

Die neue „WALL“-Fahrt auf Haindling-Nord?



Argumentationsschrift
gegen Haindling-Nord und
für die Regionaltrasse

Ortstermin mit MdL Hubert Aiwanger am 28. April 2012 in Geiselhöring



Von links nach rechts:
Christian Ertl IG, Angela Ramsauer IG, Hubert Aiwanger MdL FW,
Alt-Bgm F.X. Stierstorfer FW, Josef Schweinböck IG

Ortstermin mit MdL Rosi Steinberger am 10. Mai 2018 in Haindling



MdL
Rosi Steinberger
10. Mai 2018
Christi
Himmelfahrt



Bund
Naturschutz
Prof. Dr.
Hubert Weiger



Die Teilnehmer, darunter auch die zwei Grünen-Abgeordneten MdB Erhard Grundl und MdL Rosi Steinberger, machten sich beim Anwesen Bösl ein Bild von der Umgehungsstraßen-Variante „Enger Südring“. Foto: aha

„Widerstand sucht bundesweit seinesgleichen“

Hubert Weiger bei IG „Gegen Haindling-Süd“

Haindling. (aha) Am Donnerstag sind erneut neben Prof. Dr. Hubert Weiger vom BUND die Grünen-Abgeordneten MdB Erhard Grundl und MdL Rosi Steinberger sowie Kreis- und Stadträte von der Interessengemeinschaft „Gegen Haindling Süd“ gekommen, um sich vor Ort ein Bild von dem vom Straßenbauamt immer noch als Variante für die Umgehungsstraße geführten „Engen Südring“ zu machen. In einer sehr engagiert geführten Diskussion wurde auch dieser Trassenverlauf abgelehnt. Die Ablehnung dagegen bezeichnete Weiger als einen „Widerstand, der bundesweit seinesgleichen sucht“.

In einer Präsentation stellte Christian Ertl von der IG den Teilnehmern die möglichen Trassen „Haindling-Süd“, „Enger Südring“ und „Umgehung Hainsbach“ vor und zeigte deren Flächenverbrauch. „Haindling-Süd“ ist 7,9 Kilometer lang und wird mindestens 34 Hektar Fläche beanspruchen, aufgrund der hohen Böschungen wohl mehr. Der „Enger Südring“ mit einer Länge von 5,1 Kilometern erfordert 22 Hektar. Die 1,8 Kilometer lange Variante „Umgehung Hainsbach“ benötigt acht Hektar an Fläche. Einer Schätzung aus dem Jahr 2012 zufolge kosten die Varianten „Haindling-Süd“ 14, „Enger Südring“ 10 und „Umgehung Hainsbach“ 3,6 Millionen Euro. Gerade zu dieser Kosten-schätzung wurden große Zweifel angemeldet, weil nicht nur die Ackerlandpreise, sondern vor allem auch die Baupreise gewaltig gestiegen sind und durchschnittlich pro Kilometer Straße von zwei Millionen Euro auszugehen sei.

Bei einer anschließenden Rund-

fahrt machten sich die Teilnehmer ein Bild vom Verlauf des „Engen Südrings“, der vom Kreisverkehr bei Haindling vorbei am Anwesen Bösl, dem neuen Baugebiet „Marktfeld“ Hirschling verlaufen und unterhalb Frauenhofen einmünden soll. Bemängelt wurde, dass mittlerweile der Verlauf einer Straße nicht dem Geländeverlauf, sondern das Gelände der Straße angepasst werde. „Die Landschaft hat sich unter-zuordnen“, so Dr. Hubert Weiger. Nutznießer sei die Bauindustrie.

„Die Zerschneidung von Landschaften und Lebensräumen fördert das Artensterben“, ergänzte Dr. Michael Röder (ÖDP). Mit Verwunderung wurde auch zur Kenntnis genommen, dass in Niederbayern nur 20 Prozent der Straßenbaugelder für den Straßenerhalt, aber 80 Prozent für deren Neubau verwendet werden. In anderen Regierungsbezirken ist es in etwa ausgeglichen.

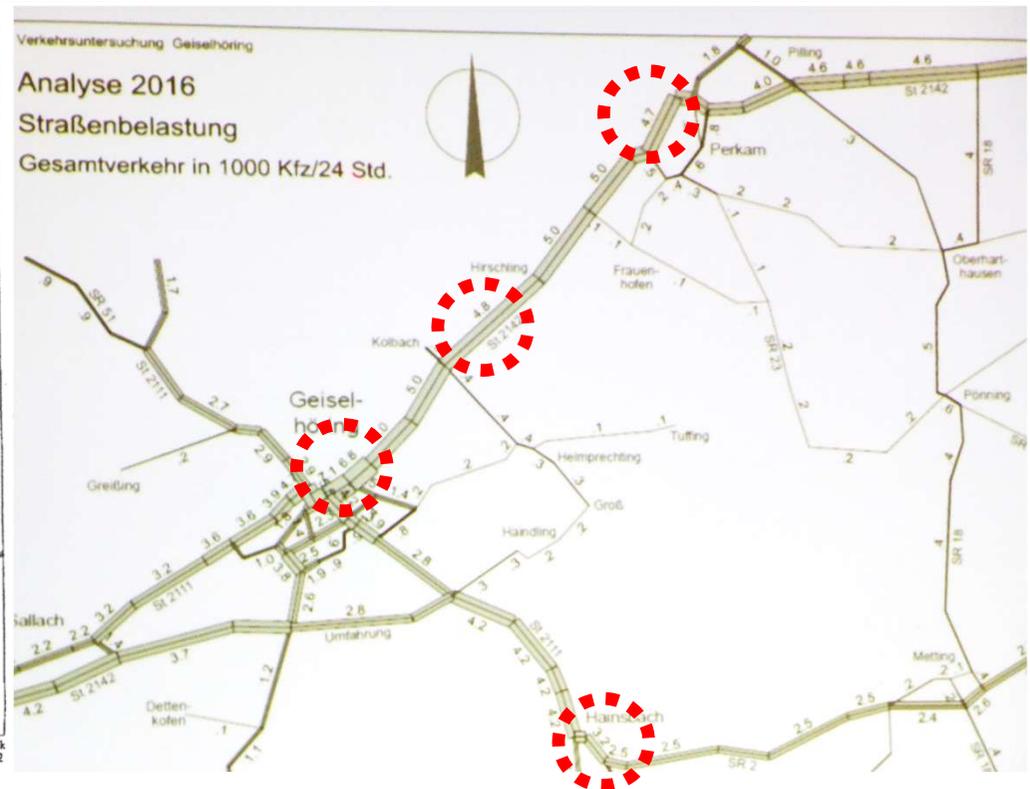
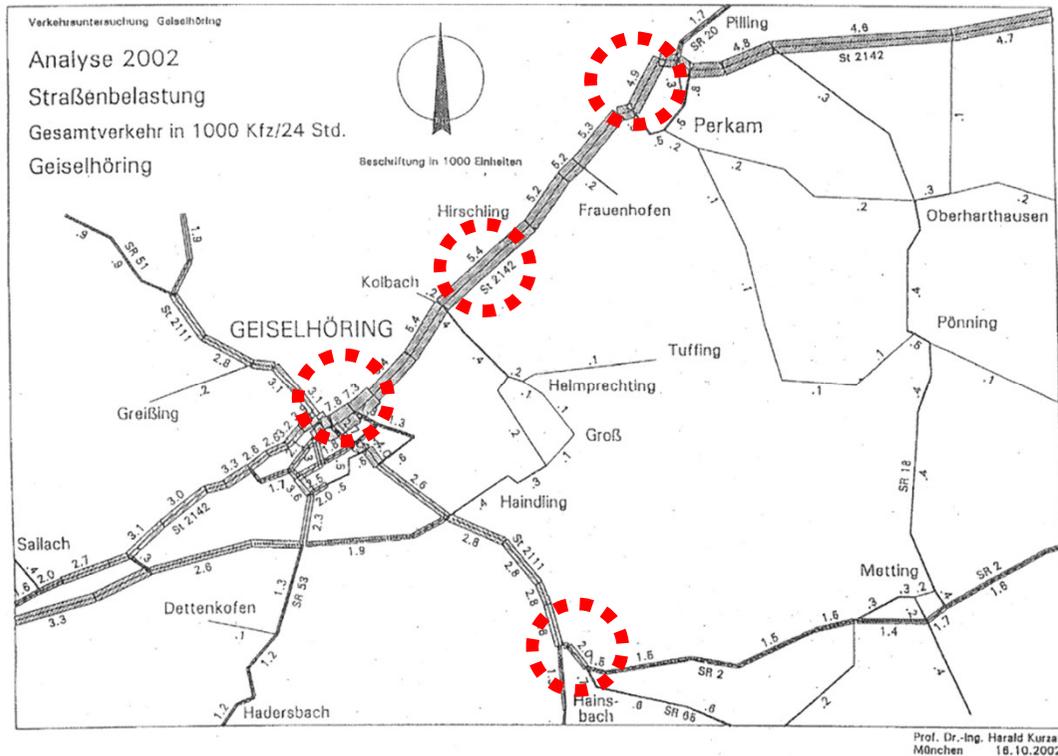
Dr. Hubert Weiger rief die Interessengemeinschaft auf, in ihrem engagierten Widerstand nicht nachzulassen. Die Politik müsse endlich beweisen, dass man es mit der Senkung des Landverbrauchs ernst meine und schon gar nicht fruchtbarste Böden der Welt, zu denen der Gäuboden gehöre, dem Straßenbau opfere. „Die politisch Verantwortlichen erhöhen zudem durch gesetzliche Vorgaben den Landverbrauch und die Bodenversiegelung, verweigern die Diskussion mit den betroffenen Bürgern und hoffen, dass der Widerstand mit der Zeit nachlässt.“ Dr. Weiger spielte damit auf die Abwesenheit von eingeladenen CSU-Mandatsträgern aus der Region an, die für die Veranstaltung keinen Termin frei hatten.

