



Kerstin Schreyer, MdL

Präsidentin des  
Bayerischen Landtags  
Frau Ilse Aigner, MdL  
Maximilianeum  
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
PI/G-4255-3/2027 B, 19.01.2022

Unser Zeichen  
46-43533.NB-8-1

München  
04.02.2022

**Schriftliche Anfrage der Frau Abgeordneten Rosi Steinberger vom  
11.01.2022 betreffend „Ortsumfahrung Geiselhöring“**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

*Zu 1. a): Wie hoch schätzt die Staatsregierung den Anteil des Durchgangsverkehrs am Verkehrsaufkommen in Geiselhöring?*

Der Durchgangsverkehr am Stadtplatz von Geiselhöring wurde – getrennt für den Gesamtverkehr und den Schwerverkehr – ermittelt.

Die Durchgangsverkehrsanteile am Stadtplatz lagen im Jahr 2016 im Gesamtverkehr bei 31 % (= 2.200 Kfz/24 h) östlich und 22 % (= 1.620 Kfz/24 h) westlich der Einmündung der Dingolfinger Straße. Die Durchgangsverkehrsanteile des Schwerverkehrs betragen 59 % (= 200 Kfz/24 h) östlich und 72 % (= 180 Kfz/24 h) westlich der Einmündung der Dingolfinger Straße.

*Zu 1. b): Als wie hoch wird die Entlastungswirkung der Ortsumfahrung auf die Verkehrssituation in Geiselhöring eingeschätzt?*

Ohne Ortsumgehung liegt das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Jahr 2035 am Stadtplatz von Geiselhöring bei 7.700 Kfz/24 h westlich und bei 7.600 Kfz/24 h östlich der Einmündung der Dingolfinger Straße.

Die Ortsumgehung auf der Trasse Haindling-Nord bewirkt im Jahr 2035 eine prognostizierte Entlastung am Stadtplatz von 1.800 Kfz/24 h (= -23 %) westlich und 3.200 Kfz/24 h (= -42 %) östlich der Einmündung der Dingolfinger Straße.

*Zu 1. c): Auf welchen Berechnungen fußen diese Zahlen?*

Die Grundlagen für die genannten Zahlen bilden Verkehrsbefragungen aus dem Jahr 2016 und Berechnungen im Rahmen der „Verkehrsuntersuchung St 2142 Umfahrung Geiselhöring“ von Herrn Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 25. März 2021.

*Zu 2. a): Welche Verkehrsgutachten zu dieser Ortsumfahrung sind der Staatsregierung bekannt?*

Der Staatsregierung sind Verkehrsuntersuchungen von Herrn Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak zur „St 2142 Umfahrung Geiselhöring“ aus den Jahren 2002, 2003, 2008, 2017, 2019 und 2021 bekannt.

*Zu 2. b): Welche Entlastungswirkung wurde in den Gutachten jeweils durch die Ortsumfahrung errechnet?*

#### Verkehrsuntersuchung 2002

Es wurden die Entlastungswirkungen einer Ortsumgehung Geiselhöring auf der Labertaltrasse und die Entlastungswirkungen der Regionaltrasse untersucht. Damals wurde der Verkehr für das Jahr 2015 prognostiziert.

Die Ortsumgehung Geiselhöring auf der Labertaltrasse bewirkt eine prognostizierte Entlastung am Stadtplatz von Geiselhöring östlich der Einmündung der Dingolfinger Straße von 3.400 Kfz/24 h. Für die Entlastung am Stadtplatz westlich der Einmündung der Dingolfinger Straße ist in der Verkehrsuntersuchung nichts angegeben. Die Entlastung von Hirschling beträgt 3.900 Kfz/24h. Die Belastung der Ortsdurchfahrt von Perkam erhöht sich bei dieser Trasse um 200 Kfz/24 h.

Mit der Regionaltrasse wird keine nennenswerte Entlastung für Geiselhöring und Hirschling erreicht. Ihre Entlastungswirkung wird daher nicht aufgeführt.

#### Verkehrsuntersuchung 2003

Es wurden die Entlastungswirkungen einer Ortsumgehung Geiselhöring auf der Trasse Haindling-Süd mit und ohne Spange Hirschling untersucht. Damals wurde der Verkehr für das Jahr 2015 prognostiziert.

