkplatz zu finden. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass bei der Bürgerbefragung dieses Thema zwar häufig als Problem dargestellt wurde, bei den Verbesserungsvorschlägen jedoch andere Themen wie die Radverkehrsinfrastruktur an erster Stelle kam.

Eine Parkraumerhebung, bei der mindestens stündlich die tatsächliche Stellplatzauslastung dokumentiert wird, würde Transparenz darüber schaffen, ob tatsächlich ein Mangel an Stellplätzen herrscht, oder ob die vorhandenen Stellplätze nicht effizient genutzt werden. Im zweiten Fall könnte ein dynamisches Parkleitsystem Abhilfe schaffen.

Wenig Anlass zur Diskussion gaben in den Erhebungen die P+R-Parkplätze an den Bahnhöfen, obwohl diese bereits stark ausgelastet sind. Möglicherweise trifft ein möglicher Mangel an Stellplätzen an diesen Standorten jedoch weniger die Erdinger Bürger selbst, als die Bürger aus dem Umland.

Mobilitätsdienstleistungen

Bisher ist das Angebot an Mobilitätsdienstleistungen in Erding noch überschaubar, was für eine Kommune der Größe und Lage nicht ungewöhnlich ist. Dennoch wird hier Potenzial gesehen, beispielsweise für ein erweitertes Car-Sharing-Angebot, das viele Zweitwagen ersetzen könnte, oder ein automatisiertes stationsbasiertes Fahrradverleihsystem als Ergänzung zum ÖPNV-Angebot. Geeignete Standorte könnten beispielsweise an den Bahnhöfen, in der Altstadt, an der Therme Erding oder in peripheren Gewerbegebieten liegen.

Darüber hinaus kommen auch Verleihangebote für E-Kickscooter oder Lastenfahrräder perspektivisch in Frage, jedoch eher als stationäre Systeme.

Durch die zahlreichen Berufspendler, die u.a. bis nach München fahren, dürfte auch ein Vermittlungssystem für Fahrgemeinschaften Nutzer finden, wenn es intensiv vermarktet wird.

Information und Kommunikation

Bisher findet durch die Stadt nur wenig systematische Kommunikation zu Mobilitätsthemen statt. Dies ist insbesondere im Hinblick auf das komplizierte Busangebot problematisch. Auch Angebote wie Car-Sharing sind erklärungsbedürftig. Daher sollte dringend auf der Website und über andere geeignete Medien ein Informationsangebot aufgebaut werden, das alle vorhandenen Mobilitätsangebote zusammenführt.

Über die reine Vermittlung von Informationen hinaus ist es jedoch von großer Bedeutung einen Bewusstseinswandel zum Thema Mobilität herbeizuführen. Es gilt den Bürgern Handlungsoptionen aufzuzeigen und diese zum Ausprobieren zu motivieren. Erst wenn positive Erfahrungen mit Alternativen gemacht wurden, werden die Bürger bereit sein, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern.

Ausblick auf zukünftige Entwicklungen im Verkehrsbereich

Digitalisierung, Elektrifizierung, Sharing-Economy und autonome Fahrzeuge. Das sind die Überbegriffe für die aktuellen Entwicklungen, die das vorhandene Mobilitätssystem tiefgreifend verändern werden.

Die fortschreitende Digitalisierung führt nicht nur zu immer intelligenteren Systemen für intermodale Routenplanungen, Buchungsplattformen und Zahlungssysteme. Sie ist auch die Grundlage für viele neue Mobilitätsdienstleistungen. Es sollte kontinuierlich geprüft werden, welche Entwicklungen sich in Erding sinnvoll einsetzen lassen.

Digitalisierung ermöglicht es in vielen Berufen, ganz oder teilweise von zuhause aus oder in Satellitenbüros zu arbeiten. Auch für Erding könnte geprüft werden, in wie weit es ein Potenzial für Co-Working-Büros oder Satellitenstandorte gibt.

Elektrifizierung bezieht sich auf den Ersatz fossiler Treibstoffe durch Elektrofahrzeuge. Daher sollte geprüft werden, welche Fördermöglichkeiten die Kommune für die Verbreitung von Elektrofahrzeugen hat. Neben privaten und gewerblichen Pkw sollten auch die Buslinien, der kommunale Fuhrpark und das Taxigewerbe einbezogen werden. Der Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur ist dabei nur ein Ansatzpunkt, häufig fehlt es auch an grundsätzlichen Informationen zu privaten Lademöglichkeiten oder Veranstaltungen zum Ausprobieren von Elektrofahrzeugen. Neben der Elektromobilität sollten auch die Entwicklungsmöglichkeiten bei anderen alternativen Kraftstoffen beobachtet werden.