Laberzeitung
12. Mai 2018

Inhaltsverzeichnis

1. Straßenbelastung IST 2016
2. Verkehrsprognosen (Un)Genauigkeit
3. Straßenbelastung – Geiselhöring im Detail
4. Straßenbelastung – Hirschling, Hainsbach, Perkam im Detail
5. Entlastungsprognose 2030 – was wäre wenn tatsächlich...
6. Umweltverträglichkeitsprüfung – Kulturgut Haindlinger Kirchen
7. Trassenverlauf Haindling-Nord – bei Geiselhöring
8. Trassenverlauf Haindling-Nord – favorisierte Variante bei Perkam
9. Gesamtprojekt Haindling-Nord – 2 Projekte?
10. Variante Regionaltrasse – Verkehrssplitting & Beseitigung von Gefährdungen
11. Zusammenfassung

1. Straßenbelastung IST 2002 und IST 2016



Ergebnis der Zählung 2002 (Kfz/24h):

Geiselhöring Stadtplatz	7.800
Geiselh. Straubinger Str.	7.300
Hirschling	5.400
Hainsbach	2.000
Perkam	4.900

Ergebnis der Zählung 2016 (Kfz/24h):

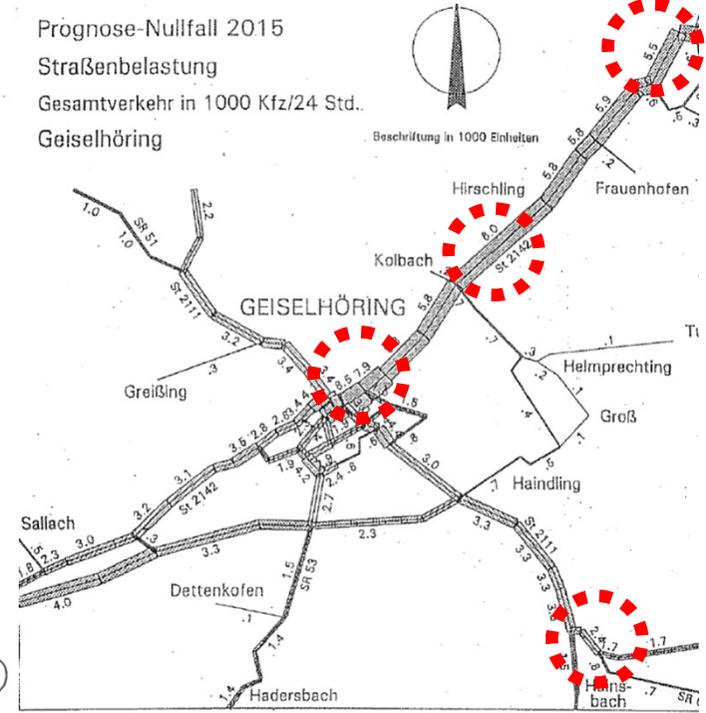
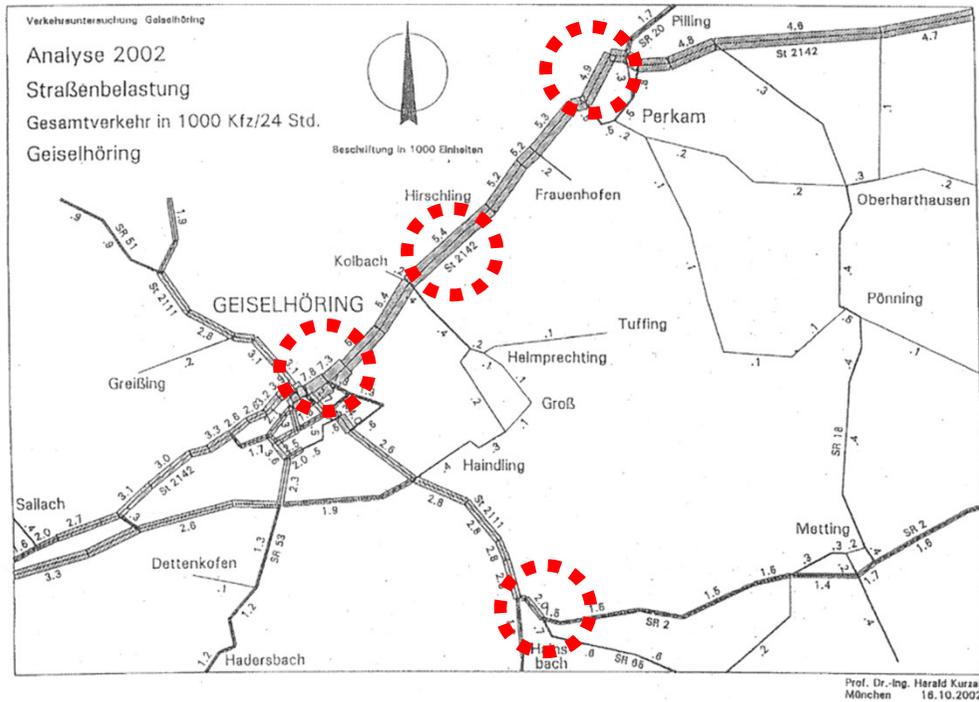
Geiselhöring Stadtplatz	7.100	- 9% Rückgang
Geiselh. Straubinger Str.	6.800	- 7% Rückgang
Hirschling	4.800	-11% Rückgang
Hainsbach	3.200	+60% Anstieg
Perkam	4.700	- 4% Rückgang

Fazit: Der Verkehr in Geiselhöring ist von 2002 bis 2016 zurückgegangen,
nur in Hainsbach wurde er mehr!

SBA Wufka:

„Der Durchschnittsverkehr auf Staatsstraßen in Bayern beträgt ca. 4.000 Fz/24h.“

2.1 Verkehrsprognose in 2002 für 2015: (Un)genauigkeit



Ergebnis der Zählung 2002 (Kfz/24h):

Geiselhöring Stadtplatz	7.800
Geiselh. Straubinger Str.	7.300
Hirschling	5.400
Hainsbach	2.000
Perkam	4.900

Prognose in 2002 für 2015 (Kfz/24h):

Geiselh. Stadtplatz	8.500	+ 9% Anstieg, falsch
Geiselh. Straub. Str.	7.900	+ 8% Anstieg, falsch
Hirschling	8.000	+48% Anstieg, falsch
Hainsbach	2.400	+20% Anstieg, richtig
Perkam	5.500	+12% Anstieg, falsch

aber viel zu niedrig

Fazit: Die Prognose in 2002 für 2015 war, daß der Verkehr überall ansteigt!
Diese Prognose traf für Geiselhöring nicht ein!

