

„Verkehrsberuhigung – der richtige Weg“

IG „Haindling-Nord: Nein – Regionaltrasse: Ja“ sieht Möglichkeiten für die Innenstadt

Geiselhöring. (aha) Bereits im März 2023 haben die Mitglieder der Interessengemeinschaft „Haindling-Nord: Nein – Regionaltrasse: Ja“ auf einem großen Plakat zahlreiche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für die Innenstadt von Geiselhöring vorgeschlagen. „Es hat eine Zeit lang gedauert, aber dann kam Bewegung in die Sache“, so Mitglied Christian Ertl.

Durch diese Maßnahme fallen nach Ansicht der Interessengemeinschaft gleich drei zentrale Argumente der Bedarfsermittlung für die geplante Umgehungsstraße weg: zu schnelles Fahren, zu lautes Fahren und zu viel Schadstoffausstoß. Auch die Sicherheit wird erhöht, da sich der Bremsweg verkürzt.

Ebenfalls positiv werten Joseph Bachhuber und Christian Ertl von der IG die grundsätzliche Gesetzesänderung beim Staatsstraßenneubau: „Statt weiter am alten Ausbauplan von 2011 festzuhalten, werden nun Neubewertungen vorgenommen und alte Pläne hinterfragt. So besteht auch für uns die berechtigte Hoffnung, dass durch eine notwendige, aktualisierte, umfassende Neubewertung die vollkommen aus der Zeit gefallene Umgehungs ‚Haindling-Nord‘ nun endlich ad acta gelegt werden kann.“

Stattdessen hätte auch die Stadt Geiselhöring genug Möglichkeiten, den innerstädtischen Verkehr weiter zu beruhigen und zu entlasten. So könnte nun auch die zweite Hälfte des Stadtplatzes ab Zebrastrifen beim Café Löw bis hinunter zum Lins und die gesamte Regensburger Straße bis „Bick-Eck“ zum Tempo-30-Lärmschutzbereich erklärt werden, da diese Straßen als Ortsstraßen in der Verantwortung



Christian Ertl fordert im Namen der Interessengemeinschaft, die Tempo-30-Zone auf den gesamten Stadtplatz, den Lins und die Regensburger Straße auszuweiten. Das Plakat zeigt die Vorschläge der IG zur Verkehrsberuhigung.

Foto: Alois Hauner

der Stadt liegen. Weitere Möglichkeiten zur Verkehrslenkung und -beruhigung für Kommunen ergeben sich durch die Novelle der Straßenverkehrsordnung (Oktober 2024), die als Verwaltungsvorschrift seit Mai 2025 in Kraft getreten ist. Mit ihr wurden die Möglichkeiten für Tempo-30-Bereiche an schützenswerten Einrichtungen in § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 erweitert. Es zählen nun neben Einrichtungen für

Menschen mit Behinderungen und Spielplätzen auch Fußgängerüberwege und hoch frequentierte Schulwege dazu. „Und genau diese beiden letztgenannten Bereiche gibt es in der Dingolfinger Straße“, betont Joseph Bachhuber. „Wir haben dort zwei Fußgängerüberwege an einem besonders frequentierten Schulweg.“ Es wäre also durchaus sinnvoll, dort Tempo-30-Bereiche einzurichten.

Weitere Möglichkeiten laut Straßenverkehrsordnung

Die neue Straßenverkehrsordnung lässt sogar noch eine weitere Möglichkeit zu, den sogenannten „Lückenschluss“ zwischen Tempo-30-Strecken (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 4 Alt. 2 StVO). Damit können mehrere aufeinanderfolgende Tempo-30-Bereiche innerhalb von 500 m zusammengefasst und damit die Sicherheit enorm erhöht werden. Mit den genannten Gesetzesänderungen in der Straßenverkehrsordnung 2025 entsteht nunmehr ein Gestaltungsspielraum, „der, kreativ und konsequent genutzt, den Bau der Umgehungsstraße komplett überflüssig machen wird“, gibt sich Christian Ertl von der IG überzeugt.

Die beiden IG-Mitglieder haben noch weitere Vorschläge im Portfolio, zum Beispiel die Wiedereinführung des bereits einmal vorhandenen Durchfahrtsverbots für Lastwagen am Stadtplatz. Darüber hinaus sieht eine moderne Straßenführung auch für Radfahrer sichere Bereiche vor, etwa Fahrradspuren. In Zeiten angespannter Finanzen sollte der Stadtrat die Schaffung von kostengünstigen Fahrradspuren innerhalb der Stadt gegenüber dem

kostspieligen Neubau von Radwegen außerorts priorisieren. „Die Beispiele Alburg und Stadt Bogen zeigen, dass dies möglich ist“, führt Christian Ertl an.

Beide IG-Mitglieder appellieren an die Stadtverwaltung einschließlich Stadtrat, vor einem Bau der Umgehungsstraße zunächst die Ideen zur innerstädtischen Verkehrsberuhigung zu realisieren. Einen konkreten Maßnahmenkatalog dazu gibt es bereits seit einem überfraktionellen Ortstermin 2024, die vorgenannten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen eingeschlossen. Dazu komme, dass damit Staat und Stadt ihre Pflichten erfüllen könnten: zum einen die Neuanfertigung der Straßenoberfläche einschließlich der Bürgersteige und zum anderen die Sanierung der Abwasserkanäle am Stadtplatz und in der Dingolfinger Straße. „Das kostet natürlich Geld, aber in Zeiten klammer Kassen sollten Staat und Stadt trotzdem ihre Pflichten erfüllen, die für Jahrzehnte ausgelegt sind, anstatt mindestens 50 Millionen in einen Umgehungsstraßenneubau zu stecken und zusätzlich die Ortsdurchfahrt sanieren zu müssen“, betont Bachhuber.

Genau dies gelte auch für den Ortsteil Hirschling. Die 2024 durchgeführten Arbeiten an der Deckschicht hätten lediglich den „Flickenteppich“ erweitert und zu keiner Verbesserung geführt. Im Gegenteil. Jetzt sei es noch lauter, da die Straße noch unebener geworden sei, beklagten sich Anwohner. Hirschling benötigt nach Ansicht von Bachhuber und Ertl an den Ortseingängen Fahrbahnteiler und in der Ortsmitte einen Fußgängerüberweg mit Querungshilfe.