

5. Ergebnis

Die umfangreichen Verkehrserhebungen in Geiselhöring vom September 2016 haben ergeben, daß die Belastung der St 2142 östlich Geiselhöring gegenüber dem Jahr 2008 relativ konstant geblieben ist, während die Belastung der sog. „Regionaltrasse“ (SR 2 / SR 11) um +300 bis +500 Kfz/Tag je nach betrachtetem Abschnitt zugenommen hat. Die Fahrten aus Geiselhöring und dem Labertal westlich Geiselhöring nach Straubing und weiter werden heute zu 70 % über die St 2142 und zu 30 % über die Kreisstraßen SR 2 / SR 11 (Regionaltrasse) durchgeführt. Im Jahr 2008 lag dieses Verhältnis noch bei 74 : 26, im Jahr 2002 sogar bei 85 : 15. Der Durchgangsverkehr durch Geiselhöring, der heute noch über den Stadtplatz und Landshuter führt, ist von rd. 950 auf rd. 650 Kfz/Tag als Summe beider Fahrtrichtungen zurückgegangen.

Bis zum Prognosehorizont 2030 ist aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung, der baulichen Entwicklung insbesondere im Straubinger Osten und der geplanten Straßenbaumaßnahmen im Labertal mit einem überproportionalen Verkehrszuwachs im Raum Geiselhöring zu rechnen. Der zusätzliche Durchgangsverkehr wird dabei zu relativ gleichen Teilen über die St 2142 und die Regionaltrasse abgewickelt werden.

Die Fortführung der Umfahrung Geiselhöring auf der Trasse Haindling-Süd ist für Geiselhöring von hoher Verkehrswirksamkeit. Sie bewirkt eine vollständige Entlastung vom Durchgangsverkehr in West-Ost-Richtung (bzw. umgekehrt) und eine Entlastung des Stadtplatzes um 40 %, der Dingolfinger Straße um 23 % und der Landshuter Straße um 9 – 13 %. Die Ortsdurchfahrt Hirschling wird um 62 % entlastet. Die Prognosebelastung der Trasse Haindling-Süd liegt je nach betrachtetem Abschnitt zwischen 4.200 und 4.400 Kfz/Tag, der Schwerverkehrsanteil liegt am Werktag bei rd. 10 %, bezogen auf den DTV bei rd. 9 % (tags 9 %, nachts 11 %). Infolge der Trasse Haindling-Süd erfolgt eine großräumige Verkehrsverlagerung von der Regionaltrasse SR 2 / SR 11 auf die Umfahrung bzw. auf die St 2142 östlich Perkam. Diese führt in den westlichen Stadtteilen von Straubing bis zur B 8 zu einer zusätzlichen Belastung um rd. 1.000 Kfz/Tag. Die Ortsdurchfahrt Hainsbach im Zuge der SR 2 wird um rd. 25 % entlastet.

Die verkehrlichen Auswirkungen der stadtnahen Variante A (= Südring) auf Geiselhöring und die Regionaltrasse SR 2 / SR 11 entsprechen weitgehend der Trasse Haind-

Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak

apl. Professor an der Technischen Universität München
Beratender Ingenieur für Verkehrsplanung

Gabelsbergerstr. 53 80333 München Tel. (089) 284000 Fax (089) 288497
e-mail: Prof.Kurzak@t-online.de

17. Oktober 2008

Verkehrsuntersuchung St 2142, Umfahrung Geiselhöring Kurzfassung

Verkehrsbelastungen 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 Fahrten aus Geiselhöring und dem Labertal westlich Geiselhöring nach Straubing und weiter werden heute zu 74 % über die St 2142 und zu 26 % über die Kreisstraßen SR 2 / SR 11 (Regionaltrasse) durchgeführt. Im Jahr 2002 lag dieses Verhältnis noch bei 85 : 15. Der Durchgangsverkehr durch Geiselhöring, der heute noch über den Stadtplatz und Landshuter Straße bzw. Bahnhofstraße – Hadersbacher Straße führt, ist gegenüber 2002 von rd. 1.600 auf rd. 950 Kfz/Tag als Summe beider Fahrtrichtungen zurückgegangen. Stark abgenommen hat die Belastung der Innenstadt mit Schwerverkehr infolge des Durchfahrtsverbotes für Lkw über den Stadtplatz.