2.2 Verkehrsprognose in 2008 für 2025: (Un)genauigkeit

Verkehrbelastungen Werktag 2008

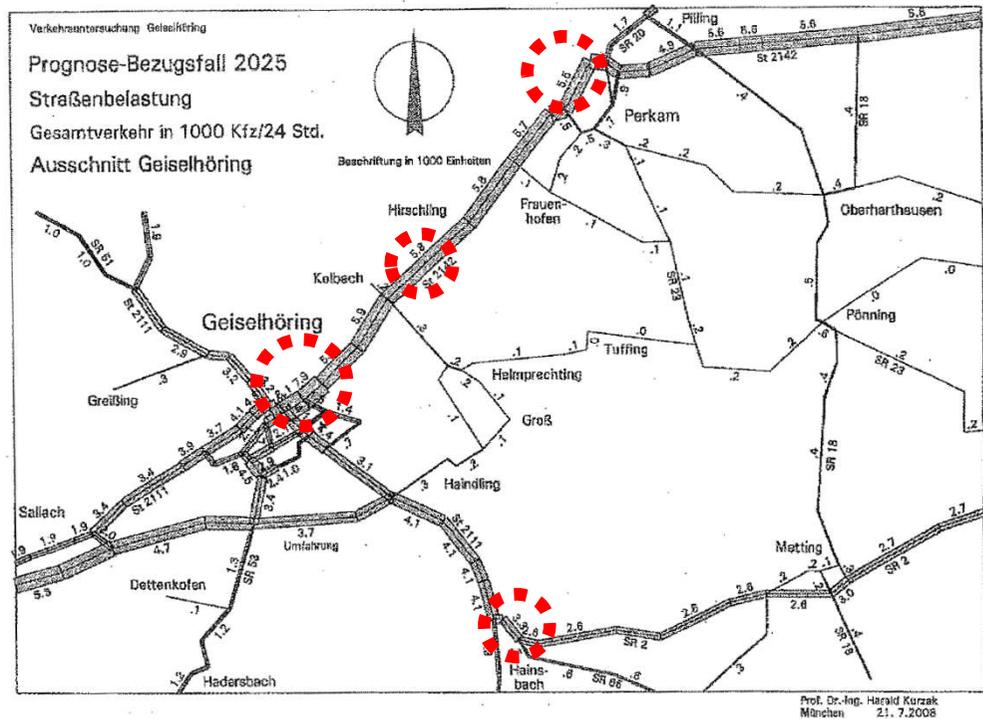
Die umfangreichen Verkehrserhebungen in Geiselhöring vom Mai 2008 haben ergeben, daß gegenüber dem Jahr 2002 eine Verlagerung von rd. 500 Kfz/Tag, davon rd. 50 Lkw/Tag, von der St 2142 östlich Geiselhöring zur Kreisstraße SR 2 hin eingetreten ist. Ursache dafür sind der fertiggestellte Südring Straubing und die geänderte Beschilderung nach Straubing-Ost am heutigen Ende der Umfahrung Geiselhöring. Die Belastung der St 2142 östlich Geiselhöring ist mit 4.800 Kfz/Tag in Hirschling und 4.600 Kfz/Tag östlich Perkam immer noch mehr als doppelt so hoch wie auf der Kreisstraße SR 2 östlich Hainsbach (2.000 Kfz/Tag) bzw. östlich Metting (2.100 Kfz/Tag). Im Schwerverkehr treten auf der St 2142 östlich Geiselhöring und auf der SR 2 bei Hainsbach und Metting nahezu gleich hohe Belastungen auf.

Die im September 2016 durchgeführte Aktualisierung des Verkehrsgutachtens von 2008 ergab folgende Erkenntnisse:

Die Verkehrsbelastung der St 2142 in der östlichen Ortsdurchfahrt Geiselhöring beträgt 7.100 Kfz/24 h und in der Ortsdurchfahrt Hirschling 4.800 Kfz/24 h. Sie ist seit dem Jahr 2008 bis zum Jahr 2016 relativ konstant geblieben (Veränderungen unter 100 Kfz/24 h).

Ergebnis der Zählung 2008 (Kfz/24h):

Geiselhöring Stadtplatz	7.100
Geiselh. Straubinger Str.	
Hirschling	4.800
Hainsbach	2.000
Perkam	4.600

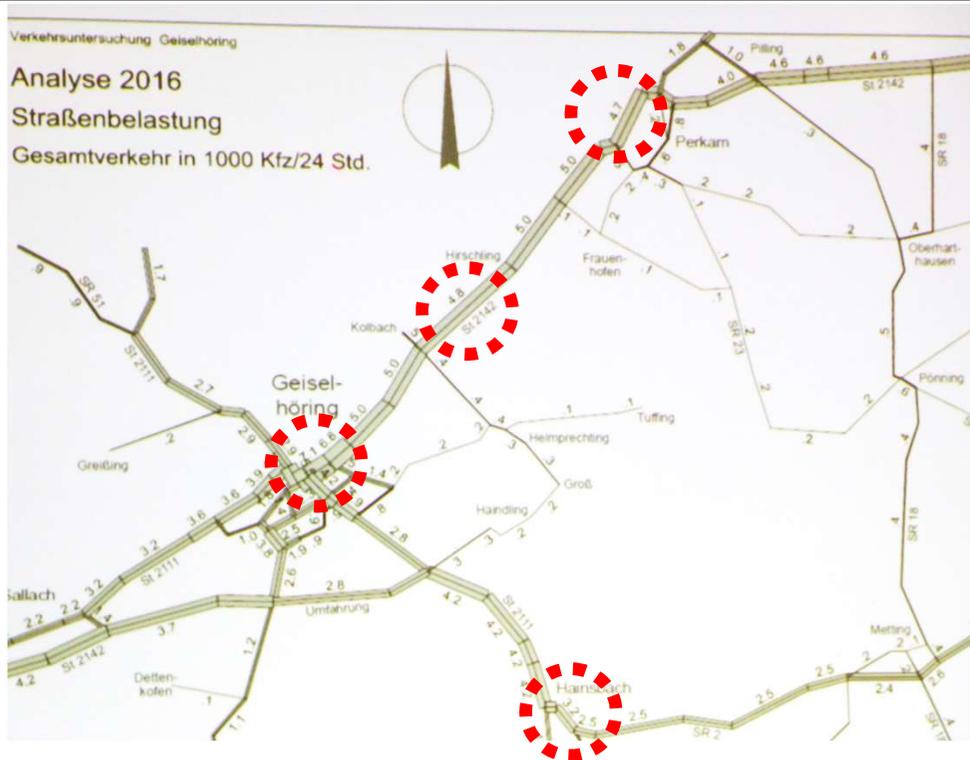


Prognose in 2008 für 2025 (Kfz/24h):

Geiselhöring Stadtplatz	8.100	+14% Anstieg
Geiselh. Straubinger Str.	7.900	
Hirschling	5.800	+21% Anstieg
Hainsbach	3.300	+65% Anstieg
Perkam	5.500	+20% Anstieg

Fazit: Die Prognose in 2008 für 2025 war wieder, daß der Verkehr überall ansteigt!
Diese Prognose traf (vgl. 2016 Geiselh.) nicht ein!

