

Über 40 Anmeldungen liegen vor

Umgehung Geiselhöring-Hirschling: Mit dem Erörterungstermin am 8. Mai endet die Anhörungsphase im Planfeststellungsverfahren. Was das bedeutet und wie es weitergeht.

Von Claudia Stecher

Geiselhöring. Im Juli 2023 hat die Regierung von Niederbayern das Planfeststellungsverfahren für den Bau der Ortsumgehung Geiselhöring-Hirschling eingeleitet. Nun, nach knapp drei Jahren, steht die Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung vor dem Abschluss.

Anfang April hat die Regierung von Niederbayern darüber informiert, dass im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ab dem 8. Mai die Erörterung angesetzt ist. Diese setzt in einem Planfeststellungsverfahren den Schlusspunkt hinter das Anhörungsverfahren, zu dessen Beginn es – innerhalb eines bestimmten Zeitrahmens – Bürgern, Vereinen und Behörden möglich ist, sich zu einem geplanten Infrastrukturprojekt zu äußern und Bedenken vorzubringen. Im Fall der Ortsumgehung von Geiselhöring endete diese Frist im Oktober 2023.

68 Personen haben Einwendungen erhoben

Laut Regierung von Niederbayern haben 68 Personen Einwendungen zum Bau der Trasse erhoben. Zudem seien, durch eine Initiative vor Ort, inhaltsgleiche Einwendungen von über 230 Personen eingegangen. Weitere rund zwei Dutzend Träger öffentlicher Belange, Umweltverbände und Behörden sowie Kommunen hätten Stellungnahmen abgegeben. Die Einwendungen hätten sich insbesondere auf die Veränderungen des Landschaftsbildes, den Naturschutz und den Flächenverbrauch bezogen.

Die Regierung von Niederbayern als Planfeststellungsbehörde hat diese umfangreichen Unterlagen zwischenzeitlich gesichtet und an den Vorhabenträger, das Staatliche Bauamt in Passau, weitergeleitet, das für die Planung und die Realisierung der Ortsumgehung verantwortlich zeichnet. Dort wiederum hat man sich mit den Einwendungen auseinandergesetzt und die Erörterungen darauf zurück an die Regierung von Niederbayern übermittelt. Die nun, mit der Festsetzung der Erörterungstermine, das formale Ende des Anhörungsverfahrens eingeleitet hat.

Lösungsorientierter Austausch im Vordergrund

Wie Tobias Gierl, Leiter der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Regierung von Niederbayern, auf



So hat das Staatliche Bauamt Passau die Umgehung Geiselhöring-Hirschling geplant. In den kommenden Tagen findet im Zuge des von der Regierung von Niederbayern eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens die Erörterung der hierzu vorgebrachten Einwendungen statt. Skizze: Regierung von Niederbayern

Nachfrage erklärt, dient die Erörterung dazu, die Einwendungen und Stellungnahmen zum Bau der Ortsumgehung Geiselhöring – Hirschling „in einem strukturierten Rahmen gemeinsam mit den Beteiligten zu erörtern“. Ein sachlicher und lösungsorientierter Austausch stehe dabei im Vordergrund.

Erörterungstermine nur für berechnigte Teilnehmer

Die Erörterung zur Ortsumgehung Geiselhöring – Hirschling umfasst vier Termine – diese sind nicht öffentlich und nur für berechnigte

Teilnehmer zugänglich: Am Freitag, 8. Mai, sowie am Montag, Dienstag und Mittwoch darauf werden die Regierung von Niederbayern und das Staatliche Bauamt Passau jeweils in den persönlichen Dialog mit den betroffenen Kommunen, Behörden und Bürgern sowie denjenigen treten, die Einwendungen gegen den Umgehungsstraßenbau erhoben oder Stellungnahmen dazu abgegeben haben. Laut Gierl liegen zu den Terminen, die allesamt in Geiselhöring stattfinden, insgesamt über 40 Anmeldungen vor. Es handelt sich überwiegend um Privatpersonen.

Gierl betont, dass es vonseiten der Regierung von Niederbayern hinsichtlich der Art der Einwendungen keine Einschränkungen gegeben habe. Jeder habe seine Betroffenheit darlegen können. Ziel sei es nun unter anderem, offene Fragen zu klären sowie gegenseitiges Verständnis zu fördern und, „so weit möglich“, einvernehmliche Lösungen zwischen den Einwendern und dem Vorhabenträger – also dem Staatlichen Bauamt – zu finden.

6,3 Kilometer lange, bahnparallele Trasse

Über eine Ortsumgehung von Geiselhöring und wie eine solche verlaufen soll, wird im Labertal seit Jahrzehnten intensiv diskutiert. Das Staatliche Bauamt Passau hat in der Vergangenheit mehrere potenzielle Trassenführungen geprüft und schließlich die Variante „Handling Nord“ in die Planfeststellung gebracht. Offiziell betitelt wird die Umgehung als „Ortsumgehung Geiselhöring – Hirschling“. Gebaut werden soll sie im Zuge der St 2142, als eigenständiges Teilprojekt der sogenannten „Labertaltrasse“ von der B15 neu bei Neufahrn/Niederbayern nach Straubing. Vorgehen ist eine 6,3 Kilometer lange bahnparallele Trasse zwischen Geiselhöring und Perkam, bei deren Bau auch vier höhengleiche Bahnübergänge durch Über- oder Unterführungen ersetzt werden sollen. Die Innenstadt von Geiselhöring und die Ortsdurchfahrten von Hirschling und Perkam sollen durch die Umgehungsstraße vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Nach den in den kommenden Tagen anstehenden Erörterungsterminen ist das Anhörungsverfahren zum Bau der selbigen formal abgeschlossen. Und wie geht es dann weiter im Planfeststellungsverfahren? Tobias Gierl formuliert es so: Im Anschluss gelte es, die Fragen zu klären, die gegebenenfalls noch offen seien. „Danach wird in die Entscheidungsfindung eingetreten.“

Planfeststellungsverfahren

Hier handelt es sich um ein gesetzlich geregeltes behördliches Prüfverfahren für ein großes Bauprojekt, an dessen Ende entschieden wird, ob und unter welchen Bedingungen es umgesetzt werden darf. Am Ende steht der Planfeststellungsbeschluss. Informationen zum Ortsumgehung Geiselhöring unter <https://regierung.niederbayern.bayern.de>

Feuerwehr feiert Florianifest

Geiselhöring. (aha) Die FFW begeht am heutigen Freitag das Florianifest. Hierzu treffen sich die Feuerwehren aus der Großgemeinde ab 8.30 Uhr beim Gerätehaus an der Hadersbacher Straße, wo um 8.50 Uhr der Abmarsch zur Stadtpfarrkirche beginnt.

Um 9.30 Uhr findet dort ein Gedankgottesdienst statt. Im Anschluss wird am Kriegerdenkmal ein Kranz niedergelegt. Danach wird um 11 Uhr das TLF-Fahrzeug 3.000 gesegnet. Im Rahmen eines Festaktes werden im Lehrsaal des Feuerwehrhauses Ehrenzeichen verliehen.

Ab 12 Uhr gibt es Mittagessen. Für Kaffee und Kuchen ist gesorgt. Es ist eine Hüpfburg aufgestellt. Außerdem sind Fahrten mit dem Feuerwehrauto möglich. Abends öffnet die Florianibar. Die Bevölkerung ist willkommen.

Volksmusikalische Maiandacht

Handling. (jba) Der Pfarrgemeinderat der Pfarrei Hainsbach-Handling veranstaltet auch in diesem Jahr wieder seine traditionelle volksmusikalische Maiandacht. Diese findet am Donnerstag, 14. Mai, um 14 Uhr in der Wallfahrtskirche „Mariä Himmelfahrt“ in Handling statt. Die Maiandacht, die seit vielen Jahren ein fester Bestandteil im kirchlichen Jahreskreis der Pfarrei ist, bietet Gläubigen und Besuchern Gelegenheit, gemeinsam inzueinander, zu beten und die Gottesmutter Maria in besonderer Weise zu ehren. Die feierliche Gestaltung übernimmt Stadtpfarrer Josef Offenbeck aus Geiselhöring.

Für die musikalische Gestaltung sorgt die Familienmusik „Peterlöhner Stubnmusik“ aus Wiesenfelden. Mit traditionellen Instrumenten wie Gitarre, Hackbrett und gegebenenfalls Kontrabass werden die Musiker die Feier mit volksmusikalischen Weisen bereichern und so zu einer besonders festlichen Atmosphäre beitragen. Zwischen den Musikstücken tragen Mitglieder des Pfarrgemeinderates verbindende Texte und meditative Gedanken vor. Diese begleiten die Besucher inhaltlich durch die Maiandacht und laden dazu ein, über Glauben und Marienverehrung nachzudenken. Im Anschluss an die Marienfeier sind alle Besucher zu einem gemütlichen Beisammensein bei Kaffee und Kuchen im Pfarrheim willkommen. Dabei besteht Gelegenheit zu Gesprächen und zum geselligen Austausch. Der Reinerlös kommt gemeinnützigen Einrichtungen zugute.

Bald ist Muttertag!

Überraschen Sie die beste Mama der Welt ...

www.idowa.de

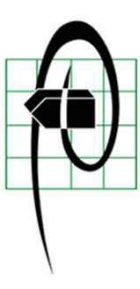


ANZEIGENSERVICE STRAUBING
Ludwigsplatz 32 · 94315 Straubing
Telefon: 094 21/940-6200
Fax: 094 21/940-6240
anzeigen@straubinger-tagblatt.de

BOGENER ZEITUNG
Stadtplatz 16 · 94327 Bogen
Telefon: 094 22/85 85-0
Fax: 094 22/85 85-20
anzeigen@bogener-zeitung.de

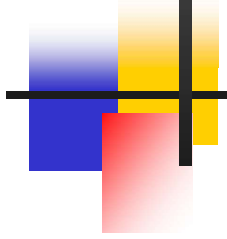
... mit einem lieben Muttertags-Gruß in der Tageszeitung

JETZT AUCH ONLINE bequem gestalten und buchen: anz.idowa.de/herzliche



RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement

Präsentation zum Erörterungstermin Ou Geiselhöring – Einwendungen der IG



Auftraggeberin:

**Interessengemeinschaft (IG)
“Haindling Nord”:** Nein –
“Regionaltrasse: Ja

Auftragnehmer:

**Mediator/ Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn
RegioConsult.**

Verkehrs- und Umweltmanagement.