Die Ortsumgehung Geiselhöring auf der Trasse Haindling-Süd ohne Spange Hirschling bewirkt eine prognostizierte Entlastung am Stadtplatz von Geiselhöring östlich der Einmündung der Dingolfinger Straße von 3.400 Kfz/24h. Für die Entlastung am Stadtplatz westlich der Einmündung der Dingolfinger Straße ist in der Verkehrsuntersuchung nichts angegeben. Die Entlastung von Hirschling beträgt 4.000 Kfz/24 h, die Entlastung von Perkam 3.500 bis 3.800 Kfz/24 h.

Die Ortsumgehung Geiselhöring auf der Trasse Haindling-Süd mit Spange Hirschling bewirkt eine prognostizierte Entlastung am Stadtplatz von Geiselhöring östlich der Einmündung der Dingolfinger Straße von 3.100 Kfz/24 h. Für die Entlastung am Stadtplatz westlich der Einmündung der Dingolfinger Straße ist in der Verkehrsuntersuchung nichts angegeben. Die Entlastung von Hirschling beträgt 5.000 Kfz/24 h, die Entlastung von Perkam 4.500 bis 4.800 Kfz/24h.

#### Verkehrsuntersuchung 2008

Es wurden die Entlastungswirkungen einer Ortsumgehung Geiselhöring auf der Trasse Haindling-Süd und die Entlastungswirkungen der Regionaltrasse untersucht. Damals wurde der Verkehr für das Jahr 2025 prognostiziert.

Die Ortsumgehung Geiselhöring auf der Trasse Haindling-Süd bewirkt eine prognostizierte Entlastung am Stadtplatz von Geiselhöring östlich der Einmündung der Dingolfinger Straße von 3.400 Kfz/24 h. Für die Entlastung am Stadtplatz westlich der Einmündung der Dingolfinger Straße ist in der Verkehrsuntersuchung nichts angegeben. Die Entlastung von Hirschling beträgt 3.700 Kfz/24 h, die Entlastung von Perkam 3.200 bis 3.600 Kfz/24 h.

Mit der Regionaltrasse wird keine nennenswerte Entlastung für Geiselhöring und Hirschling erreicht. Ihre Entlastungswirkung wird daher nicht aufgeführt.

#### Verkehrsuntersuchung 2017

Es wurden die Entlastungswirkungen einer Ortsumgehung Geiselhöring auf der Trasse Haindling-Süd, der Trasse Südring und die Entlastungswirkungen der Regionaltrasse untersucht. Damals wurde der Verkehr für das Jahr 2030 prognostiziert.

Die Ortsumgehung Geiselhöring auf der Trasse Haindling-Süd bewirkt eine prognostizierte Entlastung am Stadtplatz von Geiselhöring östlich der Einmündung der Dingolfinger Straße von 3.000 Kfz/24 h. Für die Entlastung am Stadtplatz westlich der Einmündung der Dingolfinger Straße ist in der Verkehrsuntersuchung keine Zahl angegeben. Die Entlastung von Hirschling beträgt 3.400 Kfz/24 h, die Entlastung von Perkam 2.900 bis 3.200 Kfz/24 h.

Die Ortsumgehung Geiselhöring auf der Trasse Südring bewirkt eine prognostizierte Entlastung am Stadtplatz von Geiselhöring östlich der Einmündung der Dingolfinger Straße von 3.300 Kfz/24 h. Für die Entlastung am Stadtplatz westlich der Einmündung der Dingolfinger Straße ist in der Verkehrsuntersuchung keine Zahl angegeben. Die Entlastung von Hirschling beträgt 4.500 Kfz/24h. Die Belastung der Ortsdurchfahrt von Perkam erhöht sich bei dieser Trasse um 1.100 Kfz/24 h.

Mit der Regionaltrasse wird keine nennenswerte Entlastung für Geiselhöring und Hirschling erreicht. Ihre Entlastungswirkung wird daher nicht aufgeführt.

### Verkehrsuntersuchung 2019

Es wurden die Entlastungswirkungen einer Ortsumgehung Geiselhöring auf der Trasse Haindling-Süd, der Trasse Haindling-Nord und die Entlastungswirkungen der Regionaltrasse untersucht. Damals wurde der Verkehr für das Jahr 2035 prognostiziert.

Die Ortsumgehung Geiselhöring auf der Trasse Haindling-Süd bewirkt eine prognostizierte Entlastung am Stadtplatz von Geiselhöring von 1.700 Kfz/24 h westlich und 3.000 Kfz/24 h östlich der Einmündung der Dingolfinger Straße. Die Entlastung von Hirschling beträgt 3.400 Kfz/24 h, die Entlastung von Perkam 2.900 bis 3.200 Kfz/24 h.