2.3 Verkehrsprognose: aktuelle Prognose in 2016 für 2030 – Trend?



Ort	Prognose 2030 (Kfz/24h)
Geiselhöring	7.600
Hirschling	5.500
Perkam	5.200
Hainsbach	3.900

Ergebnis der Zählung 2016 (Kfz/24h):

Geiselhöring Stadtplatz	7.100
Geiselh. Straubinger Str.	6.800
Hirschling	4.800
Hainsbach	3.200
Perkam	4.700

Prognose in 2016 für 2030 (Kfz/24h):

Geiselhöring Stadtplatz	7.600	+ 7% Anstieg
Geiselh. Straubinger Str.		
Hirschling	5.500	+15% Anstieg
Hainsbach	3.900	+22% Anstieg
Perkam	5.200	+11% Anstieg

Fazit: Die aktuelle Prognose in 2016 für 2030 ist wieder, dass der Verkehr überall ansteigt! Diese Annahme entspricht nicht dem realen Trend!

3. Straßenbelastung IST 2016 - Geiselhöring im Detail



Ergebnis der Zählung 2016:
Geiselhöring Stadtplatz 7.100 Kfz/24h
Geiselhöring Straubinger Str. 6.800 Kfz/24h

Dieser Verkehr hat einen Grund

a) am Stadtplatz Geiselhöring:

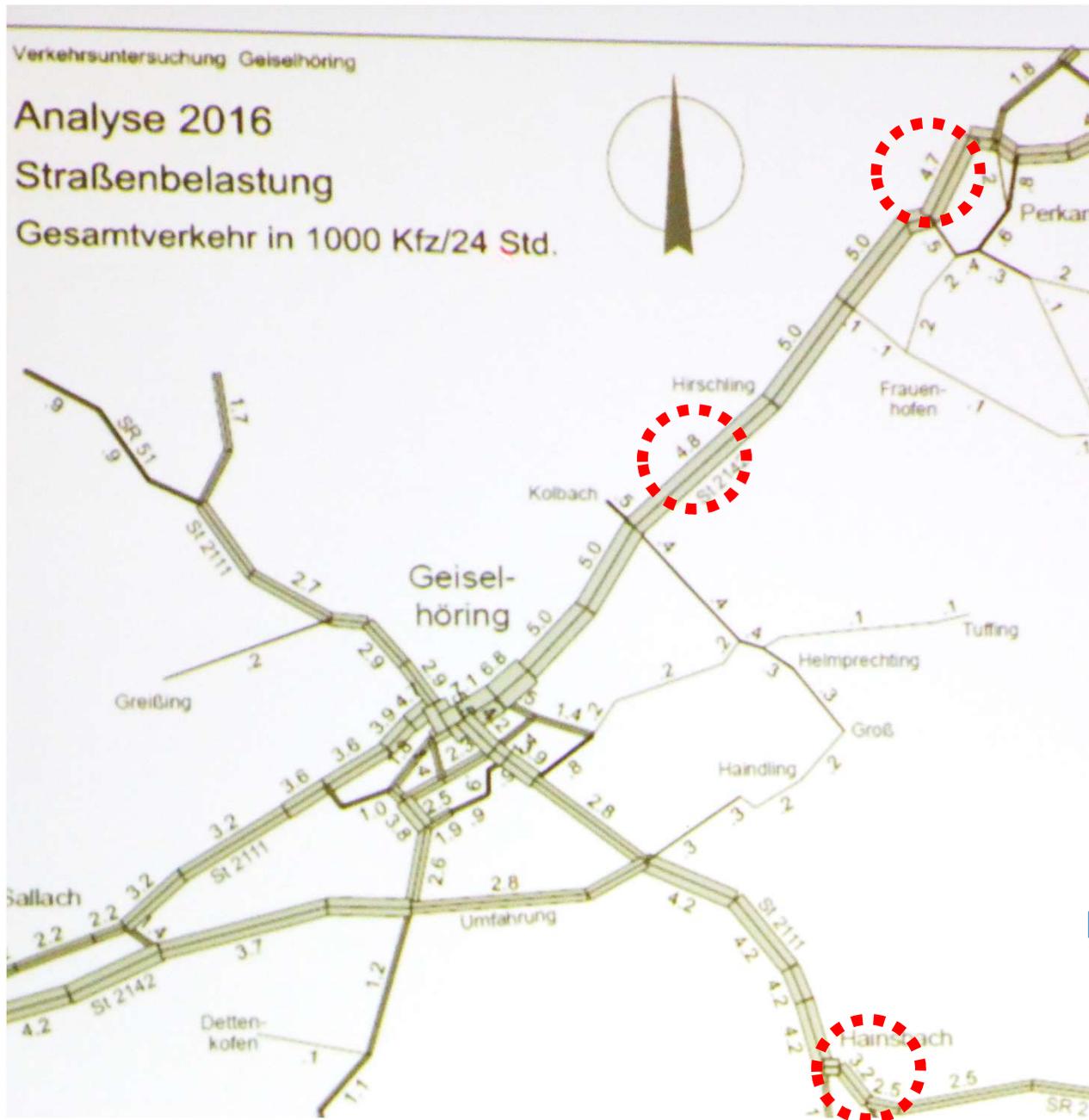
Geschäfte am Stadtplatz
u.a. Bäcker, Metzger, Konditorei,
3 Banken, Pizzeria, Wirtshaus, Eisdiele,
Modehaus, Rathaus, Bücherei, Apotheke,
Fitnessstudio, Internist, Logopädie,
Schule, Kindergarten, Krankengymnasten,
Friseur, Schreibwaren, Zeitung, Orthopädie etc.

b) in der Straubinger Straße:

Schule, Kindergarten, Seniorenheim, Tennisheim,
Kirche, Friedhof, Tankstelle, Autohaus,
Freibad, Freizeitgelände, Kläranlage etc.

-> Ein Geschäft ohne Verkehr
macht kein Geschäft mehr!

4. Straßenbelastung IST 2016 – Hirschling, Hainsbach, Perkam im Detail



Ergebnis der Zählung 2016:

Hirschling 4.800 Kfz/24h
Hainsbach 3.200 Kfz/24h
Perkam 4.700 Kfz/24h

Laut Straßenbauamt Hr. Wufka:
„... liegt das durchschnittliche Verkehrsaufkommen auf Staatsstraßen in Bayern bei ca. 4.000 Kfz/24h!“

d.h. bei einer amtlichen Neubetrachtung des derzeitigen Verkehrsaufkommens in diesen Ortschaften wäre

-> kein akuter Bedarf an einem Straßenneubau!

Hinweis Hainsbach:
Lediglich der Verkehr in Hainsbach ist zwischen 2002 und 2016 von 2.000 auf 3.200 Kfz/24h angestiegen. Die Ortsdurchfahrt ist darauf - speziell für den LKW-Verkehr - sicherheitstechnisch nicht eingerichtet.

5. Entlastungsprognose 2030 - was wäre, wenn tatsächlich ...



Angenommen, Haindling-Nord wird gebaut und das Straßenbauamt hat Recht:
Statt heute 7.100 Kfz/24h fahren dann -3.300 weniger, also lediglich 3.800 Kfz/24h in Geiselhöring:

Das ist dann weniger als auf einer durchschnittlichen Staatsstraße und entspricht dem Verkehr in einem Dorf.

Das heißt in unser aufstrebendes Unterzentrum kommen dann

- 3.300 (oder mehr) potentielle Käufer weniger
- 3.300 potentielle Badegäste weniger
- 3.300 potentielle Patienten weniger
- 3.300 potentielle Pizzakäufer weniger
- 3.300 potentielle Eiskäufer weniger
- 3.300 potentielle Tank-Vorgänge weniger
- 3.300 potentielle Brotzeitkäufer weniger
- 3.300 potentielle Biergartenbesucher weniger etc.

-> Da hilft dann auch kein Stadtmarketing mehr!