Schon heute gibt es im Mobilitätsbereich viele Sharing-Angebote wie Car-Sharing, Verleihangebote für Fahrräder, Pedelecs, Lastenfahrräder, E-Kickscooter, Elektro-Vespas etc. Neben professionellen Systemen findet auch das private Teilen zunehmend Verbreitung, beispielsweise bei Privat-Pkw oder bei privaten Parkplätzen. Durch moderne digitale Angebote entstehen auch neue Möglichkeiten Fahrgemeinschaften flexibel und effizient zu organisieren.

Autonome Fahrzeuge haben das Potenzial das Mobilitätssystem grundsätzlich zu verändern. Werden diese geteilt, kann ein erheblicher Teil der privaten Pkw ersetzt werden. Es entsteht mit einer Art „Robo-Taxi“ ein Angebot, das individuell und flexibel ist und voraussichtlich große Teile des Bussystems ersetzen wird. Wenn jedoch nur private Pkw durch private autonome Pkw ersetzt werden, gewinnt der MIV weiter an Attraktivität, da die Fahrzeit für andere Aktivitäten genutzt werden kann. Dies kann u.a. dazu führen, dass mehr Menschen längere Pendelwege in Kauf nehmen. Eventuell. nimmt sogar der Zuzug nach Erding zu, da die Wege zu einem weiter entfernten Arbeitsplatz, z.B. in München, eine geringere Rolle spielen. Daher sollten die Entwicklungen in diesem Bereich genau beobachtet werden.

Für Erding bedeutet eine Zukunft mit autonomen Fahrzeugen auch, dass bei heutigen Planungen diese Option mitgedacht werden muss. Beispielsweise werden Parkplätze ggf. zukünftig nicht mehr im heutigen Umfang benötigt, wenn sich autonome Sharing-Fahrzeuge („Robo-Taxis“) etablieren, oder Parkplätze können außerhalb sensibler Bereiche errichtet werden, weil sich die Passagiere am Zielort absetzen lassen und das Fahrzeug selbständig zu peripheren Parkplätzen fahren kann. Ziel könnte hier eine „flexible Planung“ sein, so dass Infrastruktur bei sich ändernden Rahmenbedingungen leicht anderen Nutzungen zugeführt werden kann.

Leitlinien für die Mobilitätsentwicklung

Als Grundlage für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Erding und als „Kompass“ für alle Entscheidungen der Stadt mit Bezug zur Mobilität wurden in Phase 1 Leitlinien entwickelt. Im Zuge eines Workshops mit den Stadträten entstanden zunächst Entwürfe, die im weiteren Arbeitsprozess ausgearbeitet, konkretisiert und schließlich vom Stadtrat beschlossen wurden:

1. Erding ist eine Stadt der kurzen Wege. Wichtige Einrichtungen der Nahversorgung und soziale Treffpunkte sollen in allen Ortsteilen fußläufig erreichbar sein.
2. Die Sicherheit und Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer sind von zentraler Bedeutung. Ein rücksichtsvolles Verhalten untereinander soll gefördert und Verkehrsflächen dementsprechend gestaltet werden.
3. Selbständige Mobilität soll für alle Bevölkerungsgruppen und in allen Lebensphasen sichergestellt werden. Dies gilt insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen.
4. Das Fahrrad soll für viele Wege innerhalb des Erdinger Stadtgebietes das ideale Verkehrsmittel sein. Deshalb sollen die Rahmenbedingungen für den Radverkehr kontinuierlich verbessert und langfristig ein Radverkehrsanteil im Modal-Split von mindestens 20 % erreicht werden.
5. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein wesentliches Element des Umweltverbundes 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.

6. 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.
7. Der Durchgangsverkehr soll großräumig um die Stadt Erding und insbesondere ihre sensiblen Bereiche herumgeführt werden. Deshalb unterstützt und fördert die Stadt den Ausbau weiträumiger Umfahrungen des Stadtgebiets.
8. 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.
9. 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.
10. 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.

Ausblick – Weiteres Vorgehen

Die Phase 1 bildet die Grundlage für alle weiteren Arbeiten am MEK 2035. Auf dieser Basis kann nun die Phase 2 in Angriff genommen werden, in der das eigentliche Konzept für die Umsetzung konkreter Maßnahmen entwickelt wird.