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe & Pascal Schleicher
Partnerschaftsgesellschaft (PartG)**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg
Tel. 06421/686900, Fax 06421/686910**

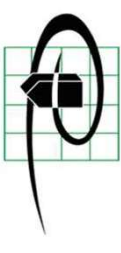
info@regioconsult-marburg.com

www.RegioConsult-Marburg.com

Gliederung

1. Anforderungen an eine Verkehrsuntersuchung
(z. B. Ortsumgehung)
2. Anforderungen an die Dokumentation
3. Anforderungen an Qualitätssicherung
4. VU Prof. Kurzak
5. Variantenprüfung
6. Empfehlung

Anforderungen an eine Verkehrsuntersuchung



RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement

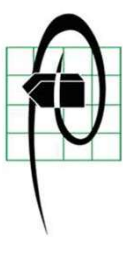
Variantenvergleich Ortsumgehung

Beschreibung der Planungsaufgabe:

Bei der Straßenplanung des Bundes und der Länder werden in der Planungsstufe „Vorplanung“ gemäß RE (Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau, Ausgabe 2012) Varianten zur Lösung einer verkehrlichen Planungsaufgabe gesucht, Trassenvarianten entwickelt und diskutiert, um schließlich eine bevorzugte Variante auszuwählen. In diesem Rahmen werden unterschiedliche Aspekte, wie beispielsweise die Wirtschaftlichkeit der Varianten betrachtet. Die Planungsaufgabe „Variantenvergleich Ortsumgehung“ behandelt die Anforderungen an ein Verkehrsnachfragemodell als Grundlage für den in der Vorplanung vorgesehenen Variantenvergleich.

Die Anforderungen unterscheiden sich von den örtlichen Randbedingungen in denen das Straßenprojekt eingebunden ist. Die für diese Planungsaufgabe beschriebenen Anforderungen und (Mindest-)Empfehlungen gehen davon aus, dass es sich bei der zu untersuchenden Ortsumgehung um eine Umfahrung einer mittelgroßen Stadt handelt, das vorhandene sowie das geplante Straßennetz Routenalternativen ermöglicht und es ein Verlagerungspotential zwischen IV und ÖV gibt.

Anforderungen an eine Verkehrsuntersuchung



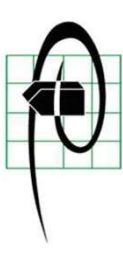
RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement

Grundsätzliche Anforderungen:

- Untersuchung unterschiedlicher Varianten (Planfälle) für eine Ortsumgehung zur Identifizierung einer geeigneten Variante
- Ggfs. Bereitstellung der erforderlichen Eingangsdaten (Verkehrsstärken) für weitere Berechnungsverfahren (z.B. RWS [34], HBS [45], Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen, FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen)
- Erstellung eines Vergleichsfalls (Planungsnullfall) und mehrerer Varianten (Planfälle) in denen die durch die Maßnahme bedingten Verkehrsveränderungen für ein Prognosejahr vorausgeschätzt werden.
- Als Prognosejahr ist entweder das Jahr festzulegen, in dem das mit der Straßenbaumaßnahme bezweckte Ziel als voll erreicht gilt oder ein Zeitraum von **ca. 15 Jahren unter Berücksichtigung der demographischen, wirtschaftlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklungen**
- Wirkungsabschätzung für die Varianten (Verkehrsstärken auf Streckenabschnitten, Fahrgastaufkommen im ÖV), Interdependenzbetrachtung Straße/Schiene

Anmerkung: Dieser Aspekt ist wegen der parallel verlaufenden Bahnstrecke von besonderer Bedeutung!

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2022): EVNM-PV, Variantenvergleich Ortsumgehung, S. 224, Hervorhebung RegioConsult



Anforderungen an die Dokumentation (I)

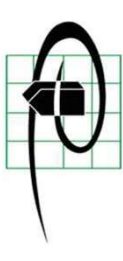
Thema	Inhalte
Untersuchungsinhalt (vgl. Kapitel 7.1-7.3)	Zusammenfassende verbale Beschreibung der Untersuchungsinhalte. Übersicht der <ul style="list-style-type: none"> • untersuchten Nachfrageberechnungen (Szenarien, Prognoseplänefälle.) • sowie der • zugehörigen Netzfälle (z.B. Umweltszenario 2030 mit Schnellbusnetz) mit Verweis auf die detaillierten Beschreibungen im Schlussbericht. Zusammenfassende Darstellung von Mobilitätsseckwerten: <ul style="list-style-type: none"> • Durchschnittliche Wegeanzahl/Tag, • Modal-Split über alle Wegezwecke • etc. Bei Relevanz hinsichtlich der Aufgabenstellung. Differenzierte Darstellung ausgewählter Kenngrößen wie z.B. <ul style="list-style-type: none"> • personengruppenspezifischer Modal-Split, • Reiseweiten(-verteilung), • relationsbezogene Auswertungen, berechnete Quelle-Ziel-Reisezeiten mit gemessenen Fahrtzeiten für ausgewählte Relationen (Durchschnittsgeschwindigkeiten im unbelasteten Netz) • usw.
Ergebnisse Nachfrageberechnung (vgl. Kapitel 6.7.3)	Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen. Verweis auf die Verkehrsbelastungsbilder im Schlussbericht. Bei Relevanz hinsichtlich der Aufgabenstellung, Darstellung ausgewählter Analysen der Ergebnisse wie z.B. <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsnachfrage nach Fahrzeugarten, • Personengruppen, • Differenzbilder, • Stromanalysen, Verkehrsspinnen zur Angabe der Verkehrsverflechtungen • usw.
Berechnete Verkehrsbelastungen (vgl. Kapitel 6.7.3)	Zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen. Verweis auf die Verkehrsbelastungsbilder im Schlussbericht. Bei Relevanz hinsichtlich der Aufgabenstellung, Darstellung ausgewählter Analysen der Ergebnisse wie z.B. <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsnachfrage nach Fahrzeugarten, • Personengruppen, • Differenzbilder, • Stromanalysen, Verkehrsspinnen zur Angabe der Verkehrsverflechtungen • usw.

- Teil A: Datenblatt (Projektübersicht)
- Teil B: Eingangsdaten und Modellansatz
- Teil C: Dokumentation der Modellergebnisse
- Teil D: Dokumentation der Qualitätssicherung und der Gütemaße (Validierungsbericht)
- Teil E: Technische Dokumentation

Anforderungen an die Dokumentation (II)

Thema	Inhalte
Qualitätssicherungsprozess (vgl. Kapitel 6.1)	Beschreibung des Qualitätssicherungsprozesses gem. Kapitel 6.1, Bild 39: Verifizierungen, Überprüfung Eingangsdaten, Kalibrierung und Validierung, Dokumentation händischer Eingriffe, die nicht nach einheitlichen im Modellalgorithmus integrierten Regeln erfolgten.
Vereinbarte Gütemaße mit zugehörigen Zielwerten (vgl. Kapitel 6.4)	<p>Darstellung der Gütemaße und deren Ausprägung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einzelwerte • Mengen von Einzelwerten • Verteilungen • Visuelle Analysen (Dokumentation der erzeugten Matrizen und der Widerstandsfunktion eines Netzobjekts, einer Relation, eines Modus oder einer Relation aus einzelnen Kenngrößen (z.B. Zeit, Länge, Kosten) • Darstellungen von erhobenen und modellierten Reisezeiten auf stichprobenartig ausgewählten Routen. • Darstellung von Geschwindigkeits- und Auslastungsklassen • Verkehrserhebungsdaten • Siedlungsstrukturdaten • Verkehrsangebotsdaten <p>Insbesondere.</p> <p>Zellenbezogene Dichten, bspw. Einwohner, Beschäftigte, Kunden / Besucher, ...</p> <p>Darstellung, welche Eingangsdaten mit welchem Ergebnis überprüft wurden.</p> <p>Umgang mit Mängeln bei den Inputdaten des Nachfragemodells.</p> <p>Verweis auf tabellarische Übersichten der verwendeten Algorithmen und deren Parameter. Erläuterung der Parametrisierung.</p>
Prüfung Eingangsdaten (vgl. Kapitel 6.6)	Darstellung der Gütemaße und deren Ausprägung gemäß Tabelle 50
Übersicht Parameter (vgl. Kapitel 6.7.2)	Darstellung der Gütemaße und deren Ausprägung gemäß Tabelle 50
Ergebnis Modellvalidierung (vgl. Kapitel 6.7.3)	Darstellung der Gütemaße und deren Ausprägung gemäß Tabelle 50
Sensitivitäts- und Realitätstests (vgl. Kapitel 6.7.4)	Nennung der durchgeführten Tests mit Darstellung der Testergebnisse.
Umgang mit den Ergebnissen der Güteprüfung	Beobachtungen, die die Anforderungen (z.B. gSQV) nicht einhalten, müssen interpretiert und erklärt werden (vgl. auch 6.9).