Die Ortsumgehung Geiselhöring auf der Trasse Haindling-Nord bewirkt eine prognostizierte Entlastung am Stadtplatz von Geiselhöring von 1.800 Kfz/24 h westlich und 3.200 Kfz/24 h östlich der Dingolfinger Straße. Die Entlastung von Hirschling beträgt 4.500 Kfz/24 h, die Entlastung von Perkam 4.700 Kfz/24 h.

Mit der Regionaltrasse wird keine nennenswerte Entlastung für Geiselhöring und Hirschling erreicht. Ihre Entlastungswirkung wird daher nicht aufgeführt.

### Verkehrsuntersuchung 2021

Es wurden die Entlastungswirkungen einer Ortsumgehung Geiselhöring auf der Trasse Haindling-Süd, der Trasse Haindling-Nord und die Entlastungswirkungen der Regionaltrasse untersucht. Damals wurde der Verkehr für das Jahr 2035 prognostiziert.

Die Ortsumgehung Geiselhöring auf der Trasse Haindling-Süd bewirkt eine prognostizierte Entlastung am Stadtplatz von Geiselhöring von 1.700 Kfz/24 h westlich und 3.000 Kfz/24 h östlich der Einmündung der Dingolfinger Straße. Die Entlastung von Hirschling beträgt 3.400 Kfz/24 h, die Entlastung von Perkam 2.900 bis 3.200 Kfz/24 h.

Die Ortsumgehung Geiselhöring auf der Trasse Haindling-Nord bewirkt eine prognostizierte Entlastung am Stadtplatz von Geiselhöring von 1.800 Kfz/24 h westlich

und 3.200 Kfz/24 h östlich der Einmündung der Dingolfinger Straße. Die Entlastung von Hirschling beträgt 4.500 Kfz/24 h, die Entlastung von Perkam 4.700 Kfz/24h.

Mit der Regionaltrasse wird keine nennenswerte Entlastung für Geiselhöring und Hirschling erreicht. Ihre Entlastungswirkung wird daher nicht gesondert aufgeführt.

*Zu 2. c): Wie erklärt sich die Staatsregierung die Unterschiede in den Gutachten von 2017 bzw. 2019?*

Die Trasse Haindling-Süd und die Regionaltrasse wurden in beiden Verkehrsuntersuchungen betrachtet; der Südring nur 2017 und die Trasse Haindling-Nord nur 2019. Zudem hat sich der bundesweit einheitliche Prognosehorizont zwischen den beiden Verkehrsuntersuchungen von 2030 auf 2035 verschoben.

*Zu 3. a): Welche Verkehrszählungen liegen den Gutachten jeweils zugrunde?*

*Zu 3. b): Wann wurden diese Verkehrszählungen jeweils durchgeführt?*

Die Fragen 3. a) und 3. b) werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Den Verkehrsuntersuchungen liegen die amtlichen Straßenverkehrszählungen sowie Verkehrserhebungen in Form von Knotenpunktzählungen und Verkehrsbefragungen zugrunde.

#### Verkehrsuntersuchung 2002

Die Zählungen zur Ermittlung der Knotenpunktsbelastungen erfolgten am 14. und 15. Mai 2002 an 15 Kreuzungen und Einmündungen im Raum Geiselhöring. Die Verkehrsbefragungen erfolgten an den Befragungsstellen westlich Hirschling, nördlich Hainsbach und in der Landshuter Straße am 14. Mai 2002.

### Verkehrsuntersuchung 2003

In der Verkehrsuntersuchung 2003 wurde die Verkehrsuntersuchung von 2002 um die Ortsumgehung Geiselhöring auf der Trasse Haindling-Süd mit und ohne Spange Hirschling erweitert. Hierfür wurden die Zählungen und Verkehrsbefragungen der Verkehrsuntersuchung 2002 verwendet.

### Verkehrsuntersuchung 2008

Die Zählungen zur Ermittlung der Knotenpunktsbelastungen erfolgten am 6. und 7. Mai 2008 an 17 Kreuzungen und Einmündungen im Raum Geiselhöring bis Straubing-Süd. Die Verkehrsbefragungen erfolgten an den Befragungsstellen westlich Hirschling, nördlich Hainsbach und in der Landshuter Straße am 6. Mai 2008.