6. Umweltverträglichkeitsprüfung UVP Bericht (neu) - Kultur-GUT Haindling

UVP-Bericht

Schutzgut	Beurteilung				
	Plantrasse	=	B	<	A
Mensch	Plantrasse	=	B	<	A
Tiere, Pflanzen, biolog. Vielfalt	A	<<	B	<	Plantrasse
Boden	A	≤	B	≤	Plantrasse
Wasser	Plantrasse	=	B	≤	A
Landschaft(sbild)	A	=	B	≤	Plantrasse
Kulturgüter	A	<	B	<	Plantrasse
Ergebnis	A	<	B	<	Plantrasse

Zeichenerklärung:

<< „deutlich günstiger als“ (im Sinne geringerer Umweltauswirkungen)

< „günstiger als“

≤ „etwas günstiger als“

Der gezeigte Bericht der Umweltverträglichkeit besagt für den Schutz der Kulturgüter, dass

„Haindling-Nord“ (A)
mit 200 Meter Abstand
zu den Haindlinger Kirchen
günstiger ist
als „Haindling-Süd“ (Plantrasse)
mit mehr als 1.000 Meter Abstand.

Wenn das stimmt,
würde das Ergebnis dann so aussehen:



Interessengemeinschaft (IG) „Haindling-Nord“: Nein – „Regionaltrasse“: Ja

6.1 Umweltverträglichkeitsprüfung UVP Bericht (2011)

Ergänzende Untersuchung -Alternativenprüfung-

St 2142; Neufahrn i. NB - Straubing
Ortsumgehung Geiselhöring - Hirschling

St 2142; Ortsumgehung Geiselhöring – Hirschling

Ergänzende Untersuchung zumutbarer Alternativen

INHALTSVERZEICHNIS

1. Sachstand.....	3
2. Voraussetzungen einer artenschutzrechtlichen Ausnahme.....	3
3. Mögliche Alternativen	4
4. Planerische Beschreibung einer bahnparallelen Variante	5
5. Straßenverkehrliche Betrachtung	8
6. Ergebnis der naturschutzfachlichen Betrachtung	8

Aufgestellt:
Deggendorf, den 21.11.2011
Staatliches Bauamt

W. F. K. a.
Ltd. Baudirektor

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1: Übersichtslageplan Varianten

Anlage 2: Lageplan Variante 2

Anlage 3: Ökologische Untersuchung mit Schwerpunkt Fauna

6.1.1 Umweltverträglichkeitsprüfung UVP Bericht (2011): Planerische Beschreibung

Planerische Beschreibung einer bahnp parallelen Variante

Enger Südring / Haindling-Nord

Die bahnp parallelen Varianten beginnen am Kreisverkehr südwestlich von Geiselhöring, verlaufen in einem engen Südring um Geiselhöring Richtung Nordosten und führen dann in einem Korridor von ca. 250 m südlich der Bahnlinie parallel Richtung Perkam. Dort enden diese im Bereich des bestehenden beschränkten Bahnüberganges vor Perkam. Exemplarisch wird eine möglichst bahnahe Variante genauer betrachtet, um den Bündelungseffekt Bahn-Straße bestmöglich zu nutzen (vgl. beiliegender Lageplan).

Bereich Geiselhöring/ Haindling/ Oberndorf

- Abstand zur bestehenden Bebauung von Geiselhöring mindestens 350 m (südliche Erweiterungen von Baugebieten sind in der Bauleitplanung noch nicht ersichtlich)
- Lärmschutzwall bei späterer Erweiterung der Wohngebiete möglich/ bzw. anzustreben
- Abstand zum Einzelanwesen bei Bau-km 0+650, westlich, ca. 70 m
- Kürzester Abstand zur Bebauung Haindling ca. 200 m
- Abstand zur ortsmittigen Kirche ca. 350 m **Enger Südring->Haindling-Nord 200 m**
- Durchschneidung des Gehölzbiotopkomplexes nordwestlich von Haindling auf ca. 350 m
- Anschluss der GVS nach Helmprechtling (Bau-km 2+000) mit teilplangleichem Anschluss
- ab hier Bündelung der Verkehrswege auf eine Länge von ca. 2,9 km, kein zusätzlicher Anwandweg zwischen der Bahnstrecke und der neuen St 2142 notwendig

Bereich Hirschling

- westseitiger Wall als Lärmschutzwall für die Bebauung in Hirschling und Blendschutz zwischen Staatsstraße und Bahnstrecke
- der bestehende höhengleiche Bahnübergang in Hirschling wird aufgelassen, ein kreuzen ist hier nicht mehr möglich, als Ersatz dient hier eine neu zu erstellende Überführung eines öFW westlich von Hirschling über die Bahn und die neue St 2142 (der geplante Blendschutz- u. Lärmschutzwall hat somit keine Schwachstelle)
- evtl. Abbruch zweier Wirtschaftsgebäude südlich der Bahn notwendig

Bereich Perkam/ Frauenhofen

- Die beiden in Perkam auf der Ostseite vorhandenen Einmündungen der Gemeindeverbindungsstraße und der Ortsstraße (Bau-km 4+950) in die St 2142 werden zusammengefasst; die weiteren Einmündungen nach dem geplanten Bauende bleiben bestehen
- Der beschränkte Bahnübergang bei Perkam wird beseitigt. Die Anbindung der Umgehungsstraße an die „St 2142 alt“ erfolgt auf Höhe Frauenhofen. Dabei muss die bestehende Bahnunterführung in lichter Höhe und lichter Weite ertüchtigt werden

Technische Merkmale

Haindling-Süd Enger Südring/ (Haindling-Nord)

Merkmale	Plantrasse	Alternativvariante 2
Länge der St 2142 [m]	7.900	5.100
Länge der St 2111 [m]	280	-
Gesamtausbaulänge [km] (ohne untergeordnetes Netz)	8,2	5,1
max. Längsneigung [%]	< 6%	3,35 %
Radienrelation	Im guten Bereich	im guten Bereich
R _{min} [m]	650	600 (Bereich Perkam)
R _{max} [m]	1.800	1.100
Knotenpunkte (ohne Anschluss bei KV Geiselhöring und Anschluss bei Perkam)	4	3
Bauwerke / Durchlässe:	10	8
Überholsichtweite (625m)	Mindestanforderungen sind eingehalten	Mindestanforderungen sind eingehalten
Durchschneidung [km]		
- landwirtschaftl. Flächen	nahezu auf der gesamten Länge	nahezu auf der gesamten Länge
- davon ungünstige Zerschneidung	0,7	jeweils ca. 0,85 m (vor und nach dem Gehölzkomplex bei Pilgerweg)
- Biotope	-	ca. 190m + 20m
Flächenversiegelung [ha]	13,9	ca. 9
min. Abstand der St 2142 zur Wohnbebauung	180 m (Oberndorf)	305 m (Geiselhöring) 200 m (Haindling) 70m m (Einzelanw.) 55 m (Hirschling)
Gesamtkosten [Mio. €]	Ca. 14	ca. 10,6

6.1.2 Umweltverträglichkeitsprüfung UVP Bericht (2011): Ökologische Untersuchung

Anlage 3

SCHUTZGUT MENSCH

Sowohl bei der Alternativtrasse als auch bei der Plantrasse können Gebiete mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion mit ausreichenden Abständen umgangen werden. Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie Bereiche mit besonderen Erholungsfunktionen sind in beiden Fällen nicht betroffen.

-> doch: Pilgerweg Via Nova, Wallfahrtskirche Haindling, Naherholungsgebiet

St 2142; Neufahrn i. NB – Straubing

Ortsumgehung Geiselhöring – Hirschling

SCHUTZGUT LANDSCHAFTSBILD

Im Untersuchungsgebiet bildet vor allem das Tal des Eiglfurter Bachs mit seiner gehölzreichen Hangleite und der fernwirksamen Silhouette des Wallfahrtsorts Haindling einen landschaftsästhetisch sehr sensiblen Raum. Aus südlicher, westlicher und nördlicher Richtung ergeben sich vielfach reizvolle Blickbezüge auf diesen markanten Landschaftsausschnitt, zu dem auch Gut Oberndorf mit seiner imposanten Zufahrtsallee gehört. Bei beiden Lösungsvarianten sind Dammschüttungen im Tal des Eiglfurter Bachs und Einschnitte in die Hangleite zu erwarten, die zu gravierenden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und zur Unterbrechung von wichtigen Blickbezügen führen.