Quelle: FGSV (2022): EVNIM-PV, Tabelle 60: Dokumentation der Modellgüte, S. 180



Aufgabenstellung der VU

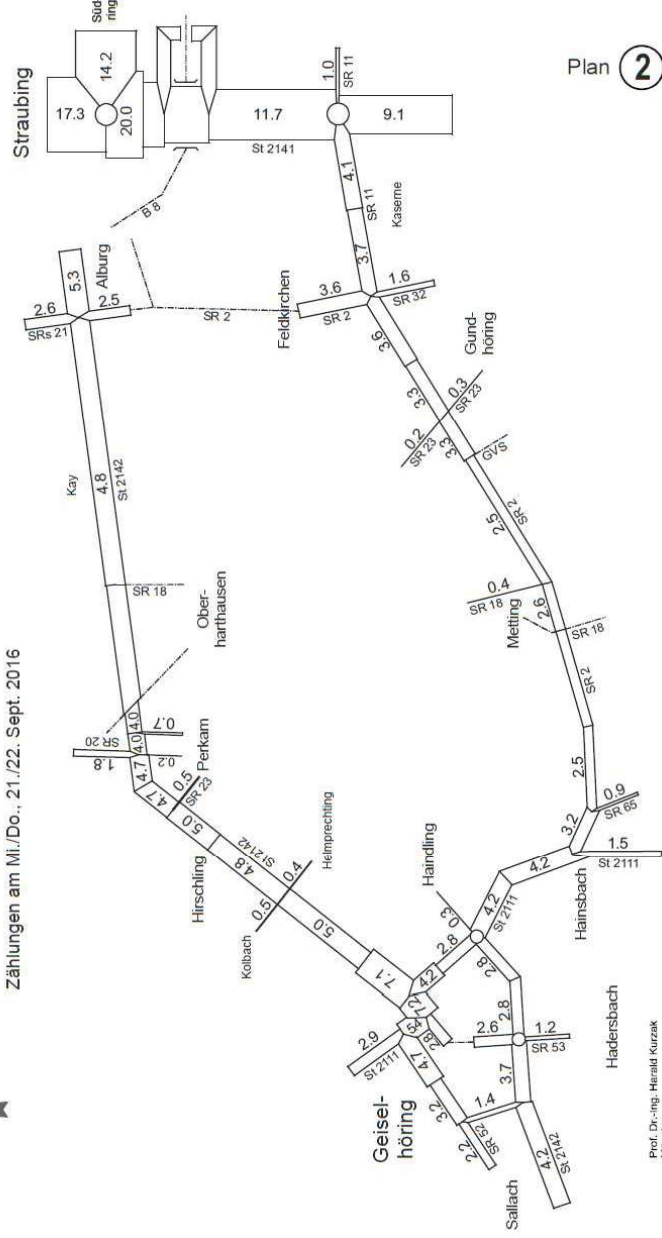
- „Aufgabe der vorliegenden Untersuchung ist es, auf der Grundlage aktueller Verkehrserhebungen die **seit 2008** eingetretene Verkehrsentwicklung in Geiselhöring und auf den Kreisstraßen SR 2 und SR 11 zu quantifizieren und zu dokumentieren. Für den **Prognosehorizont 2035** ist die Belastung der Trassen Haindling-Süd und Haindling-Nord mit dem **Verkehrsmodell Geiselhöring – Straubing** zu ermitteln und die entlastende Wirkung auf das Stadtgebiet Geiselhöring darzustellen. Dabei sind die in Planung bzw. im Bau befindlichen übrigen Straßenbaumaßnahmen im Labertal (**B 15neu, Umfahrung Mellersdorf-Pfaffenberg, Ausbau B 20 Straubing – Landau**) zu berücksichtigen. Als 3. Planfall ist die Effektivität der sog. Regionaltrasse, d. h. mit bestandsorientiertem Ausbau der Kreisstraße SR 2 plus Umfahrung Hainsbach, zu prüfen.“
 - Weiter wird angegeben, dass durch zwischenzeitliche Änderungen in der Umweltgesetzgebung die bisher favorisierte Variante „Haindling-Süd“ den Anforderungen an die Umweltverträglichkeit nicht mehr gerecht werden könne und deshalb „eine deutlich umweltverträglichere **bahnparallele Trasse (Haindling-Nord)** entwickelt“ worden sei.
- Das bedeutet, dass schon eine Festlegung auf die bahnparallele Trasse erfolgt ist und keine ergebnisoffene Untersuchung durchgeführt wurde. Das Verkehrsmodell Geiselhöring-Straubing wurde nicht in dokumentierter Form vorgelegt.**

Verkehrsbefragung von 2016

- Die Verkehrszählung an den Knotenpunkten erfolgte zwischen 6.30 – 10.30 Uhr und 15.00 – 19.00 Uhr. Die Lage der Zähl- und Befragungsstellen wurde sinnvoll gewählt. Auch der Zählzeitraum (September sowie die gewählten Stunden) entsprechen den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).
- Ob es aber gerechtfertigt ist, die Hochrechnungsfaktoren „*weitestgehend in Analogie zu den Zählungen von 2008*“ anzusetzen, müsste begründet werden. Ebenfalls müssen die Hochrechnungsfaktoren angegeben werden und es muss dargestellt werden, wo sie verändert wurden. Denn sie wurden nur „*weitestgehend*“, wie 2008 verwendet.
- Außerdem wäre zu erwarten gewesen, dass für ein Planfeststellungsverfahren, dass im Jahr 2023 eröffnet wird, auf eine Verkehrsuntersuchung zurückgegriffen wird, die auf **dem aktuellen Verkehrsgeschehen** beruht. Denn das Verkehrsgeschehen ist durch die Entwicklungen seit der Corona-Pandemie und die Auswirkungen des Ukraine-Konflikts erheblich beeinflusst worden. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung sind die Zählergebnisse von 2016 bereits sieben Jahre alt.

Verkehrsbelastungen Werktag 2016

Verkehrsuntersuchung Geiselhöring
 Querschnittsbelastungen
 Raum Geiselhöring
 Gesamtverkehr in 1.000 Kfz/24 Std.
 Zählungen am Mi./Do., 21./22. Sept. 2016



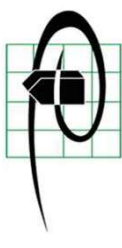
Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
Münster

Quelle: Kurzak (25.3.2021): Verkehrsuntersuchung St 2142 Umfahrung Geiselhöring, 2019 / 2021, Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von 2008; Plan 2

Ab Belastungen von 9.000 Kfz/24h (DTV) werden Umfahrungen für kleine Orte in der Fachliteratur für erforderlich gehalten, wovon Geiselhöring weit entfernt ist. Von diesen Belastungen ist die Ortsumgehung weit entfernt. Vgl. VSU, HB Verkehrsconsult, Bergische Universität (1997): Fortschreibung der Methodik zur Bewertung städtebaulicher Effekte in der BWVP, Forschungsvorhaben FE-Nr. 90425/94, Endbericht. Im Auftrag des BMVBW unter Bezug auf Topp, S. 117ff.

Insgesamt ist das Verkehrsaufkommen auf dem kurzen Abschnitt des Stadtplatzes so gering, dass aufgrund der absoluten Verkehrsbelastung kein Bedarf für eine Ortsumgehung erkennbar ist. Auch aufgrund des Straßenquerschnitts der Straße Stadtplatz ist in Geiselhöring keine Problemlage erkennbar. Erst ab

Verkehrsveränderungen im Raum Geiselhöring von 2008 bis 2016



RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement

Verkehrsuntersuchung Geiselhöring

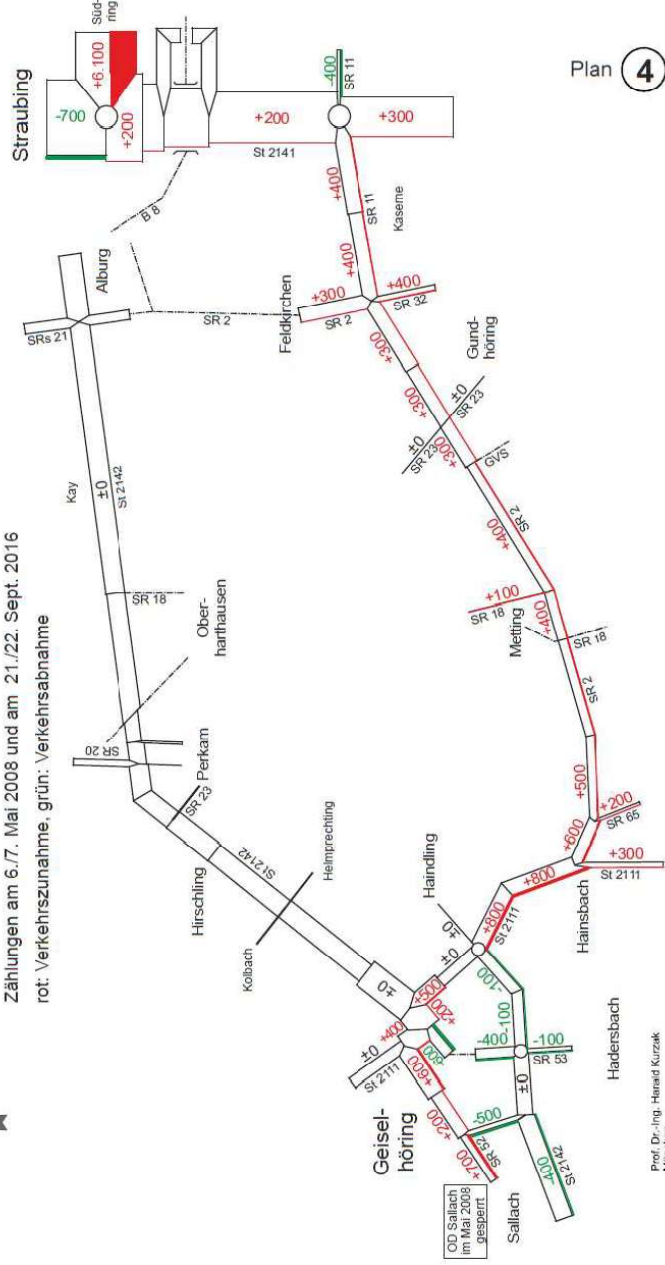
Verkehrsveränderungen

Raum Geiselhöring von 2008 bis 2016

Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Zählungen am 6./7. Mai 2008 und am 21./22. Sept. 2016

rot: Verkehrszunahme, grün: Verkehrsabnahme

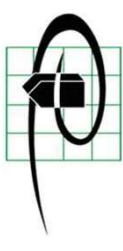


Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
München

Das Aufkommen auf der St 2142 östlich von Geiselhöring bis Perkam und Alburg hat sich **nicht** verändert. Im Gegensatz dazu ist es auf der sogenannten **Regionaltrasse (SR 2 / SR 11)** zu einer **Verkehrszunahme um +300 bis zu +600 Kfz/24h** gekommen.