Verkehrsmodell Analyse 2008

Das Verkehrsmodell Geiselhöring wurde insbesondere im Raum Straubing weiter detailliert, die Befragungsmatrizen wurden eingebaut und das Modell wurde auf die

Chancen nicht verspielen

Zum Thema „Geiselhöringer Umgehungsstraße“:

Dass Geiselhöring eine Umgehung der Staatsstraße 2142 benötigt, ist unbestritten. Dies sieht auch der Freistaat Bayern so und hat das Projekt in erste Dringlichkeit aufgenommen. Den ersten Abschnitt verwirklichte die Stadt Geiselhöring mit 80 Prozent Zuschuss in Eigenbaulast. Kosten für die Stadt rund drei Millionen Euro.

Das dafür notwendige Gutachten wird natürlich bis zum Abschluss der Maßnahme fortgeschrieben und beruht auf Verkehrszählungen, bei denen auch die Fahrer befragt werden. Das aktuelle Gutachten ist über die Homepage der Stadt Geiselhöring für jedermann einsehbar. Auf Seite 28 steht darin ganz klar: Der Stadtplatz wird mit der Umgehung „Haindling Nord“, ab der Dingolfinger Straße Richtung Straubing, am Tag um 3200 Fahrzeuge bzw. 42 Prozent entlastet. In der Dingolfinger Straße wird der Verkehr um 1300 Kfz/Tag weniger. In Hirschling wird es eine Entlastung von 4500 Kfz/Tag und in Hainsbach von 1000 Kfz/Tag geben.

Die sogenannte intelligente Verkehrsführung mit der Tonnagebeschränkung vom „Bick Eck“ bis zur Dingolfinger Straße wurde am 4. November 2008 vom Stadtrat unter dem damaligen Bürgermeister einstimmig aufgehoben und am 28. April 2009 noch einmal bestätigt. Von dieser Regelung sind rund 350 Fahrzeuge am Tag betroffen. Diese müssten einen Umweg von rund sechs Kilometern in Kauf nehmen, um über die Dingolfinger Straße wieder auf die gewünschte Route zurückzukommen. Dies bedeutet unnötigen Verkehr auf allen betroffenen Straßen und eine zusätzliche Fahrstrecke von rund 2000 Kilometern am Tag. Wo ist hier der ökologi-

sche Gedanke? Der Schulweg unserer Kinder ist direkt betroffen und wird dadurch auch nicht sicherer.

Das Verdrehen von Tatsachen ist nicht hilfreich. Wir sollten mit dem Straßenbauamt an einem Strang ziehen und die Chance, die sich für unsere Stadt mit den Ortsteilen bietet, nutzen und nicht verspielen. Jetzt haben wir die Möglichkeit.

Hans Bauer

Fraktionsvorsitzender CSU

Werft das Geld nicht zum Fenster raus

Zum Bericht „Bleibt spannend, ob die Leute dabeibleiben“ in der Ausgabe vom Freitag:

In diesem Artikel wirbt Herr Lehner wieder mal für sein neues Geschäftsmodell, die Blühwiese. Bei dieser Kampagne des Bayerischen Bauernverbandes (BBV) geht es einerseits darum, so zu tun, als ob man etwas gegen das Artensterben macht und andererseits darum, möglichst viel Geld zu verdienen. Wenn nach ein paar Jahren wieder umgepflügt wird, ist der ganze Spuk vorbei. Wo bleiben dann die Insekten, Vögel und Eidechsen?

Wer wirklich etwas für den Artenschutz tun will, sollte zum Beispiel in seinem Garten Obstbäume pflanzen, dauerhaft eine Wiese oder einen Gartenteich anlegen. Nicht so viel zu mähen, im Herbst das Laub liegen zu lassen und keinen Dünger und kein Gift zu verwenden, kostet nicht einmal etwas. Wer keinen Garten hat und etwas Gutes tun will, sollte regionale Bioprodukte kaufen, das bringt wirklich etwas für die Natur und die Biobauern. Wo sollen 30 Prozent Bioanteil bis 2030 herkommen, wenn wir nicht Bio kaufen?

Andreas Molz

BN-Kreisvorsitzender