Alternativenprüfung: Untersuchung der „Bahnparallelen Varianten (Südring Geiselhöring)“

Schwerpunkt Fauna

Auftraggeber: Staatliches Bauamt Passau
Servicestelle Deggendorf
Bräugasse 13
94469 Deggendorf

Auftragnehmer: LANDSCHAFTSBÜRO Pirkl-Riedel-Theurer
Pifflaser Weg 10 - 84034 Landshut
Tel. 0871/2760000
FAX 0871/2760060
Bearbeiter: Dipl.-Ing. Berthold Riedel
Dipl.-Ing. Hansjörg Haslach
Dipl.-Biol. Robert Mayer
Dipl.-Biol. Gisela Ludačka

Landshut, 05.10.2011



(Dipl. Ing. Berthold Riedel)

LANDSCHAFTSBÜRO PIRKL-RIEDEL-THEURER

BÜRO LANDSHUT:
Pifflaser Weg 10 - 84034 Landshut
☎ 0871/2760000 - Fax 2760060
info@landschaftsbuero.net

BÜRO DARMSTADT:
Blütenweg 5 - 64380 Roßdorf
☎ 06154/695547 - Fax 695548
landschaftsbuero.da@t-online.de

SCHUTZGUT KULTURGÜTER

Das gesamte Untersuchungsgebiet und sein weiteres Umfeld sind uraltes Siedlungsland und daher reich an Bodendenkmälern. Es ist davon auszugehen, dass sowohl durch die Plantrasse als auch die Alternativlösung in bodendenkmalpflegerisch relevante Bereiche eingegriffen wird.

Mehrere Gebäude in Haindling stehen unter Denkmalschutz, darunter insbesondere die Haindlinger Kirchengruppe, die auch als Ensemble geschützt ist und auf deren Fernwirkung in der Denkmalbeschreibung ausdrücklich hingewiesen wird. Beide Trassenvarianten führen zur Unterbrechung wichtiger Blickbezüge auf diese Gebäudegruppe und greifen damit beeinträchtigend in die Umgebung des Denkmals ein.

7. Trassenverlauf „Haindling Nord“ - bei Geiselhöring: Stadtblick kompakt

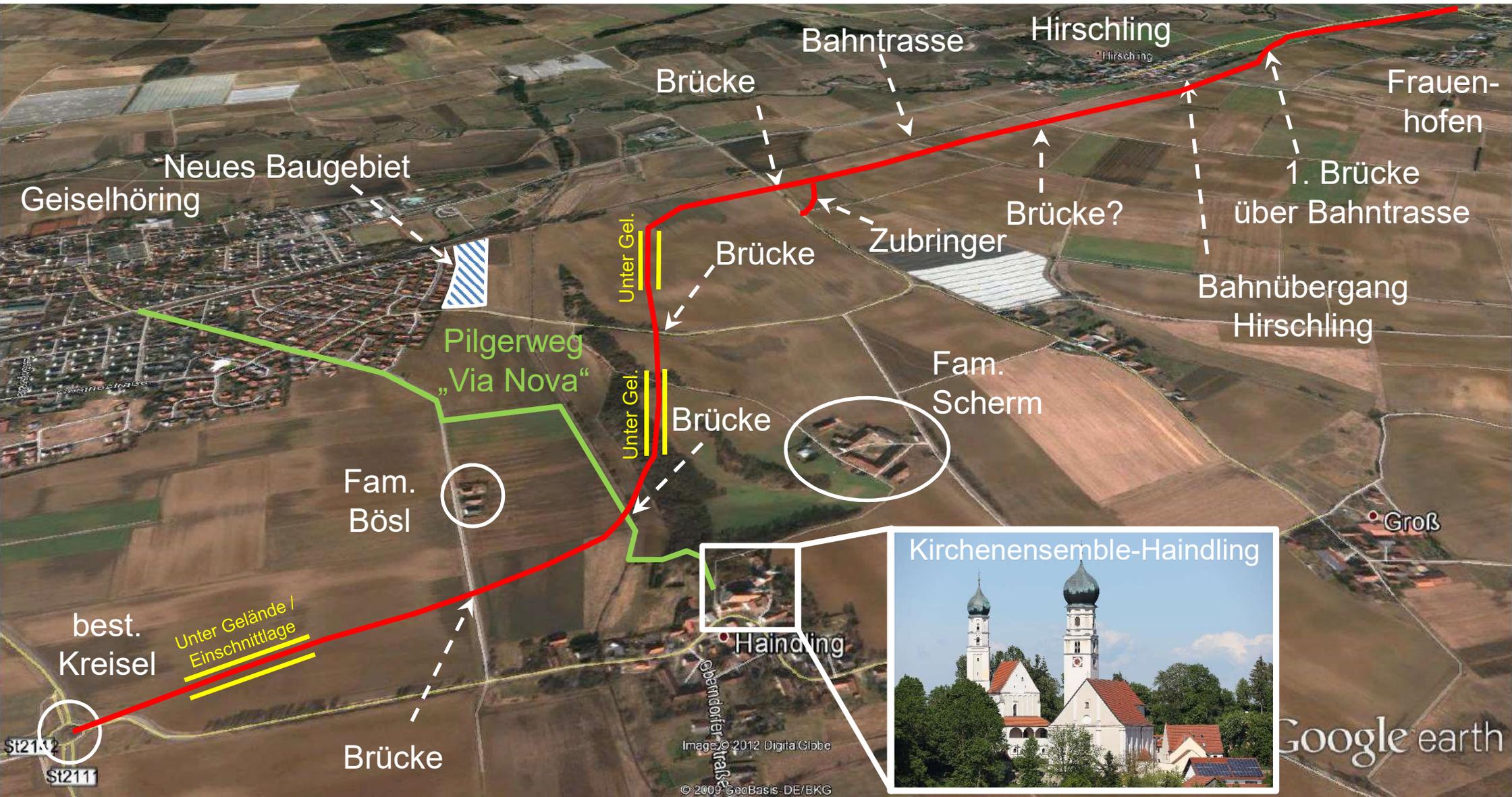


Auf der Grafik im „Stadtblick kompakt“ ist der Trassenverlauf schwer erkennbar und die notwendigen Bauwerke sind nicht beschrieben.

Weitere entscheidende Fakten wie die Kosten und der Flächenverbrauch fehlen gänzlich!