Auf der St 2111 südlich des Kreisverkehrs beträgt die Zunahme 800 Kfz/24h. Westlich des Kreisverkehrs ist es auf der St 2142 zu einem **Rückgang** des Verkehrsaufkommens um -400 Kfz/24h gekommen sowie auf der parallel verlaufenden Landshuter Straße zwischen Sallach und Geiselhöring zu einer Zunahme um bis zu 700 Kfz/24h.

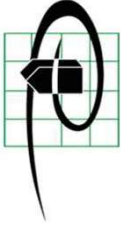
Quelle: Kurzak (25.3.2021): Verkehrsuntersuchung St 2142 Umfahrung Geiselhöring, 2019 / 2021, Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von 2008; Plan 4



Ergebnisse der Verkehrsbefragungen

- Am Querschnitt der St 2142 westlich Hirschling wurde festgestellt, dass 53 % aller Fahrten in Richtung Straubing aus Geiselhöring kommen und weitere 2 % aus Helmprechtling und Haindling. Daraus wird in der Verkehrsuntersuchung der Schluss gezogen, dass die Differenz zu 100 %, also 45 % Durchgangsverkehr durch Geiselhöring sind.
- Zum Vergleich mit den Ergebnissen aus 2008 wird angegeben, dass es nur geringfügige Änderungen in der Herkunft-Ziel-Verteilung in der Größenordnung von wenigen Prozentpunkten gibt. Eine vergleichende Gegenüberstellung gibt es nicht.
- Aus der folgenden Aussage in der Verkehrsuntersuchung wird allerdings deutlich, dass die Bedeutung der St 2142 für Verkehre mit Fahrtziel Straubing Süd bzw. in die Gewerbegebiete im Straubinger Osten abgenommen hat.
- *„Es fahren heute weniger Kfz über die St 2142 in den Straubinger Süden und in die Gewerbegebiete im Straubinger Osten als im Jahr 2008.“*
- Diese Verkehre nutzen heute offensichtlich die SR 11/SR 2.

Durchgangsverkehre am Stadtplatz in Geiselhöring



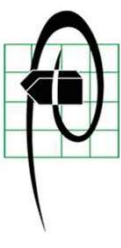
RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement

- Die Durchgangsverkehre über den Stadtplatz und die Quell-/Zielverkehre des Stadtplatzes Geiselhöring wurden nach den Angaben in der Verkehrsuntersuchung sowohl für den Gesamtverkehr als auch den Schwerverkehr dadurch ermittelt, dass die Ergebnisse der Befragungen, **die nur in eine Fahrtrichtung** erfolgten, um die Summe beider Fahrtrichtungen abbilden zu können. **Diese Spiegelung ist nicht sachgerecht.**
 - **Da im Umfeld der Kreuzung Stadtplatz/Dingolfinger Straße keine Befragungsstelle lag, stellt sich die Frage, wie die Werte für den Stadtplatz westlich und östlich der Kreuzung mit der Dingolfinger Straße konkret ermittelt wurden. Dazu fehlen in der Verkehrsuntersuchung jegliche Angaben.**
 - Östlich des Stadtplatzes sind 2.200 Kfz-Fahrten/24h Durchgangsverkehr durch Geiselhöring. Dies entspricht einem Anteil von 31 % des Aufkommens von 7.100 Kfz/24h. Westlich der Kreuzung sind nur 1.620 Kfz-Fahrten/24h dem Durchgangsverkehr zuzuordnen, das entspricht einem Anteil von 22 % des Aufkommens von 7.220 Kfz/24h. **Die deutlichen Unterschiede zwischen den beiden Querschnitten von 580 Kfz/24h werden nicht erklärt.**
-

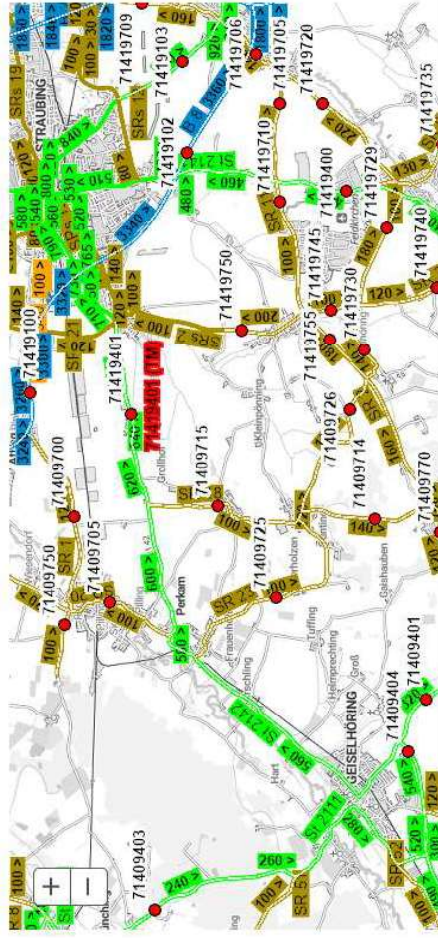
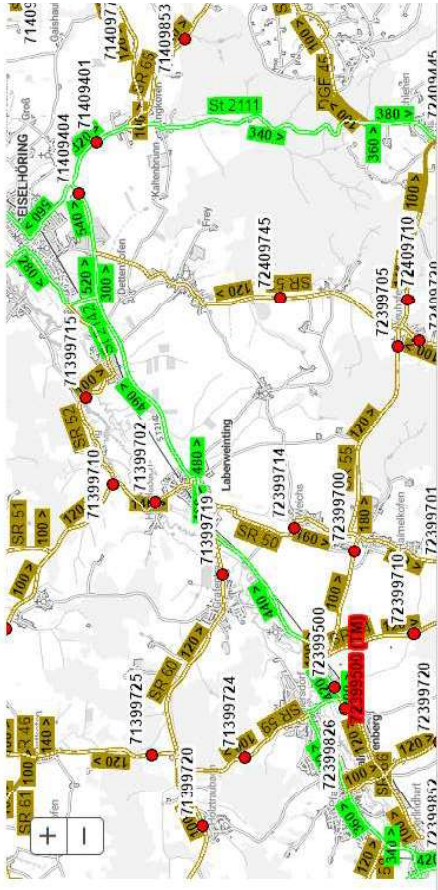
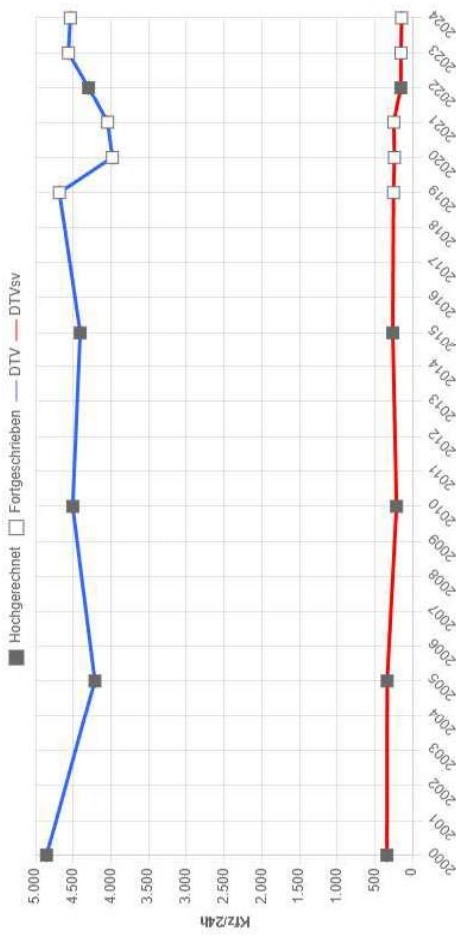
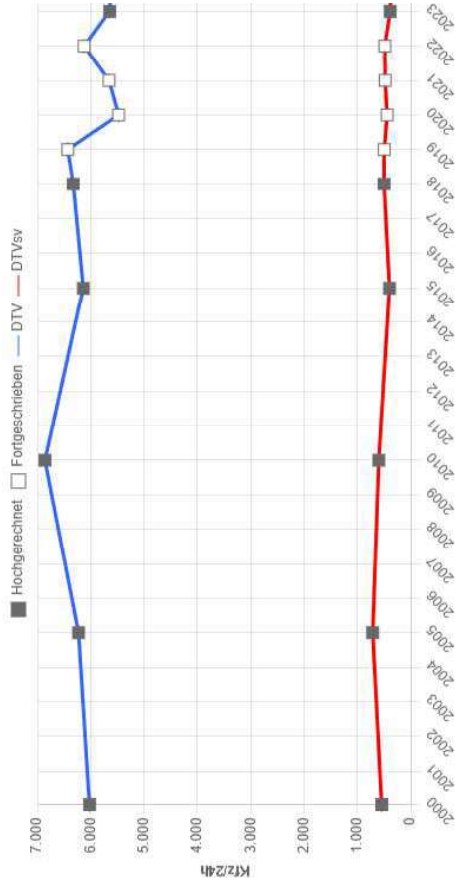
Verkehrsentwicklungen im Umfeld (1)

St 2142 westlich Geiselhöring und

östlich von Geiselhöring



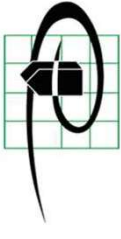
RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement



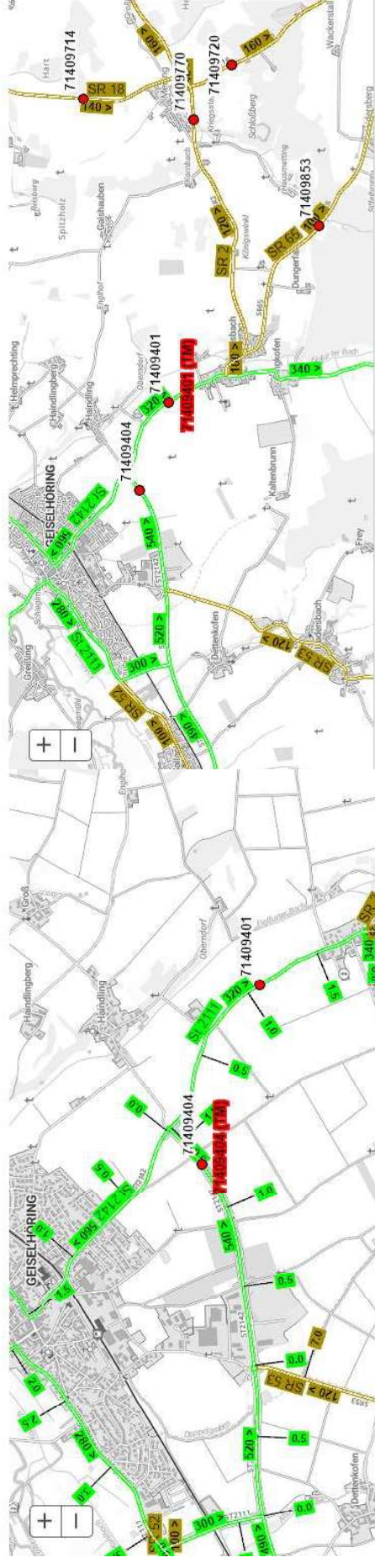
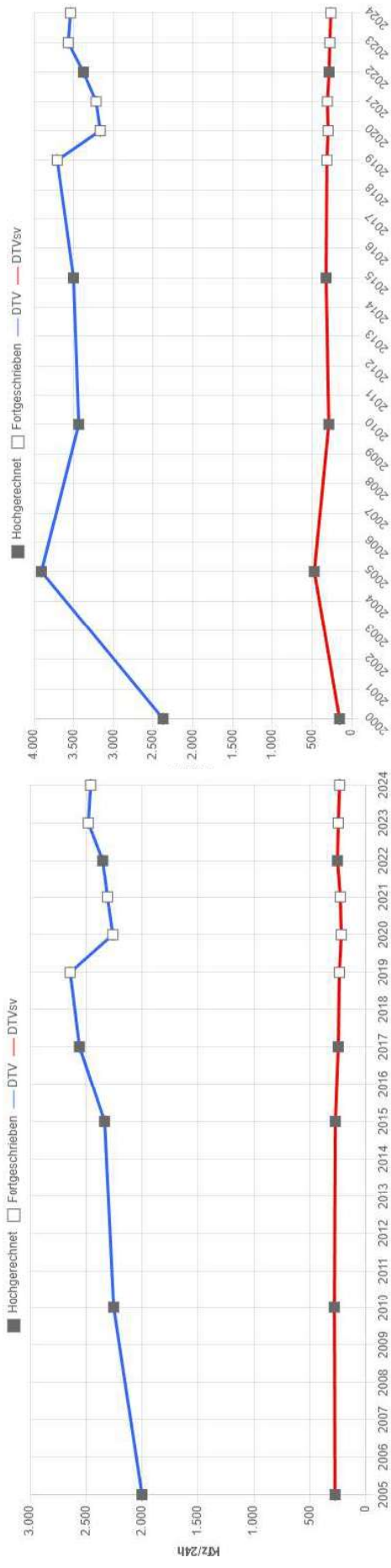
Quelle: Baysis Zählstellenauswahl - Bayerisches Straßeninformationssystem

Verkehrsentwicklungen im Umfeld (2)

St 2142 südlich von Geiselhöring

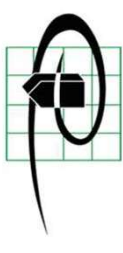


RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement



Aus den Abbildungen auf den Folien 15 und 16 ist zu erkennen, dass das Verkehrsaufkommen im Umfeld von Geiselhöring rückläufig ist und außerdem sehr gering ist.

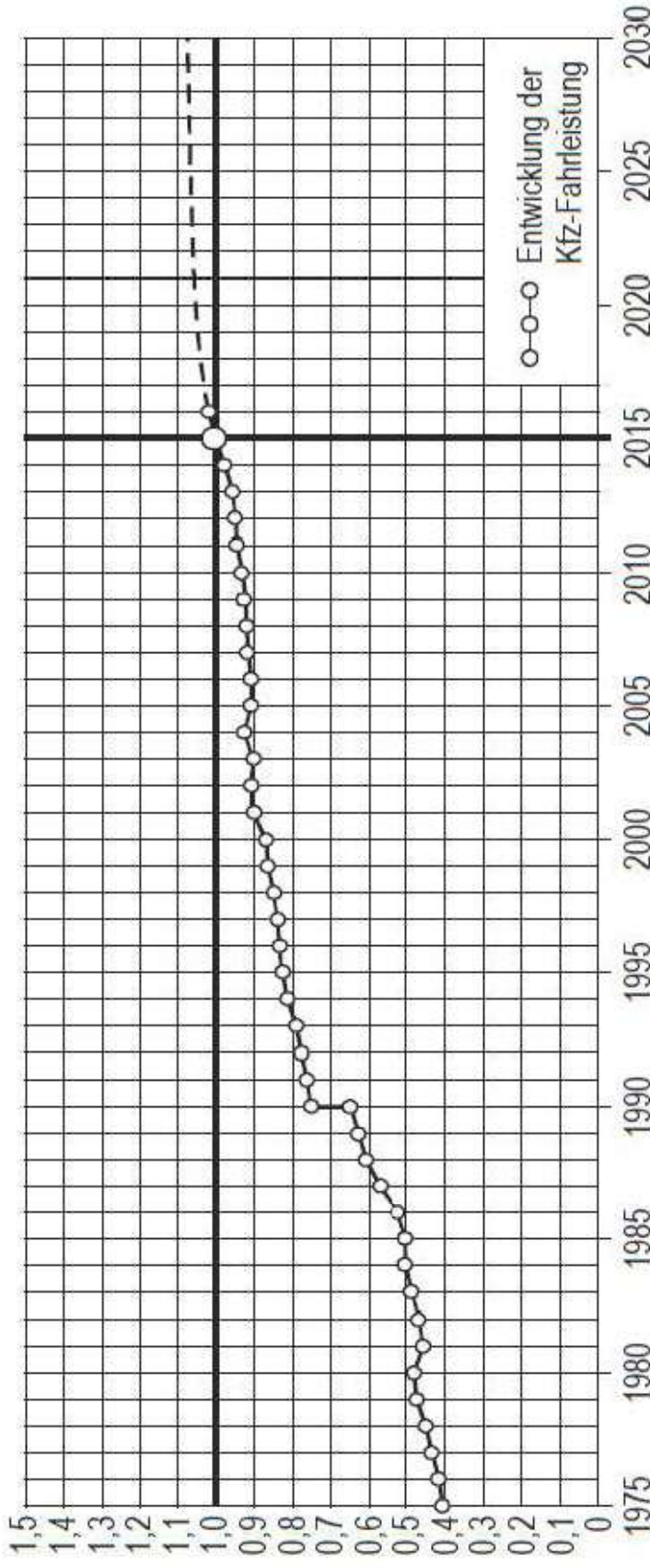
Quelle: Baysis Zählstellenauswahl - Bayerisches Straßeninformationssystem



Verkehrsprognose

- „Nach dem leichten Rückgang im Krisenjahr 2008 ist in den Jahren 2009 bis 2016 wieder eine Zunahme der Fahrleistung eingetreten, die sich in den nächsten Jahren noch etwas fortsetzen wird. Bei Berücksichtigung nur der überregionalen Entwicklung ergibt sich nach Abbildung 3 [hier Abb. 10] eine Verkehrszunahme bis zum Jahr 2030 um rd. 8 %. Für den Zeitraum 2030 – 2035 ist praktisch kein Zuwachs mehr zu erwarten. Diese Prognose beinhaltet jedoch nicht spezielle örtliche Entwicklungen aufgrund von **Flächenausweisungen für Wohn- und Gewerbegebiete.**“
Quelle: Kurzak (25.3.2021): Verkehrsuntersuchung St 2142 Umfahrung Geiselhöring, 2019 / 2021, Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von 2008, S. 21
- Aus der im Zitat beschriebenen Vorgehensweise wird deutlich, dass überhaupt **keine Prognose** erstellt wurde. Es wird lediglich auf der Grundlage der Entwicklung der Jahresfahrleistung in ganz Deutschland eine Zunahme des Verkehrsaufkommens von 8 % bis 2030 **abgeschätzt**. Nachvollziehbar begründet wird diese Verkehrszunahme nicht. Ob und falls ja, welche speziellen örtlichen Entwicklungen durch Flächenausweisungen berücksichtigt wurden, dazu fehlen jegliche Angaben. Dieses Vorgehen ist grob fehlerhaft.
- Auf Grundlage der Entwicklung der bundesweiten Verkehrsleistung eine Prognose für ein kleinräumiges Projekt, wie die Ortsumfahrung Geiselhöring ableiten zu wollen, **ist ein völlig verfehelter Ansatz, der nicht dem Stand der Technik entspricht.**

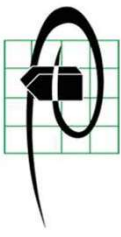
Entwicklung der gesamten Jahresfahrleistung in der Bundesrepublik und von Kurzak durchgeführte Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung auf der Basis 2015