### Verkehrsuntersuchungen 2017, 2019 und 2021

Die Zählungen zur Ermittlung der Knotenpunktsbelastungen erfolgten am 21. und 22. September 2016 an 17 Kreuzungen und Einmündungen im Raum Geiselhöring bis Straubing-Süd. Die Verkehrsbefragungen erfolgten an den Befragungsstellen westlich Hirschling, nördlich Hainsbach und in der Landshuter Straße am 21. September 2016.

*Zu 4. a): Welche Pläne der Deutschen Bahn gibt es für die Bahnstrecke Neufahrn – Perkam?*

Für die Schieneninfrastruktur ist der Bund zuständig, der sich hierfür der bundeseigenen Deutschen Bahn AG bedient. Bereits im Dezember 2021 hat die Deutsche Bahn auf einem rund zwei Kilometer langen Streckenabschnitt nördlich des Bahnhofs Neufahrn auf der Strecke Richtung Radldorf die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h angehoben. Sie hat angekündigt, voraussichtlich in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts die komplette Leit- und Sicherungstechnik zwischen Neufahrn und Perkam und weiter bis Radldorf zu erneuern sowie die Bahnhöfe Geiselhöring und Niederlindhart barrierefrei auszubauen.

*Zu 4. b): Welche dieser geplanten Änderungen stehen im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung Geiselhöring?*

Mit der Trasse Haindling-Nord wird zwischen Geiselhöring und Perkam eine Gemeinschaftslösung mit der Deutschen Bahn realisiert. Hierbei können vier Bahnübergänge beseitigt und eine Geh- und Radwegunterführung geschaffen werden.

*Zu 4. c): Welche Bahnübergänge der Strecke sollen im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung höhenfrei ausgebaut werden?*

Die Bahnübergänge Helmprechtling (Bahn-km 20,651), Hirschling I (Bahn-km 21,452) und Perkam (Bahn-km 23,569) werden dabei höhenfrei ausgebaut.

*Zu 5. a): Welche Kosten entstehen für die Stadt Geiselhöring durch den Ausbau der Anschlussstellen an die Ortsumfahrung?*

*Zu 5. b): Welche Kosten entstehen für die Stadt Geiselhöring durch den höhenfreien Ausbau der Bahnübergänge?*

*Zu 5. c): Welche Kosten entstehen für die Stadt Geiselhöring durch die Überführung von Gemeindeverbindungsstraßen über die Ortsumfahrung?*

Die Fragen 5. a) bis 5. c) werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach derzeitigem Stand hat die Stadt Geiselhöring keine Kosten zu tragen.

*Zu 6. a): Welche naturschutzfachlichen Erhebungen wurden bisher im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung durchgeführt?*

Zur Erstellung des landschaftspflegerischen Begleitplans wurde ein Korridor von ca. 300 bis 500 m beiderseits der geplanten Trasse untersucht. Hierbei wurden



über die Auswertung der vorhandenen Unterlagen hinaus alle dadurch nicht erfassbaren, für die Bearbeitung des Projekts bedeutsamen Gegebenheiten vor Ort erhoben. Aufgrund seiner Landschafts- und Nutzungsstruktur wurde das Untersuchungsgebiet in zwei, in ihrer grundlegenden Ausprägung jeweils relativ einheitliche Bezugsräume eingeteilt.

Die Ergebnisse der Bestandserhebung wurden hinsichtlich folgender „Landschaftsfunktionen“ beschrieben und bewertet:

- Biotopfunktionen
- Habitatfunktionen
- Bodenfunktionen
- Wasserfunktionen inkl. Grundwasserschutzfunktion und Regulationsfunktion im Landschaftswasserhaushalt
- Klimafunktionen
- Landschaftsbild, landschaftsgebundene Erholungsfunktionen

Es wurden außerdem Erhebungen zur Ermittlung des projektbezogen relevanten Artenspektrums zur Erstellung der Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) durchgeführt.

Eine Erfassung sämtlicher Nutzungen und Strukturen im Gelände fand im Rahmen der Bestandserhebung für Erstellung des landschaftspflegerischen Begleitplans statt. Beobachtungen von für saP-relevanten Pflanzen- und Tierarten sowie ggf. von weiteren planungsrelevanten Arten wurden dabei dokumentiert.

Ergänzend dazu erfolgte eine gezielte Erfassung von Habitatstrukturen für die potenziell prüfungsrelevanten Arten wie z. B. Baumhöhlen, Horste, Vorkommen bestimmter Raupenfutterpflanzen, trocken-warme Säume mit potenziellen Sonnplätzen und Versteckmöglichkeiten für die Zauneidechse. Außerdem wurden die vorliegenden naturschutzrelevanten Unterlagen ausgewertet.