13. Verzeichnisse

13.1 Abkürzungsverzeichnis

MEK Mobilitätsentwicklungskonzept

13.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Struktur MEK 2035 Erding (Eigene Darstellung)	6
Abbildung 2 - Skizze Nordumfahrung Erding (Quelle: https://www.stbafs.bayern.de/strassenbau/planfeststellungen/aktuell/p2/index.html)	27
Abbildung 3 - Skizze B388 Neu (Südostumfahrung; QUELLE: https://www.bvwprojekte.de/strasse/B388-G020-BY-T02-BY/B388-G020-BY-T02-BY.html)	28
Abbildung 4 - Lage der Stadt Erding (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	32
Abbildung 5 - Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	34
Abbildung 6 - Stadtbuslinien Erding (Quelle: Stadt Erding)	37
Abbildung 7 - Übersicht über die nahegelegenen Haltestellen und Verbindungen im SPVN (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	40
Abbildung 8 - Regionale Radverkehrsverbindungen (Karte: team red auf Basis von © Thunderforest und © OpenStreetMap.org)	42
Abbildung 9 - Car-Sharing-Angebot in Erding (Karte: team red auf der Basis von © OpenStreetMap.org)	44
Abbildung 10 - Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (Karte: team red auf der Basis von © OpenStreetMap.org)	45
Abbildung 11 - Übersicht über die Standorte der Erreichbarkeitsanalysen (Karte: team red auf der Basis von © OpenStreetMap.org)	47
Abbildung 12 - Fußgängerzone am „Kleinen Platz“ (Eigenes Foto)	48
Abbildung 13 - Straßenraum Lange Zeile (Eigenes Foto)	49
Abbildung 14 - Fuß- und Radweg um die Altstadt (Eigenes Foto)	49
Abbildung 15 - Fuß- und Radweg um die Altstadt (Eigenes Foto)	50
Abbildung 16 - Ausfahrt aus der Altstadt in Richtung Osten (Eigenes Foto)	51
Abbildung 17 - Übersicht Parkmöglichkeiten außerhalb der Altstadt (Quelle: Broschüre der Stadt Erding)	52
Abbildung 18 - Parkplatz Alter Bauhof (P4) (Eigenes Foto)	52
Abbildung 19 - Parkplatz Pferdeschwemmgasse (Eigenes Foto)	53
Abbildung 20 - Bushaltestelle Lange Zeile (Eigenes Foto)	53
Abbildung 21 - Altstadt/ Schrankenplatz: Isochronenkarte Erreichbarkeit Fußwege (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	56
Abbildung 22 - Altstadt/ Schrankenplatz: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	57
Abbildung 23 - Altstadt/ Schrankenplatz: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem E-Bike (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	58
Abbildung 24 - Altstadt/ Schrankenplatz: Erreichbarkeit mit dem Pkw (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	59

Abbildung 25 - Altstadt/ Schrankenplatz: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	60
Abbildung 26 - Fahrradabstellanlage am Bahnhof Erding (Eigenes Foto)	62
Abbildung 27 - Verbesserungsbedarf bei weiteren Radabstellanlagen am Bahnhof Erding (Eigenes Foto)	62
Abbildung 28 - Parkraummanagement um den Bahnhof Erding (Eigenes Foto)	63
Abbildung 29 - Park & Ride-Parkplatz am Bahnhof Erding (Eigenes Foto)	64
Abbildung 30 - Busbahnhof am S-Bahnhof Erding (Eigenes Foto)	71
Abbildung 31 - Busbahnhof am Bahnhof Erding mit Auto von CarSharing Erding e.V. (Eigenes Foto)	72
Abbildung 32 - Taxistand am Bahnhof Erding (Eigenes Foto)	72
Abbildung 33 - Bahnhof Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit Fußwege (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	74
Abbildung 34 - Bahnhof Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	75
Abbildung 35 - Bahnhof Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem E-Bike (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	76
Abbildung 36 - Bahnhof Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Pkw (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	77
Abbildung 37 - Bahnhof Erding: Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	78
Abbildung 38 - Gehweg (Radfahrer frei) am Bahnhof Altenerding (Eigenes Foto)	80
Abbildung 39 - Fahrradabstellanlage am Bahnhof Altenerding (Eigenes Foto)	80
Abbildung 40 - P+R-Parkplatz am Bahnhof Altenerding (Eigenes Foto)	81
Abbildung 41 - DB ServiceStore am Bahnhof Altenerding (Eigenes Foto)	84
Abbildung 42 - Bahnhof Altenerding: Isochronenkarte Erreichbarkeit Fußwege (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	85
Abbildung 43 - Bahnhof Altenerding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	86
Abbildung 44 - Bahnhof Altenerding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem E-Bike (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	87
Abbildung 45 - Bahnhof Altenerding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Pkw (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	88
Abbildung 46- Bahnhof Altenerding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	89
Abbildung 47 - Gemeinsamer Geh- und Radweg am Bahnhof Aufhausen (Eigenes Foto)	90
Abbildung 48 - Fahrradabstellanlage am Bahnhof Aufhausen (Eigenes Foto)	91
Abbildung 49 - Parkplatz am Bahnhof Aufhausen (Eigenes Foto)	91
Abbildung 50- Bahnhof Aufhausen: Isochronenkarte Erreichbarkeit Fußwege (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	94
Abbildung 51 - Bahnhof Aufhausen: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	95
Abbildung 52 - Bahnhof Aufhausen: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem E-Bike (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	96
Abbildung 53 - Bahnhof Aufhausen: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Pkw (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	97
Abbildung 54 - Bahnhof Aufhausen: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	98
Abbildung 55 - Gehweg- Radfahrer frei (Eigenes Foto)	100