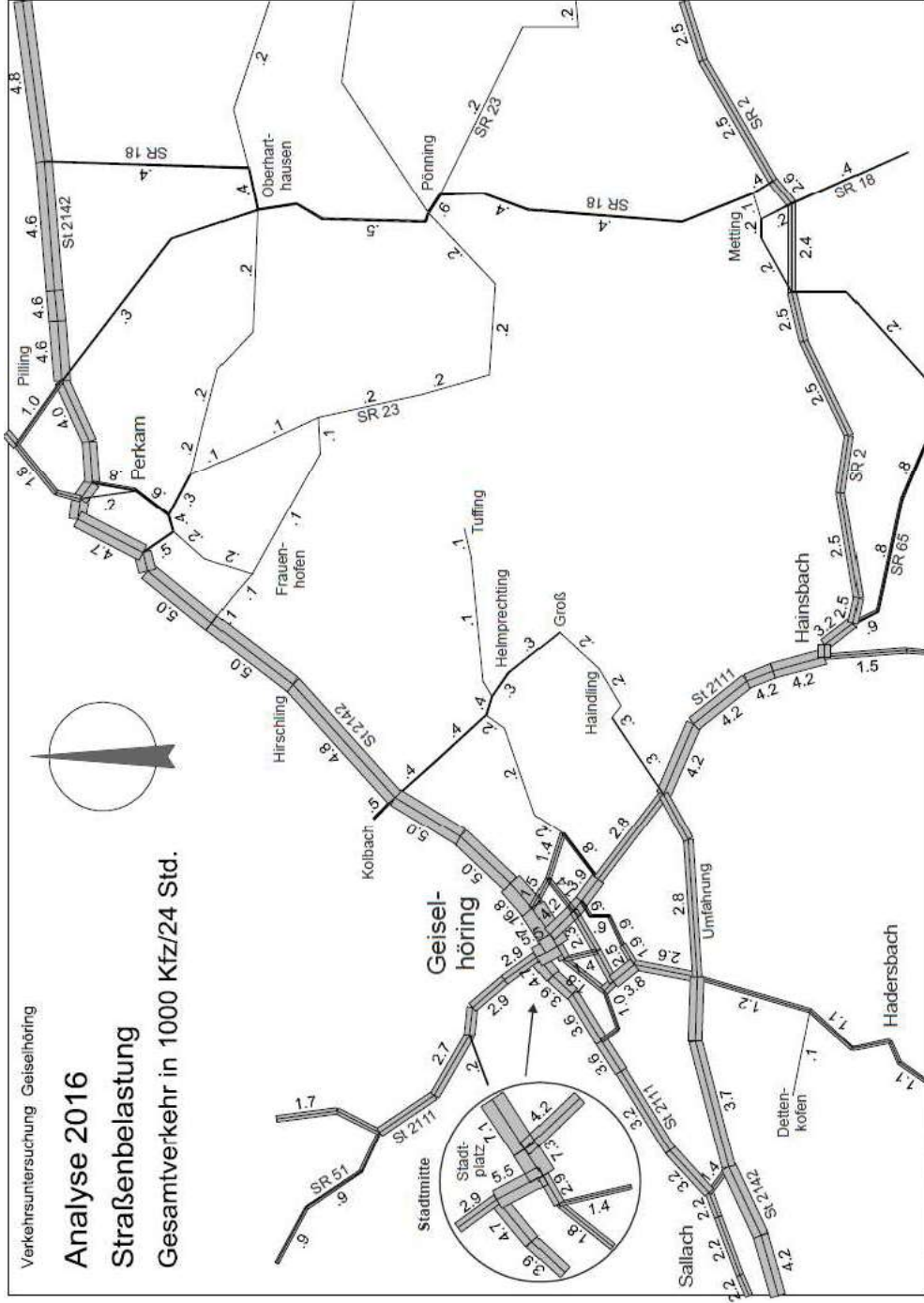
Quelle: Kurzak (25.3.2021): Verkehrsuntersuchung St 2142 Umfahrung Geiselhöring, 2019 / 2021, Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von 2008. S. 22

Ähnliche Abbildungen verwendet KURZAK seit über 25 Jahren mit jeweiliger Anpassung des Prognosehorizonts. **Methodisch ist dieser Ansatz vollständig zu verwerfen, der Stand der Technik wird bei weitem verfehlt.** Der Ansatz eine Trendprognose auf Basis einer Zeitreihe von 1985-2015 zu machen zeigt die Fehlerhaftigkeit des Vorgehens auf, zudem die Bedingungen des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) für eine Trendprognose nicht erfüllt sind.

Verkehrsmodellrechnung Analyse und Prognose- Bezugsfall 2035

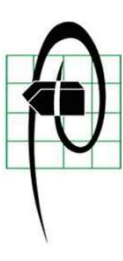


RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement



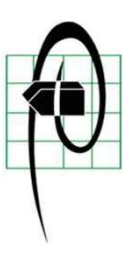
Plan **5**

Quelle: Kurzak (25.3.2021): Verkehrsuntersuchung St 2142 Umfassung Geiselhöring, 2019 / 2021, Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von 2008; Plan 5



Umrechnung von DTVw auf DTV

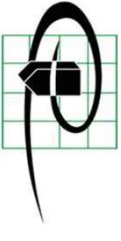
- Die Aussage in der Verkehrsuntersuchung, dass das Aufkommen im Schwerverkehr, angegeben als DTV nur einen Prozentpunkt niedriger sein soll als am Werktag ist eine Aussage, die aufgrund von Ergebnissen an Zählstellen belegt werden muss. Denn normalerweise ist der Schwerverkehr als DTV-Wert **um 20 % geringer als der DTVw-Wert.**
- Es ist offensichtlich, dass in der Verkehrsuntersuchung die DTVw-Werte dargestellt werden, **um zu vermeiden, dass die noch geringeren DTV-Werte** angegeben werden müssen.
- **Denn dann wäre noch offensichtlicher, dass es keinen Bedarf für die Ortsumfahrung Geiselhöring gibt.**



Verkehrsmodell Straubing

- Die Eichung des Verkehrsmodells für die Analyse wurde lediglich auf der Grundlage der Zählergebnisse vom September 2016 durchgeführt. Dies ist ein methodischer Fehler. Für die Eichung muss ein unabhängiger Datensatz verwendet werden, wie beispielsweise die Daten der Straßenverkehrszählung. Es gibt weder nachprüfbare Angaben zur Validierung noch zur Kalibrierung, die als **Bericht dokumentiert sein müssen.**
- **Grundsätzlich ist der Ansatz der Verkehrsuntersuchung völlig verfehlt, denn es wäre erforderlich gewesen ein verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmodell aufzubauen.**
- Es ist für eine aktuelle Verkehrsuntersuchung von erheblicher Bedeutung, dass **nicht nur das Straßennetz, sondern auch das gesamte ÖV-Angebot im Verkehrsnetz** abgebildet wird, um die Wirkungen von Maßnahmen im Gesamtverkehrsnetz beurteilen zu können. Dies ist im hier vorliegenden Fall aufgrund der **unmittelbaren Konkurrenzsituation zwischen der parallel zur St 2142 verlaufenden Bahnstrecke** von Straubing nach Neufahrn in Niederbayern von besonderer Bedeutung.

Interdependenz Straße/Schiene



RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement

- Die Fahrtzeit mit der Bahn von Geiselhöring nach Straubing beträgt werktags derzeit lediglich 17 bis 18 Minuten und ist damit eine hochattraktive Verbindung, da die Fahrt mit dem PKW von Geiselhöring nach Straubing (Zentrum) 22 Minuten dauert.
- Außerdem wird die Strecke wegen der geplanten Maßnahmen der DB AG für die Bahnlinie Neufahrn–Radldorf (und weiter bis Bogen) in Zukunft deutlich attraktiver, da die Strecke zu **einer Hauptbahn aufgestuft** wird und sich die Reisezeiten verkürzen werden.
- **Auch dies zeigt, dass es notwendig ist, dass der Verkehrsuntersuchung ein verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmodell zugrunde gelegt wird.**

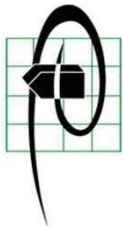
Prognosebezugsfall 2035

- Die B 15N ist bereits realisiert, der 4-streifige Ausbau der B 20 ist in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrsweegeplans eingestuft und bei der Umfahrung Mallersdorf-Pfaffenberg ruht das Planfeststellungsverfahren. Nach den Angaben in der Verkehrsuntersuchung sollen Wohn- und Gewerbegebiete in Geiselhöring und dem Umland berücksichtigt worden sein.
- Es gibt in der gesamten Verkehrsuntersuchung aber keine Angaben dazu, um welche Gebiete es sich handelt, welche Verkehrserzeugung für diese Gebiete berechnet wurde und wie der Verkehr auf die Straßen umgelegt wurde. **Dies ist ein weiterer gravierender Mangel der Verkehrsuntersuchung.**
- Aufgrund der fehlenden Angaben sind die im Plan 6 der Verkehrsuntersuchung dargestellten Verkehrsbelastungen nicht nachvollziehbar.