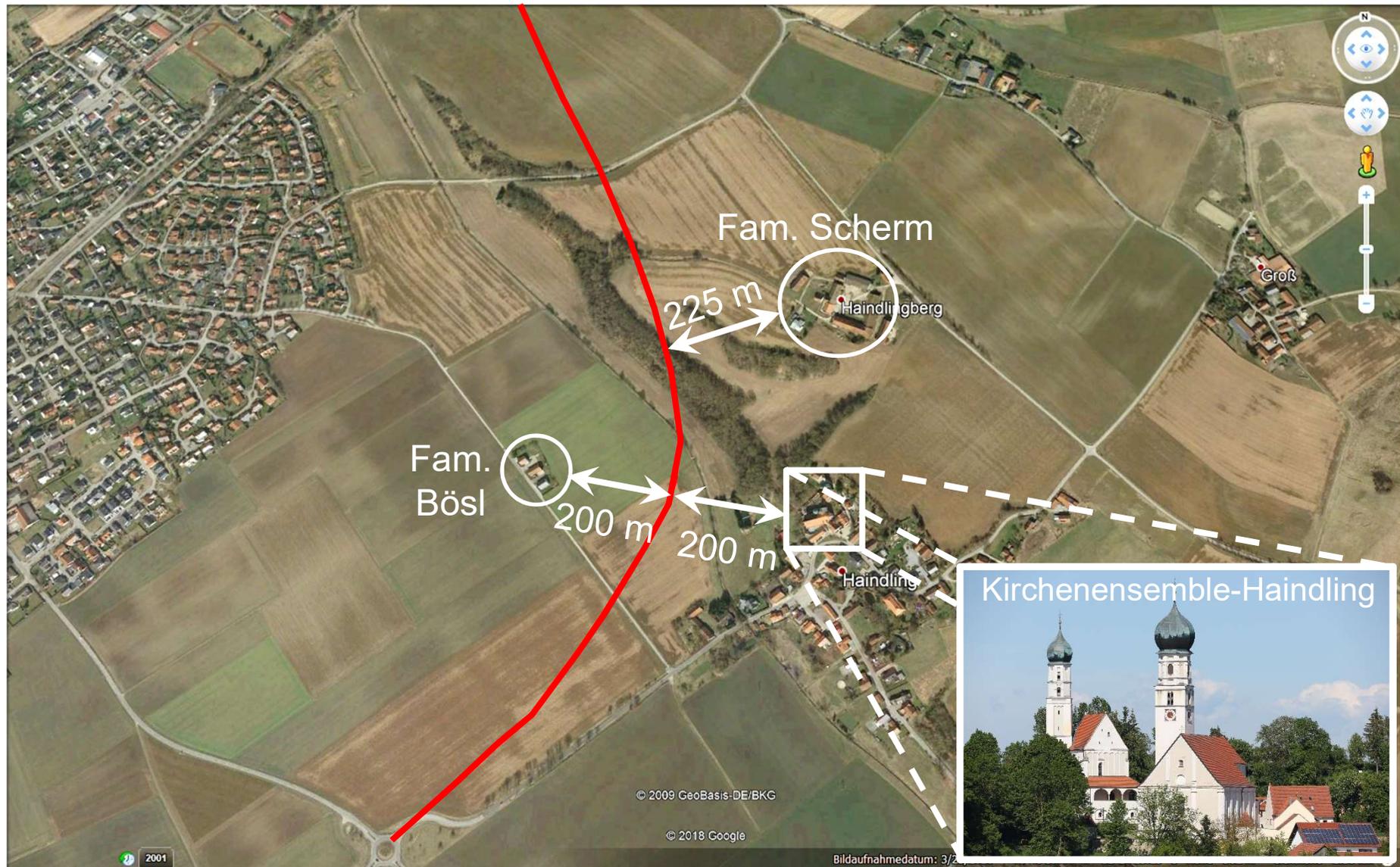
-> Eine postfaktische Entscheidungsgrundlage?

7.1 Trassenverlauf „Haindling Nord“ - bei Geiselhöring



Grafik: Übersicht Trassenverlauf und Bauwerke, jede Brücke ca. 6,5 m über Erdoberkante Quelle: IG

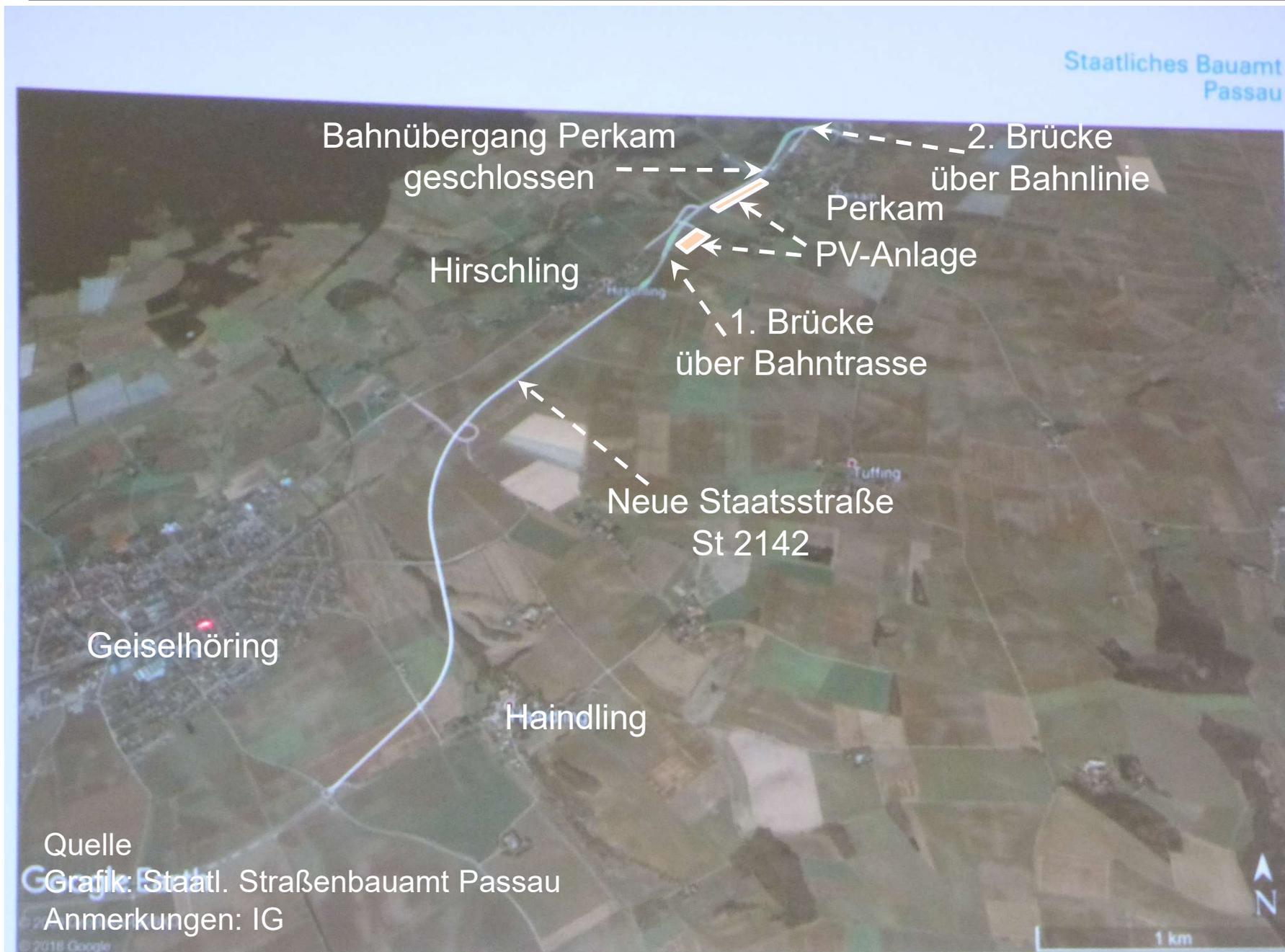
7.2 Trassenverlauf „Haindling-Nord“ - Abstände