Abbildung 56 - Mischverkehr im Gewerbegebiet (Eigenes Foto)	100
Abbildung 57 - Parkplatz im Gewerbegebiet (Eigenes Foto)	101
Abbildung 58 - Bushaltestelle Gewerbegebiet West (Eigenes Foto)	104
Abbildung 59 - Gewerbegebiet West: Isochronenkarte Erreichbarkeit Fußwege (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	105
Abbildung 60 - Gewerbegebiet West: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	106
Abbildung 61 - Gewerbegebiet West: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem E-Bike (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	107
Abbildung 62 - Gewerbegebiet West: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Pkw (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	108
Abbildung 63 - Gewerbegebiet West: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	109
Abbildung 64 - Fahrradabstellanlagen vor dem Hallen- und Freibad (Eigenes Foto)	111
Abbildung 65 - Parkplatz „Am Stadion“ (Eigenes Foto)	112
Abbildung 66 - Volksfestplatz (Eigenes Foto)	112
Abbildung 67 - Freizeitzentrum-Nord: Isochronenkarte Erreichbarkeit Fußwege (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	115
Abbildung 68 - Freizeitzentrum-Nord: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	116
Abbildung 69 - Freizeitzentrum-Nord: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem E-Bike (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	117
Abbildung 70 - Freizeitzentrum-Nord: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Pkw (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	118
Abbildung 71 - Freizeitzentrum-Nord: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	119
Abbildung 72 - Brücke in Richtung Volksfestplatz (Eigenes Foto)	120
Abbildung 73 - Gemeinsamer Fuß- und Radweg entlang des Fehlbachs (Eigenes Foto)	121
Abbildung 74 - Kreuzungssituation Parkplatz am Kronthaler Weiher (Eigenes Foto)	122
Abbildung 75 - Parkplatz am Kronthaler Weiher während der Erweiterungsarbeiten (Eigenes Foto)	123
Abbildung 76 - Bushaltestelle Ganghoferstraße (Eigenes Foto)	124
Abbildung 77 - Kronthaler Weiher: Isochronenkarte Erreichbarkeit Fußwege (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	125
Abbildung 78 - Kronthaler Weiher: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	126
Abbildung 79 - Kronthaler Weiher: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem E-Bike (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	127
Abbildung 80 - Kronthaler Weiher: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Pkw (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	128
Abbildung 81 - Kronthaler Weiher: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	129
Abbildung 82 - Fahrradabstellanlage an der Therme Erding (Eigenes Foto)	131
Abbildung 83 - ungeordnet abgestellte Fahrräder in Eingangsnähe (Eigenes Foto)	131
Abbildung 84 - Car-Sharing-Parkplätze an der Therme Erding (Eigenes Foto)	132
Abbildung 85 - Parkleitsystem Therme Erding (Eigenes Foto)	133
Abbildung 86 - Busanbindung Therme Erding (Eigenes Foto)	133
Abbildung 87 - Therme Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit Fußwege (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	135

