

Ist „Haindling-Nord“ für Geiselhöring notwendig?

Zum Artikel „Haindling-Nord ruft Kritiker auf den Plan“ in der Ausgabe vom Donnerstag:

Um es gleich vorwegzusagen: nein. Denn die im September 2016 durchgeführte Aktualisierung des Verkehrsgutachtens von 2008, damals belief sich der Durchgangsverkehr auf rund 950 Kraftfahrzeuge pro Tag als Summe beider Fahrtrichtungen, ergab, dass die Verkehrsbelastung seit dem Jahr 2008 bis zum Jahr 2016 relativ konstant geblieben ist. Dagegen hat die Verkehrsbelastung in der Ortsdurch-

fahrt Hainsbach seit 2008 um rund 500 Kfz/24 Stunden (h) zugenommen und beträgt 3200 Kfz/24 h. (Quelle: Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vom 15. Januar 2017).

Die Stadt hat demnach einen relativ hohen Ziel- und Quellverkehr, der auch für die Existenz der dort angesiedelten Geschäfte dringend notwendig ist. Denn ein leerer Stadtplatz würde auch leere Geschäfte bedeuten.

Fakt ist jedoch, dass weder die in 2008 bzw. in 2016 ermittelte Verkehrsentslastung für den Stadtkern den Bau einer Umgehung rechtfertigen würde. Also müssen Prognosezahlen herhalten, um eines der Lieblingsprojekte der CSU im La-

bartal durchzudrücken. „Haindling-Süd“ hat ja bekanntlich nicht geklappt. So legt man für das Jahr 2030 eine prognostizierte Entlastung für Geiselhöring von 3300 Kraftfahrzeugen pro Tag bei leichter Erhöhung des Gesamtverkehrsaufkommens (plus 500 Kfz/24 h) zugrunde. Und schwuppdiwupp wird der Bau einer Umgehung wieder interessanter.

Nur ein kleiner Hinweis zu Prognosen, der im Juli 2016 in der Allgemeinen Labor-Zeitung zu der Planung der Ortsumfahrung Niedertraubling zu lesen war. In dem Bericht heißt es: „Die 2. Kammer des Verwaltungsgerichtes Regensburg stoppte das Projekt, weil die Klassifizierung als Kreisstraße angesichts

der von Verkehrsgutachter Professor Harald Kurzak prognostizierten Kfz-Zahlen nicht haltbar sei.“

Jetzt mein Appell an Bürgermeister und Stadträte: Bitte überlegen Sie Ihre Zustimmung zu „Haindling-Nord“ reiflich, denn beim genauen Hinsehen überwiegen die Nachteile. So schnürt sich zum Beispiel die Stadt in der wohnwirtschaftlichen Entwicklung in attraktiven Gegenden vollkommen ein. Und eine positive Entscheidung auf Prognosezahlen zu treffen, ist gewagt. Zudem ist eine Umfahrung aufgrund der ermittelten Verkehrszahlen überflüssig wie ein Kropf.

*Joseph Bachhuber
Geiselhöring*