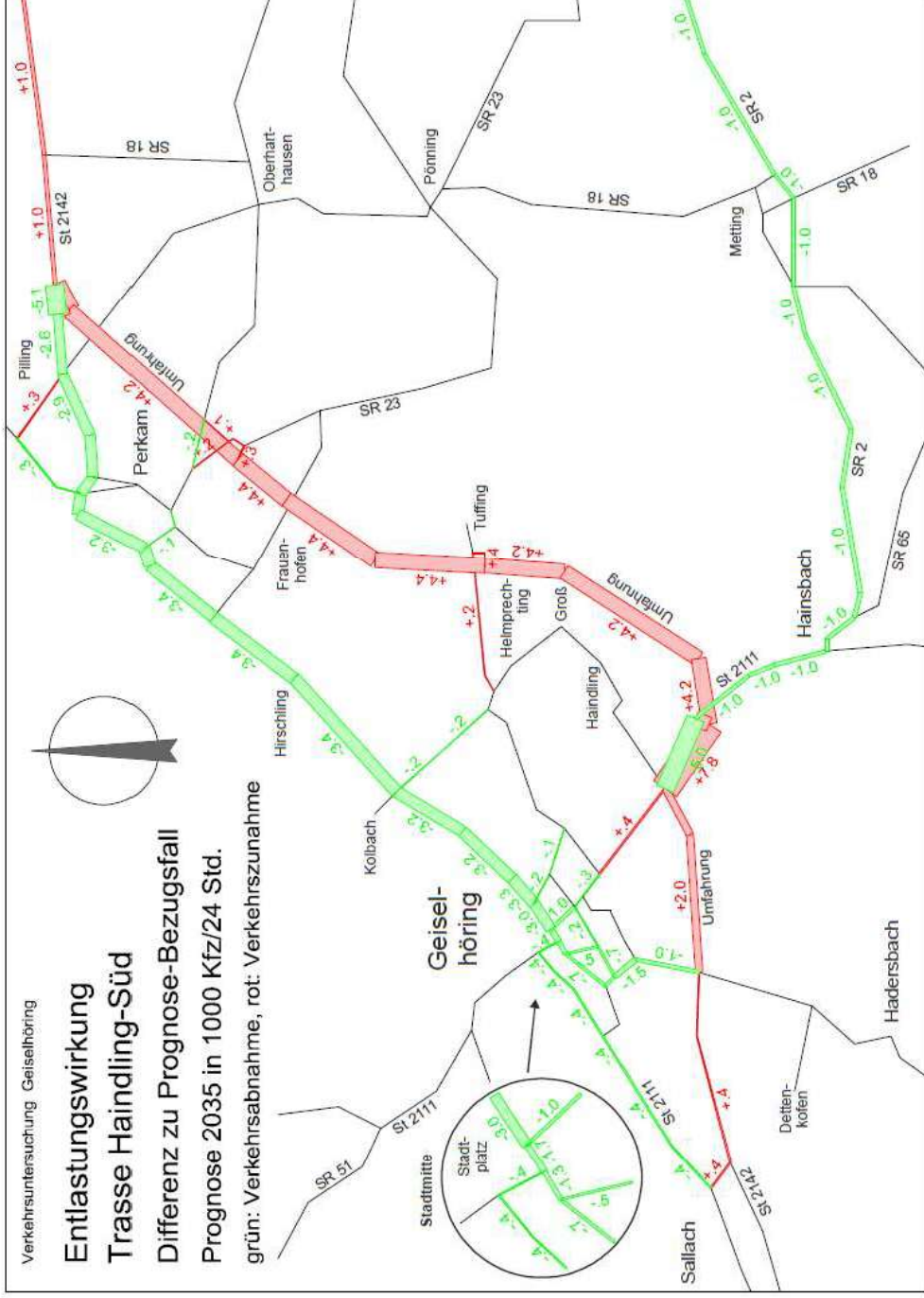
Planungsfall Trasse Handling Süd

- Bei dieser Trasse soll es auf der Umgehung zu einer Belastung von 4.200 bis 4.400 Kfz/24h kommen. Nur auf dem kurzen Stück südlich des Kreisverkehrs der St 2142 mit der St 2111 soll sich die Verkehrsbelastung auf 7.800 Kfz/24h erhöhen, da hier das Verkehrsaufkommen der geplanten Umgehung und der Regionaltrasse auf derselben Strecke geführt werden. Insgesamt ist die Verkehrsbelastung mit unter 5.000 Kfz/24h so gering, dass es keinen Bedarf für eine Umfahrung gibt.
- Am Stadtplatz reduziert sich die Verkehrsbelastung auf 4.000 bis 4.600 Kfz/24h. Sollte es zu einem solchen Rückgang des Verkehrsaufkommens kommen, wäre zukünftig das Verkehrsaufkommen am Stadtplatz so gering, dass die Existenz der bestehenden Dienstleister und Geschäfte gefährdet ist. Zwischen Geiselhöring und Perkam soll es durch die Trasse Handling-Süd zu einer Entlastung um 3.000 bis 3.400 Kfz/24h kommen

Entlastungswirkung der Trasse Haindling-Süd in 1.000 Kfz/24h



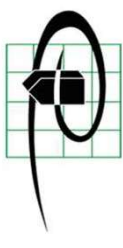
RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement



Die **Belastung** auf der Umfahrung ist mit 4.200 bis 4.400 Kfz/24h östlich der St 2111 bis zur St 2142 so gering, dass schon daraus deutlich wird, dass es für die Umfahrung keinen Bedarf gibt.

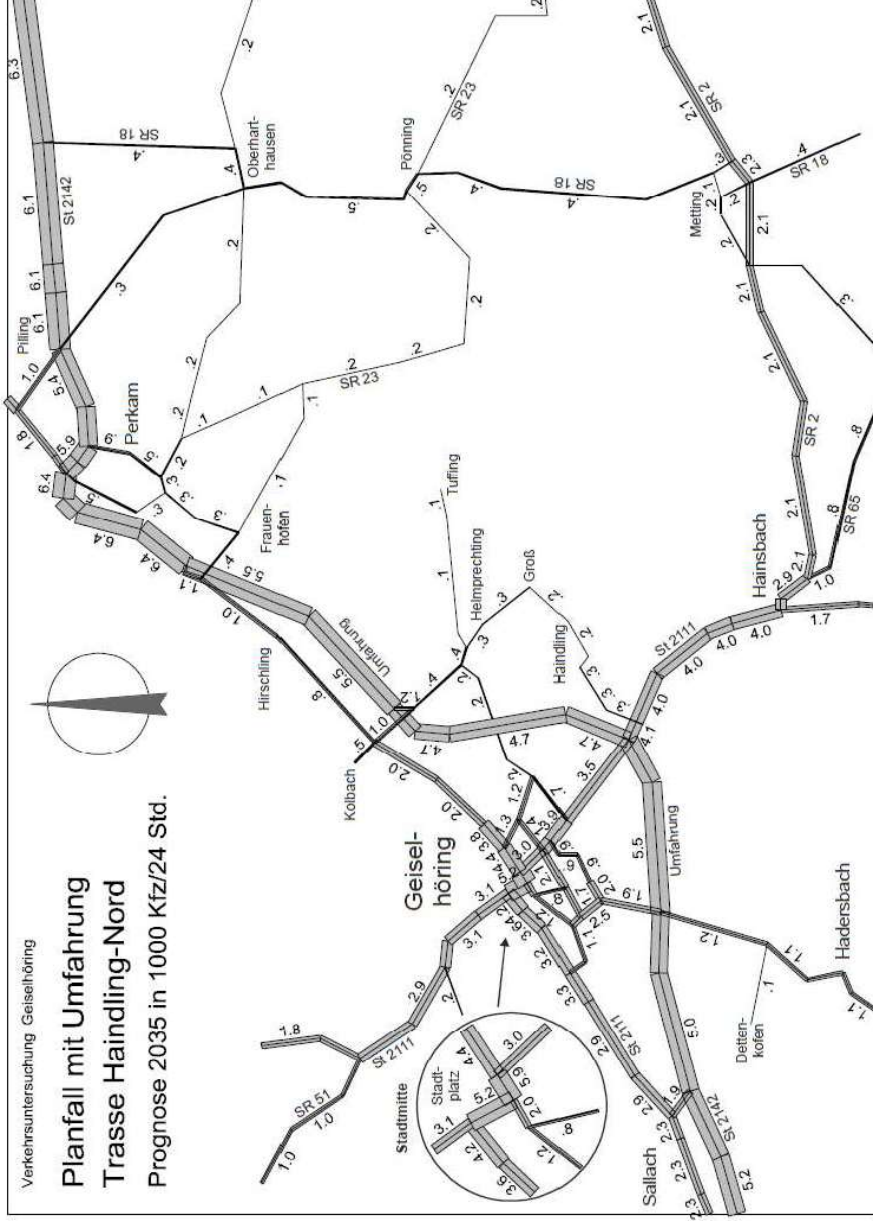
Die innerörtliche **Entlastung** in Geiselhöring ist ebenfalls gering.

Quelle: Kurzak (25.3.2021): Verkehrsuntersuchung St 2142 Umfahrung Geiselhöring, 2019 / 2021, Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von 2008; Plan 8a



RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement

Trasse Haindling-Nord



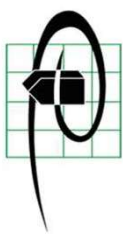
Die Umfahrung weist mit der Maximalbelastung von 6.400 Kfz/24h auf einem kurzen Abschnitt westlich von Perkam nur eine geringe Verkehrsbelastung auf. **Das Verkehrsaufkommen ist auch auf der Trasse Haindling-Nord so gering, dass eine Umfahrung nicht notwendig ist.**

Die Entlastungswirkung beträgt im Bereich des Stadtplatzes zwischen 3.200 und 3.500 Kfz/24h, südlich von Hirschling 5.500 Kfz/24h und in Perkam 4.700 Kfz/24h. Voraussetzung für die hohe Entlastung in Hirschling ist die Anordnung von Tempo 30 sowie rechts-vor-links.

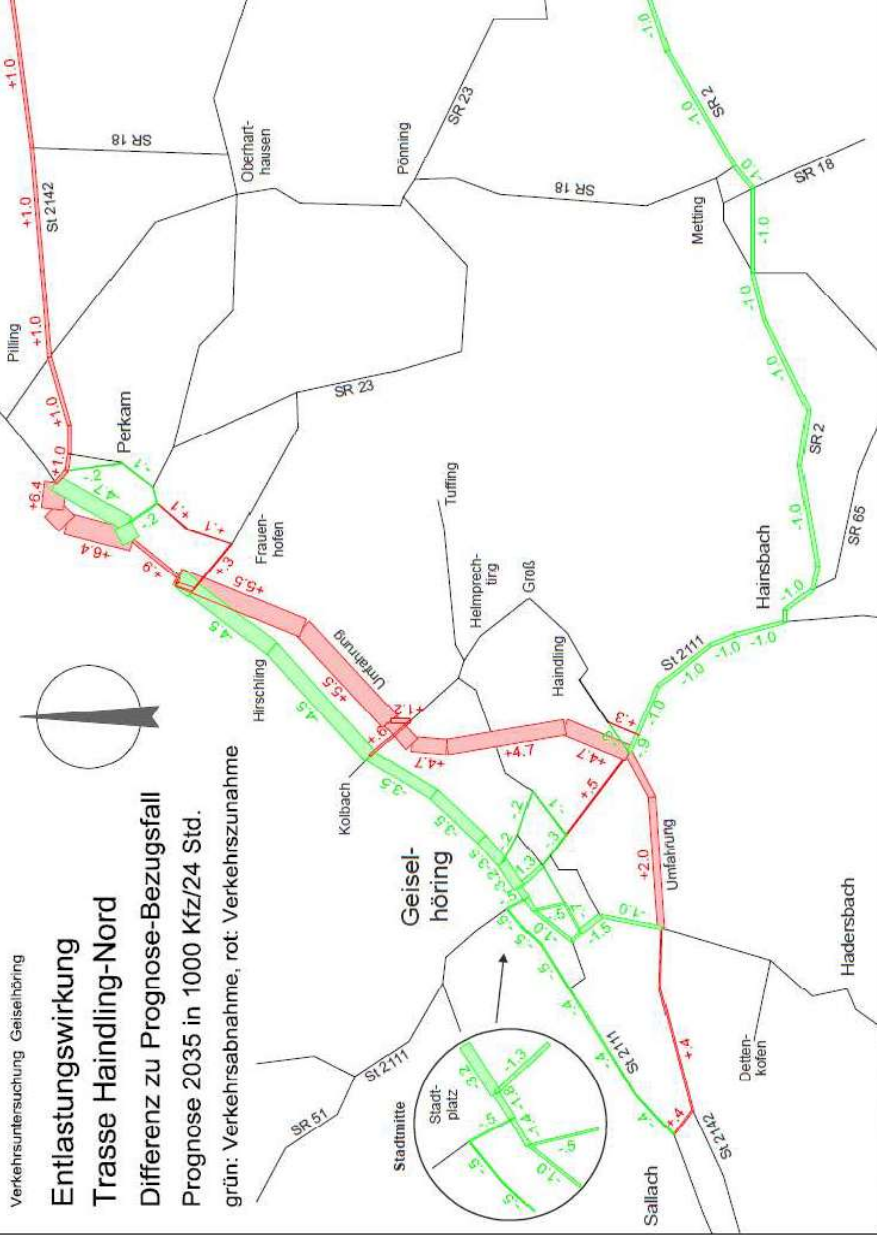
Aufgrund der auf den Folien 15 und 16 dargestellten Verkehrsentwicklung ist von noch geringeren Verkehrsmengen auszugehen.