Abbildung 88 - Therme Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	136
Abbildung 89 - Therme Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem E-Bike (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	137
Abbildung 90 - Therme Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem Pkw (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	138
Abbildung 91 - Therme Erding: Isochronenkarte Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Karte: team red auf Basis von © OpenStreetMap.org)	139
Abbildung 92 - Entwicklung der Altersgruppen 2009-2029	143
Abbildung 93 - Ansprüche an die Mobilität der Zukunft (Eigene Darstellung)	144
Abbildung 94 - Veränderung von Mobilität und Verkehr (eigene Darstellung, Daten aus MiD Zeitreihenbericht, 2019)	145
Abbildung 95 - Übersicht über Veränderungen von Fahrzeugen (eigene Darstellung)	146
Abbildung 96 - Wirkungsweisen eines erhöhten Radfahranteils (eigene Darstellung)	147
Abbildung 97 - Integration von Radverkehr und Öffentlichem Verkehr (eigene Darstellung)	148
Abbildung 98 - Systemdarstellung: Hubs und Depots Innerstädtische Lieferketten (Quelle: PWC, 2017)	148
Abbildung 99 - Übersicht alternativer Kraftstoffe für den Straßenverkehr	149
Abbildung 100 - Stufen autonomen Fahrens (adaptiert von: ADAC)	151
Abbildung 101 - Übersicht über Veränderungen der Organisation von Verkehr (eigene Darstellung)	153
Abbildung 102 - Symbolbild / Selbstversuch geringe Autoauslastung (Identitätsstiftung, Utopien der Mobilität)	153
Abbildung 103 - Charakteristika von Sharing-Modellen: Stationsbasiert vs. Free Floating (Eigene Darstellung)	154
Abbildung 104- Ride Sharing (Eigene Darstellung)	154
Abbildung 105 - Funktionsweise Mobility-as-a-Service	155
Abbildung 106 - Öffentliches Bike-Share System in Vilnius (Foto: team red)	156
Abbildung 107 - Mobilitätsstation Münchner Freiheit (Foto: Stadt Erding)	157
Abbildung 108 - Rahmenbedingungen der Entwicklung von Mobilitätstrends (eigene Darstellung)	157
Abbildung 109 - Ist- und Sollstruktur der realisierten Stichprobe nach Geschlecht und Alter (eigene Darstellung)	159
Abbildung 110 - Ist- und Sollstruktur der realisierten Stichprobe nach aggregierten Ortsteilen (Eigene Darstellung)	160
Abbildung 111 - Bewertung der Verkehrssituation mit Schulnoten (Eigene Darstellung)	161
Abbildung 112 - Aussagen zu Verkehrsmitteln und Erreichbarkeiten (Eigene Darstellung)	162
Abbildung 113 - Führerscheinbesitz (Eigene Darstellung)	163
Abbildung 114 - Pkw-Verfügbarkeit (Eigene Darstellung)	163
Abbildung 115 - Anzahl der verfügbaren Pkw in den privaten Haushalten (Eigene Darstellung)	164
Abbildung 116 - Fahrrad-/ E-Bike- und Zeitkartenbesitz (Eigene Darstellung)	165
Abbildung 117 - Zu Fuß-Entfernung zur nächsten ÖPNV-Haltestelle (Eigene Darstellung)	165
Abbildung 118 - Arbeitszeitmodelle (Eigene Darstellung)	166
Abbildung 119 - Postleitzahlen der Arbeits- / Ausbildungsorte (Eigene Darstellung)	167
Abbildung 120 - Distanzen zum Arbeits- / Ausbildungsplatz (Eigene Darstellung)	168