Zusätzlich wurden als Grundlage für die saP-Bearbeitung im Frühjahr und Sommer 2020 faunistische Sonderuntersuchungen durchgeführt.

*Zu 6. b): Welche Ergebnisse lieferten diese Erhebungen?*

#### Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung

Im Untersuchungsgebiet sind zahlreiche europarechtlich geschützte Tierarten des Anhangs IVa der FFH-Richtlinie und Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie nachgewiesen. Darüber hinaus kann das Vorkommen einiger weiterer, prüfungsrelevanter Arten potenziell angenommen werden. Pflanzenarten des Anhangs IVb der FFH-Richtlinie sind weder aktuell noch potenziell betroffen.

Bei der Durchschneidung des Hangwalds nördlich Haindling ist aufgrund der im weiteren Umfeld der Plantrasse vorhandenen Baumhöhlen mit einer indirekten Beeinträchtigung von Fledermausquartieren zu rechnen. Im Norden des Untersuchungsgebiets auf Höhe Perkam sind zwei Bäume betroffen, in denen sich jeweils eine Baumhöhle befindet.

Oberhalb der Hangleite nördlich Haindling wird an den Böschungen der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Geiselhöring und Helmprechtling sowie im Bereich eines hohlwegartigen Grünwegs in Habitats der artenschutzrechtlich relevanten und streng geschützten Zauneidechse eingegriffen.

Infolge der Neutrassierung innerhalb der offenen Feldflur werden Reviere bodenbrütender Vogelarten – hier in erster Linie der Feldlerche und des Rebhuhns – beeinträchtigt. Während einige Brutreviere nur indirekt betroffen sind und ihre Funktion nicht einbüßen, ist bei drei Feldlerchen-Revieren und bei einem Rebhuhn-Revier davon auszugehen, dass ihre Funktionsfähigkeit aufgrund ihrer Lage auf oder in der Nähe der Plantrasse verloren geht.

Bei den in der weiteren Umgebung bekanntermaßen vorkommenden höchst gefährdeten Bodenbrütern Kiebitz und Wiesenweihe wird keine potenzielle Betroffenheit unterstellt, weil im relevanten Einflussbereich der geplanten Ortsumgebung auch bei den früheren Untersuchungen keine Brutnachweise festgestellt wurden.

### Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten

Im Untersuchungsgebiet befindet sich kein Natura 2000-Gebiet, das heißt Schutzgebiet gemäß FFH- oder Vogelschutzrichtlinie der Europäischen Union. Nachteilige Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete können daher ausgeschlossen werden.

### Betroffenheit weiterer Schutzgebiete und -objekte

Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler oder geschützte Landschaftsbestandteile kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Es werden jedoch im Bereich des Anschlusses der Staatsstraße 2142 an die neue Trasse nahe der Kläranlage Geiselhöring gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i. V. m. Art. 23 Bayerisches Naturschutzgesetz (BayNatSchG), die gleichartig und flächengleich auszugleichen sind, in Form von „Artenreichem Extensivgrünland“ teils überbaut und beeinträchtigt.

### Eingriffsregelung gem. § 15 BNatSchG

Es erfolgen Auswirkungen auf die Biotop-, Habitat-, Boden-, Wasser- und Landschaftsbild- bzw. Erholungsfunktionen, die nicht vermieden werden können, und zu erheblichen Beeinträchtigen von Natur und Landschaft führen. Eine Erheblichkeit im Sinne der Eingriffsregelung ist vor allem mit dem Verlust und der Beeinträchtigung hochwertiger Lebensräume, mit dem Funktionsverlust von Habitaten naturschutzrelevanter Tierarten, mit der Überbauung und Versiegelung (teils seltener) Böden sowie mit den nachteiligen Veränderungen des Landschaftsbilds verbunden. Im Bereich der Talquerungen wird kleinflächig auch in die Wasserfunktionen eingegriffen.

*Zu 6. c): Welche naturschutzfachlichen Erhebungen werden zusätzlich im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung benötigt?*

Nach derzeitigem Stand werden keine weiteren bzw. zusätzlichen naturschutzfachlichen Erhebungen benötigt. Eine Aktualisierung der durchgeführten Erhebungen könnte erforderlich werden.