Grafik: Übersicht Trassenverlauf und Abstände

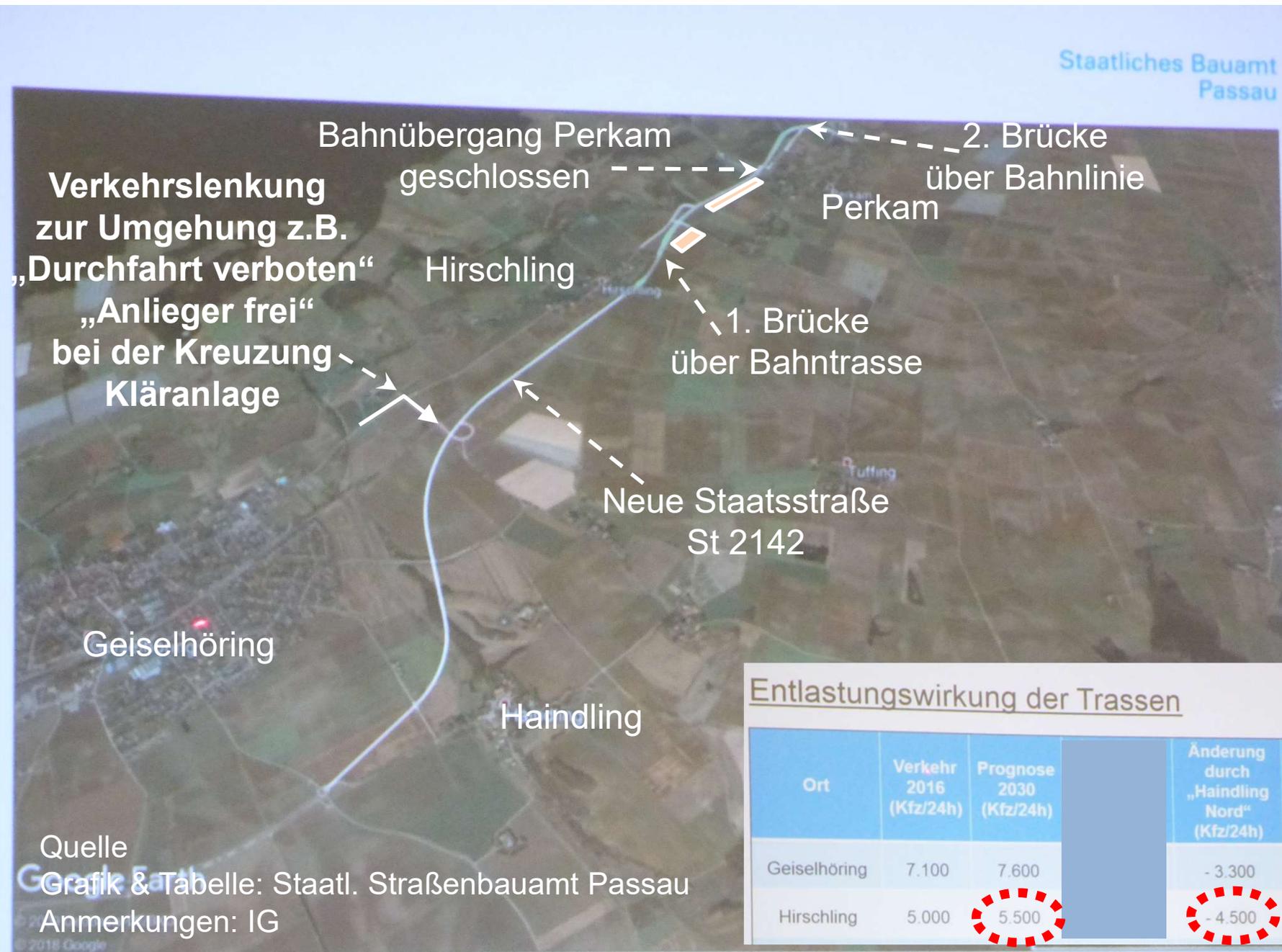
Quelle: IG

8.1 Trassenverlauf „Haindling-Nord“ – favorisierte Variante bei Perkam



2 Brückenbauwerke über die dieselbetriebene Bahnlinie vor und nach Perkam im Abstand von ca. 1,5 Kilometer.

8.2 Trassenverlauf „Haindling-Nord“ – Verkehrslenkung vor Hirschling



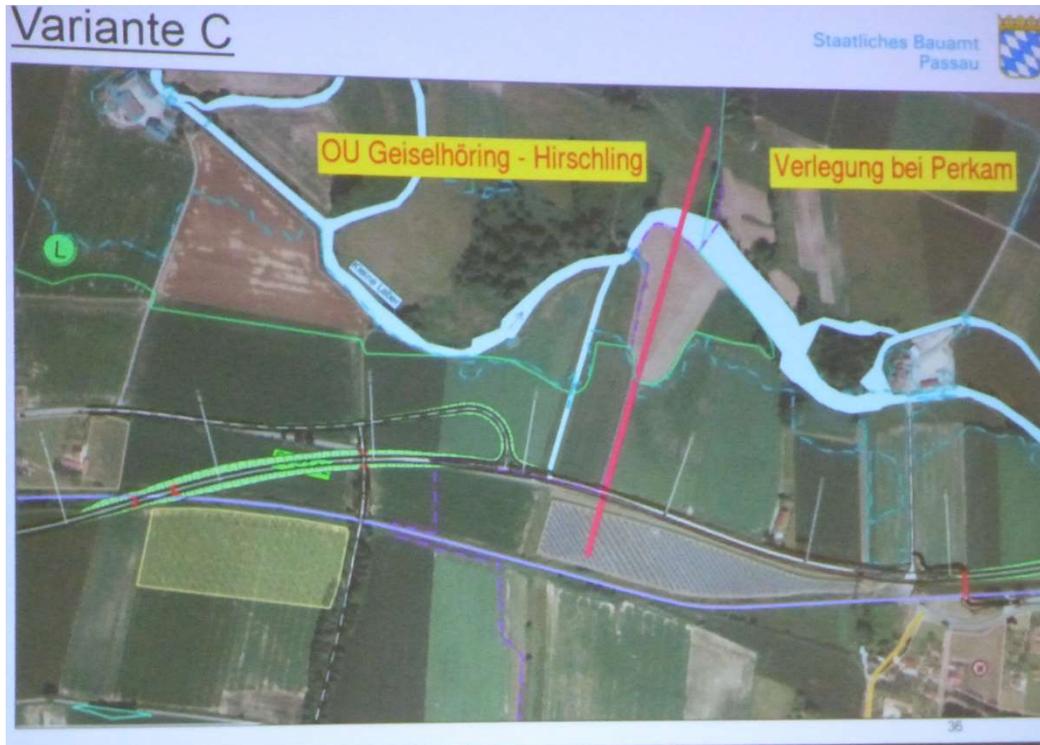
Hirschling soll im Jahr 2030 durch die Umgehung von dann prognostizierten 5.500 Kfz/24h um 4.500 auf 1.000 Kfz/24h entlastet werden (siehe Tabelle).

Notwendig wäre dazu eine Verkehrslenkung des Verkehres aus Geiselhöring z.B. in Form eines Straßenschildes bei der Kläranlage mit der Aufschrift

„Durchfahrt verboten“ „Anlieger frei“.

Die Strecke von Geiselhöring über die neue Umgehung nach Perkam würde sich damit um ca. 500 Meter verlängern.

9. Gesamtprojekt „Haindling-Nord“ – 2 Projekte?



Laut Straßenbauamt wird das Vorhaben Umgehungsstraße Geiselhöring künftig in

2 getrennte Projekte aufgeteilt:

1. Ortsumgehung Geiselhöring
2. Verlegung bei Perkam

Sollte die Ortsumgehung Geiselhöring - aus welchen Gründen auch immer - nicht realisiert werden,

kann trotzdem an der Verlegung in Perkam gearbeitet werden.

Die Verlegung bei Perkam ist ohne die Maßnahme Ortsumgehung Geiselhöring in keiner Dringlichkeitsstufe des Ausbauplanes für Staatsstraßen.

10. Variante „Regionaltrasse“: Verkehrssplitting & Beseitigung von Gefährdungen



11. Zusammenfassung

Das Verkehrsaufkommen in unserer Region ist rückläufig.

Das im alten Jahrtausend mit hohen Zuwachsprognosen formulierte Planungsziel „Entlastung vom Durchgangsverkehr für Geiselhöring und Hirschling“ muss neu formuliert werden.

Das Verkehrsaufkommen in Geiselhöring ist das Ergebnis einer - noch - angenommenen Einkaufsstadt mit den entsprechenden kommunalen Einrichtungen eines Unterzentrums.

Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen in Bayern beträgt ca. 4.000 Fahrzeuge/Tag.

Innerstädtische Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung z.B. des Schwerlastverkehrs in Geiselhöring ist auch jetzt schon möglich.

Das Kirchenensemble in Haindling besteht seit Jahrhunderten und ist denkmalgeschützt.

Es ist ein landkreisweites Kulturdenkmal mit nationalem Bekanntheitsgrad.

Die Wallfahrtskirche wird derzeit mit ca. 3 Millionen Euro u.a. aus Bundesmitteln aufwändig restauriert.

Eine „Verbauung“ der Blickbezüge dieses Kulturgutes wäre irreversibel und würde es dramatisch entwerten.

Das neue Planungsziel für Geiselhöring und die umliegende Ortschaften ist deshalb Verkehrssplitting, Verkehrslenkung und Beseitigung von sicherheitskritischen Abschnitten.

Die Ortsumgehung Hainsbach „Regionaltrasse“ ist ausreichend wirksam, geringinvasiv, flächenschonend und kostengünstig als Kreisstraßenbaumaßnahme mit ca. 40 prozentiger Bezuschussung des Freistaates zu realisieren.