Abbildung 121 - Erreichbarkeit von Arbeits- / Ausbildungsplatz mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln (Eigene Darstellung)	169
Abbildung 122 - Häufigkeiten Verkehrsmittelnutzung (Eigene Darstellung)	170
Abbildung 123 - Modal Split nach Nutzungshäufigkeiten (Eigene Darstellung)	171
Abbildung 124 - Potenziale für Fahrradmitnahme in ÖPNV-Bussen (Eigene Darstellung)	171
Abbildung 125 - Typologie Einstellungscluster (Eigene Darstellung)	172
Abbildung 126 - Modal Split nach Einstellungsclustern (Eigene Darstellung)	173
Abbildung 127 - Nutzungshäufigkeiten von Einkaufsmöglichkeiten (Eigene Darstellung)	174
Abbildung 128 - Gewünschte Entwicklung in der Erdinger Altstadt (Eigene Darstellung)	175
Abbildung 129 - Anregungen, Verbesserungsvorschläge und Ideen zur Mobilität in Erding (offene Frage, Eigene Darstellung)	176
Abbildung 130 - Kritik und Lob zum Thema Mobilität (offene Frage, Eigene Darstellung)	177
Abbildung 131 - Ausgewählte Zitate (Eigene Darstellung)	177
Abbildung 132 - Standorte der teilnehmenden Unternehmen/Institutionen (Eigene Darstellung)	178
Abbildung 133 - Ausgangssituationen der Unternehmen / Institutionen (Eigene Darstellung)	179
Abbildung 134 - Handlungsbedarf für ÖPNV und Fahrrad aus Sicht der Unternehmer / Institutionen (Eigene Darstellung)	180
Abbildung 135 - Beitrag des Unternehmens / der Institution für die zukünftige Mobilitätsentwicklung (Eigene Darstellung)	180
Abbildung 136 - Teilnehmer der Mitarbeiterbefragung nach Geschlecht und Alter (Eigene Darstellung)	181
Abbildung 137 - Arbeitszeitmodelle (Eigene Darstellung)	182
Abbildung 138 - Arbeitszeitmodelle nach Geschlecht (Eigene Darstellung)	182
Abbildung 139 - Arbeitszeitbeginn (Eigene Darstellung)	183
Abbildung 140 - Arbeitszeitende (Eigene Darstellung)	184
Abbildung 141 - Verkehrsmittelnutzung Arbeitsweg im Sommer (Eigene Darstellung)	185
Abbildung 142 - Verkehrsmittelnutzung Arbeitsweg im Winter (Eigene Darstellung)	185
Abbildung 143 - Modal Split (Eigene Darstellung)	186
Abbildung 144 - Zufriedenheit Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Hauptverkehrsmittel (Eigene Darstellung)	187
Abbildung 145 - Postleitzahl des Wohnorts (Eigene Darstellung)	188
Abbildung 146 - Einfache Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz (Eigene Darstellung)	189
Abbildung 147 - Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit (Eigene Darstellung)	190
Abbildung 148 - Fahrrad-, E-Bike- / Pedelec-Besitz und aktuelle Zeitkartennutzung (Eigene Darstellung)	190
Abbildung 149 - Gründe für Pkw-Nutzung (Eigene Darstellung)	191
Abbildung 150 - Genutzte Parkräume (Eigene Darstellung)	192
Abbildung 151 - Kostenpflichtigkeit von Parkplätzen (Eigene Darstellung)	192
Abbildung 152 - Potenziale für Fahrgemeinschaft nach Entfernung (Eigene Darstellung)	193
Abbildung 153 - Potenziale für Fahrgemeinschaft nach Alter (Eigene Darstellung)	193
Abbildung 154 - Mobilitätsgarantie für Nichtnutzer von Fahrgemeinschaften (Eigene Darstellung)	194
Abbildung 155 - Potenziale für Radfahren (Eigene Darstellung)	194
Abbildung 156 - Potenziale für E-Bike-/Pedelec-Nutzung (Eigene Darstellung)	195
Abbildung 157 - Potenziale für E-Bike-/Pedelec-Nutzung (Eigene Darstellung)	195
Abbildung 158 - Potenziale für Bus- und Bahn-Nutzung nach Alter (Eigene Darstellung)	196

Abbildung 159 - Verbreitung von Home-Office (Eigene Darstellung)	197
Abbildung 160 - Potenziale für Home-Office (Eigene Darstellung)	197
Abbildung 161- Offene Nennungen: Problembereiche zum Thema Mobilität in Erding (Eigene Darstellung)	198
Abbildung 162 - Offene Nennungen: Konkrete Verbesserungsvorschläge (Eigene Darstellung)	199
Abbildung 163 - Impulsvortrag von Dr. Bodo Schwieger (team red, Foto: Stadt Erding)	200
Abbildung 164 - Impression vom Workshop Arbeitgeber / Gewerbe (Foto: Stadt Erding)	202
Abbildung 165 - Impression vom Workshop Altstadt (Foto: Stadt Erding)	205
Abbildung 166 - Impression vom Workshop Schule (Foto: Stadt Erding)	207
Abbildung 167 - Impressionen von der Bewertung der Leitlinienvorschläge (Eigenes Foto)	224
Abbildung 168 - Top 10 der Leitlinien mit den höchsten Punktzahlen (Eigene Darstellung)	225

team red Deutschland GmbH

Almstadtstraße 7
10119 Berlin

Tel. +49 (0) 30 138 986 35
Fax +49 (0) 30 138 986 36

info@team-red.net
www.team-red.net