*Zu 7. a): Welche Punktebewertung hat die Ortsumfahrung Geiselhöring nach dem neuen Bewertungssystem für den Staatsstraßenbau erhalten?*

Das Konzept zur Fortführung des Ausbauplans einschließlich einer neuen Bewertungsmatrix wird zurzeit erst erstellt. Unabhängig davon ist in dem neuen Konzept eine Bewertung der Ortsumgehung Geiselhöring – Hirschling wegen des weit fortgeschrittenen Projektstands nicht vorgesehen.

*Zu 7. b): Welche Mittel plant die Staatsregierung in den kommenden Jahren jährlich für den Staatsstraßenneubau zur Verfügung zu stellen?*

Im Regierungsentwurf für den Staatshaushalt 2022 ist wie im Vorjahr ein Ansatz von 350 Millionen Euro für Investitionen in Staatsstraßen vorgesehen. Davon entfallen 190 Millionen Euro auf die Erhaltung des Bestands (Sanierung von Straßen und Brücken etc.) und 160 Millionen Euro auf den Neu-, Um- und Ausbau sowie für Radwege und Betriebsanlagen. Ein gesondertes Budget für Neubaumaßnahmen wird im Haushaltsplan nicht explizit ausgewiesen; in den letzten Jahren bewegten sich die Ausgaben dafür in einer Größenordnung von 50 bis 60 Millionen Euro pro Jahr.

Wie sich die Haushaltsansätze in den nächsten Jahren entwickeln, bleibt den künftigen Haushaltsverhandlungen im Bayerischen Landtag vorbehalten.

*Zu 7. c): Wie hoch werden derzeit die Kosten für die Ortsumfahrung Geiselhöring eingeschätzt?*

Die Kostenberechnung vom 18.10.2021 ergab Gesamtkosten für die Ortsumgehung Geiselhöring – Hirschling in Höhe von 40,5 Millionen Euro.

*Zu 8. a): Welche Pläne gibt es für die Querung der Ortsumfahrung für Fußgänger?*

*Zu 8. b): Welche Pläne gibt es für die Querung der Ortsumfahrung für Radfahrer?*

*Zu 8. c): Wer müsste im Fall der Umsetzung der in 8.a) und 8.b) genannten Pläne jeweils für die entstehenden Kosten aufkommen?*

Die Fragen 8. a) bis 8. c) werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Fußgänger und Radfahrer zwischen Geiselhöring und Haindling können die Ortsumgehung über die Gemeindeverbindungsstraße Haindlinger Weg und den Haindlingbergweg queren. Die Ortsumgehung wird mit jeweils einer Brücke über die Straße bzw. den Weg geführt. Kostenträger der neuen Brücken ist der Freistaat.

Am Bahnhof von Perkam ermöglicht eine neue Fußgänger- und Radwegunterführung die Querung der Ortsumgehung und der Bahnstrecke. Die Kosten werden gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz zwischen Bahn, Freistaat und Bundesrepublik gedrittelt.

Die Querung der Ortsumgehung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Perkam und Pilling erfolgt wie bisher über die bestehende Rad- und Gehwegunterführung. Da die bestehende Rad- und Gehwegunterführung weitergenutzt werden kann, entstehen keine Kosten.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Kerstin Schreyer  
Staatsministerin

## Joseph Bachhuber

---

**Von:** Franz Xaver Stierstorfer, Straubinger Straße 34, 94333 Geiselhöring <Franz-Xaver.Stierstorfer@t-online.de>  
**Gesendet:** Dienstag, 8. Februar 2022 19:57  
**An:** steinberger; Bachhuber, Joseph; Beranek; Ertl, Christian; Scherm, Walter; Buchner, Jürgen; Scherm Korbinian; Schweinböck, Josef; weigant; Beranek, Christa; boesl, ludwig  
**Betreff:** WG: Antwortschreiben des Ministeriums an MdL Frau Steinberger

Sehr geehrte Frau Abgeordnete,  
liebe Mitstreiter-innen,

zunächst vielen Dank an Sie Frau Steinberger als MdL, für die immerwährende Hilfe und sehr wertvolle Unterstützung.

Die Antwort auf Ihre gezielten Fragen sind, wie so viele Aussagen des Bauamtes und des Ministeriums, voller Widersprüche und allgemeiner Art.

Es grenzt schon an einen Versuch der Verdummung, zeigt aber auf, dass diese Straße unbedingt ins Planfeststellung gebracht werden soll.

Man will nach der peinlichen Pleite mit "Haindling Süd", Gesichtswahrung betreiben und zunächst einmal einen Teilabschluss erzielen, obwohl man weiß, dass ohne die Bereitschaft der Grundeigentümer diese Straße nicht realisiert werden kann. Diese Bereitschaft ist meines Wissens nicht vorhanden und hat auch entscheidend zur Aufgabe von "Haindling Süd" geführt. Das sollte dem Ministerium sehr eindrucksvoll vermittelt werden.

Ich darf anschließend auf einige gravierende Aussagen hinweisen, auf die das Ministerium keine oder widersprüchliche Antworten gab und dabei sich selbst widerlegte.

Frage 1.a):

Bei einem Gesamtverkehr am Stadtplatz von 7100 Fz/Tag werden 3820 als Durchgangsverkehr angegeben (2200 östlich und 1620 westlich der Einmündung Dingolfinger Straße - Stadtplatz).

Gleichzeitig wird der Schwerlastverkehr östlich bzw. westlich der Dingolfinger Strasse mit 200 bzw. 180 Fz/24h angegeben, der als Anteil am Gesamtdurchgangsverkehr mit 59% östlich und 72% westlich der Dgf-Str. festgestellt wird.

Beide Werte einzeln hochgerechnet ergibt einen Gesamtdurchgangsverkehr von rd. 589 Fz/24h und nicht 3820.

Im Gutachten von 2017 ist der Durchgangsverkehr am Stadtplatz (mit rd. 650 Fz/Tag als Summe beider Fahrtrichtungen ) angegeben, der weitgehendst mit dem über den Schwerlastverkehr hochgerechneten jetzigen Angaben des Ministeriums überein stimmt.

**Christian Ertl hat mit seiner akribischen und hervorragenden Präsentation bewiesen, dass die Zahlen des Ministeriums zum Durchgangsverkehr und zur Zunahme des Gesamtverkehrs weder nachvollziehbar noch haltbar sind.**

Zu Fragen 1.c und 2.a):

Welche Erhebungen bilden die Grundlage der sogen. Verkehrsuntersuchungen von 2019, 2021 und 2022?

Die Berechnungen von 2019, 2021 und 2022 basieren auf den Feststellungen von 2016, die sich im Gutachten von 2017 niederschlugen.

Es ist zu hinterfragen, warum 2019,2021 und nun auch noch 2022 andere Bewertungen erfolgten, nachdem seit 2016 keine Untersuchungen vor Ort mehr gemacht wurden, die Trassenführung unverändert blieb und das Gesamtverkehrsaufkommen zumindest stagniert.

Zu 2.c): Der Südring entspricht der Trasse "Haindling Nord". Also wurde diese Tasse auch 2017 schon untersucht. Dieser Verwässerung ist Etikettenschwindel des Ministeriums und passt ins Bild, bei dem man versucht Argumente gegen einen Südring zu entschärfen.

Den Menschen vor Ort soll mit der Bezeichnung "Handling Nord" eine unproblematische Lage der Straße suggeriert werden, obwohl es sich um den von höchster Stelle, Regierung und Stadtrat schon einmal abgelehnten engen Südring um Geiselhöring handelt.

**Wenn man die Feststellungen in den jeweiligen Gutachten von 2002 bis 2017 heranzieht, sind die Unterschiede in den neuen Bewertungen von 2019, 2021 und 2022 m.E. Gefälligkeitsberechnungen und müssen vom Ministerium begründet werden.**

**Anschließend sollen die Feststellungen aus den jeweiligen Gutachten, die auf realen Zahlen durch Zählungen und Befragungen basieren, aufzeigen, wie unglaublich die neuesten Bewertungen erscheinen:**

**2002/2003:** ..... *So sind es fast 1600 Kfz/Tag die heute noch im Zuge der St2142 als Durchgangsverkehr durch Geiselhöring fahren.*

**2008:** .....*Gegenüber der Befragung aus dem Jahre 2002 an gleicher Stelle ist Anzahl des Durchgangsverkehrs der auch über die Umfahrung fahren könnte, deutlich zurückgegangen (von 1600 auf 950 Kfz/Tag als Summe beider Fahrtrichtungen). Der Anteil des Quellverkehrs aus Geiselhöring hat somit deutlich zugenommen.*

**2017:** ..... *Gegenüber der Befragung aus dem Jahre 2008 an gleicher Stelle ist die Anzahl des Durchgangsverkehrs durch Geiselhöring, der auch über die Umfahrung fahren könnte, weiter zurückgegangen (von 950 Kfz/Tag auf rd. 650 Kfz/Tag als Summe beider Fahrtrichtungen).*

**Aussage des Ministeriums im Schreiben vom 15.01.2017 an Frau MdL Steinberger:**

- *Gesamtverkehrsbelastung der ST 2142 beträgt 7100 Kfz/24h*
- *Ziel- und Quellverkehre 6254 Kfz/24h*
- ***Bleiben rd. 846 Kfz/24h als reiner Durchgangsverkehr***

***Darauf hat das Ministerium keine Antwort gegeben!***

Auffallend aber nicht ohne Absicht, sind die gebetsmühlenartigen Aussagen zur Regionaltrasse. Warum gibt man die Verkehrszunahme auf dieser Trasse seit 2002 nicht an?

Die Aussagen zur Bahn sind bereits bekannt, sind Absichtserklärungen und überraschen nicht, werden jedoch aufgrund meiner Erfahrungen mit der Bahn, eine jahrelange Vorlaufzeit benötigen, zumal alleine die Umsetzung zur Sicherung der Bahnübergänge von Geiselhöring bis Neufahrn bis etwa 2026 angepeilt wird.

Und Wunder kann man von der DB nicht erwarten!

Ich möchte schließlich allen danken, die seit Jahren gegen diesen Unsinn kämpfen, wobei besonders Joseph Bachhuber als Koordinator ein besonderer Dank gebührt. Also machen wir weiter- wir werden gewinnen!

Vielen Dank und viele Grüße

F.X. Stierstorfer

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Rosi Steinberger BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

vom 11.01.2022

- mit Drucklegung -

### Ortsumfahrung Geiselhöring

Die Ortsumfahrung von Geiselhöring als Staatsstraße befindet sich gerade in der Vorplanung.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. a) Wie hoch schätzt die Staatsregierung den Anteil des Durchgangsverkehrs am Verkehrsaufkommen in Geiselhöring?
1. b) Als wie hoch wird die Entlastungswirkung der Ortsumfahrung auf die Verkehrssituation in Geiselhöring eingeschätzt?
1. c) Auf welchen Berechnungen fußen diese Zahlen?
  
2. a) Welche Verkehrsgutachten zu dieser Ortsumfahrung sind der Staatsregierung bekannt?
2. b) Welche Entlastungswirkung wurde in den Gutachten jeweils durch die Ortsumfahrung errechnet?
2. c) Wie erklärt sich die Staatsregierung die Unterschiede in den Gutachten von 2017 bzw. 2019?
  
3. a) Welche Verkehrszählungen liegen den Gutachten jeweils zugrunde?
3. b) Wann wurden diese Verkehrszählungen jeweils durchgeführt?



4. a) Welche Pläne der Deutschen Bahn gibt es für die Bahnstrecke Neufahrn – Perkam?
4. b) Welche dieser geplanten Änderungen stehen im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung Geiselhöring?
4. c) Welche Bahnübergänge der Strecke sollen im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung höhenfrei ausgebaut werden?
5. a) Welche Kosten entstehen für die Stadt Geiselhöring durch den Ausbau der Anschlussstellen an die Ortsumfahrung?
5. b) Welche Kosten entstehen für die Stadt Geiselhöring durch den höhenfreien Ausbau der Bahnübergänge?
5. c) Welche Kosten entstehen für die Stadt Geiselhöring durch die Überführung von Gemeindeverbindungsstraßen über die Ortsumfahrung?
6. a) Welche naturschutzfachlichen Erhebungen wurden bisher im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung durchgeführt?
6. b) Welche Ergebnisse lieferten diese Erhebungen?
6. c) Welche naturschutzfachlichen Erhebungen werden zusätzlich im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung benötigt?
7. a) Welche Punktebewertung hat die Ortsumfahrung Geiselhöring nach dem neuen Bewertungssystem für den Staatsstraßenbau erhalten?
7. b) Welche Mittel plant die Staatsregierung in den kommenden Jahren jährlich für den Staatsstraßenneubau zur Verfügung zu stellen?
7. c) Wie hoch werden derzeit die Kosten für die Ortsumfahrung Geiselhöring eingeschätzt?
8. a) Welche Pläne gibt es für die Querung der Ortsumfahrung für Fußgänger?
8. b) Welche Pläne gibt es für die Querung der Ortsumfahrung für Radfahrer?
8. c) Wer müsste im Fall der Umsetzung der in 8.a) und 8.b) genannten Pläne jeweils für die entstehenden Kosten aufkommen?