Quelle: Kurzak (25.3.2021): Verkehrsuntersuchung St 2142 Umfahrung Geiselhöring, 2019 / 2021, Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von 2008; Plan 10

Entlastungswirkung Trasse Haindling-Nord in 1.000 Kfz/24h



RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement



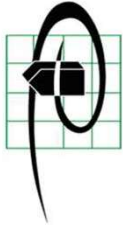
Quelle: Kurzak (25.3.2021): Verkehrsuntersuchung St 2142 Umfakung Geiselhöring, 2019 / 2021, Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung von 2008; Plan 10a

Dadurch, dass die Trasse Haindling-Nord wesentlich weiter westlich verläuft, als die Trasse Haindling-Süd ist sie für Verkehre mit Ziel Straubing Süd und Straubing-Ost deutlich weniger attraktiv als die Trasse Haindling-Süd.

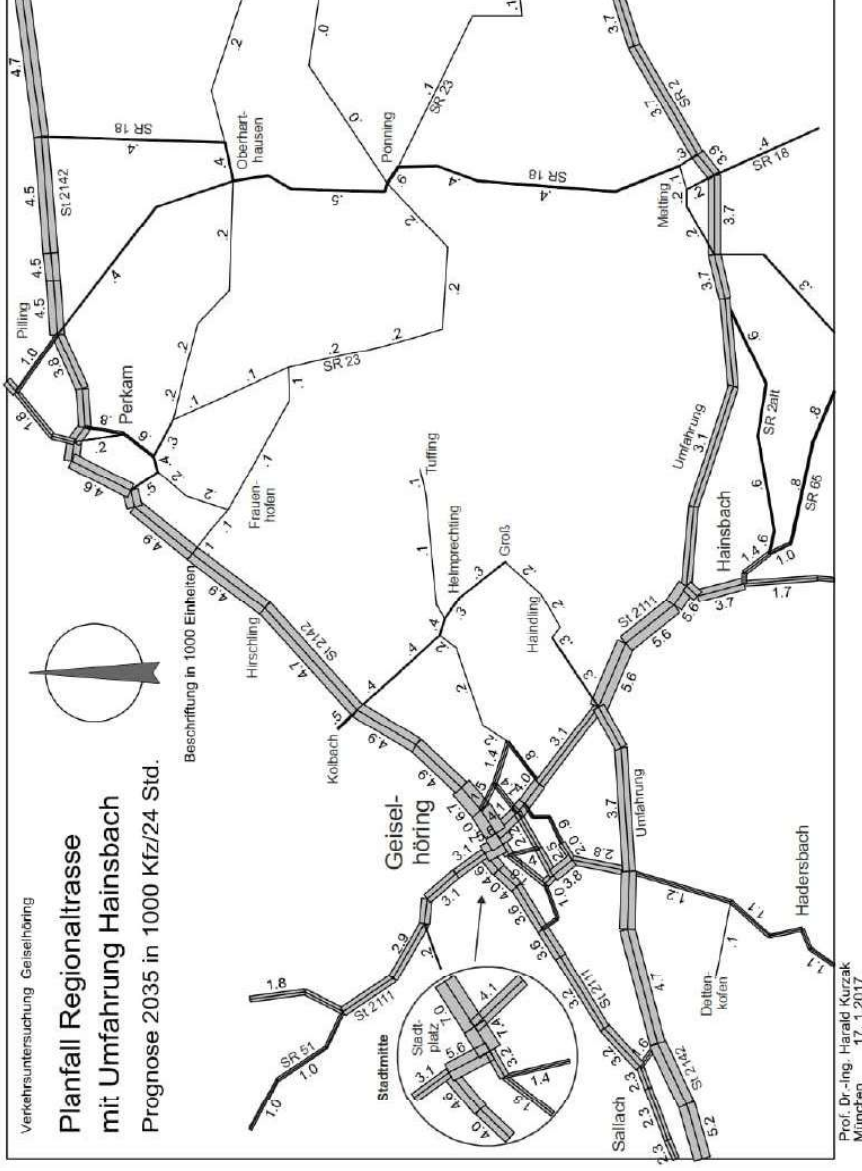
Die angenommene Verlagerungswirkung von 1.000 Kfz/24h von der Regionaltrasse auf die Umfakung Geiselhöring ist deshalb viel zu hoch.

Die Trasse führt westlich von Perkam durch das Überschwemmungsgebiet der Kleinen Laber.

Regionaltrasse mit Umfahrung Hainsbach



RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement

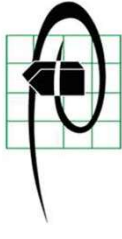


Der Planfall Regionaltrasse besteht aus einer neu zu bauenden Nordumfahrung von Hainsbach und dem bestandsorientierten Ausbau der Kreisstraße SR 2 bis östlich Metting.

Die Prognosebelastung sollen auf der Nordumfahrung Hainsbach 3.100 Kfz/24h westlich von Metting auf der SR2 3.700 Kfz/24h betragen und zwischen Metting und Gundhöring bleibt die Regionaltrasse auch mit Umfahrung Hainsbach und bestandsorientiertem Ausbau bei Metting geringer belastet als die St 2142 in Hirschling (4.900 Kfz/24h) und östlich Perkam (4.500 Kfz/24h).

Quelle: Kurzak (25.3.2021): Verkehrsuntersuchung St 2142
Umfahrung Geiselhöring, 2019 / 2021, Aktualisierung
der Verkehrsuntersuchung von 2008; Plan 12

Mängel des Verkehrsmodells der Verkehrsuntersuchung



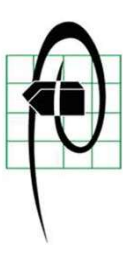
RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement

Der in der Verkehrsuntersuchung verfolgte Ansatz eines Verkehrsmodells, das nur den motorisierten Individualverkehr betrachtet ist **völlig verfehlt**. Es ist notwendig ein **verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmodell** aufzubauen, dass nicht nur das Straßennetz, sondern auch das gesamte ÖV-Angebot im Verkehrsnetz abbildet, um die Wirkungen von Maßnahmen im Gesamtverkehrsnetz beurteilen zu können.

Dies ist wegen der **unmittelbaren Konkurrenzsituation** zwischen der parallel zur St 2142 verlaufenden **Bahnstrecke von Straubing nach Neufahrn in Niederbayern von besonderer Bedeutung**.

Grundlegende Angaben, wie die **Abgrenzung des Planungs- und der Untersuchungsraums fehlen** in der Verkehrsuntersuchung.

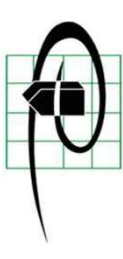
Ein besonders schwerwiegender Fehler ist der Versuch, auf der Basis der Fortschreibung eines Trends der **überregionalen Verkehrsentwicklung** und die Übertragung dieses aus der Vergangenheit in die Zukunft fortgeschriebenen Trends, die Zunahme des **kleinräumigen Verkehrsaufkommens um Geiselhöring**, zu ermitteln.



Aussagen im Erläuterungsbericht zu Variantenauswahl und Verkehrsbelastung

Es ist nicht nachvollziehbar, dass die Trasse Haindling-Nord in der 2021 vorgelegten Verkehrsuntersuchung plötzlich eine höhere Entlastungswirkung haben soll als die Südtrasse. Denn folgende Annahmen sind nicht realistisch:

- Die vollständige Verlagerung des heute noch vorhandenen Durchgangsverkehr im Zuge der Straubinger Straße – Dingolfinger Straße und im Zuge Straubinger Straße – Stadtplatz – Landshuter Straße bzw. Hadersbacher Straße auf die Umfahrung, ist zu optimistisch. Denn diese Verkehre haben auch die Möglichkeit über den Stadtplatz, die Straubinger Straße und die GVS Helmprechting auf die Umgehung zu fahren. Diese Strecke ist deutlich kürzer als die Strecke vom Stadtplatz über die Dingolfinger Straße zum Kreisverkehr und von dort über die Umfahrung zum Anschluss Helmprechting.
- Die „großräumige Verkehrsverlagerung von rd. 1.000 Kfz/Tag von der Regionaltrasse (SR 2, SR 11) auf die Umfahrung Geiselhöring“ ist ebenfalls nicht zu erwarten. Denn dadurch, dass die Trasse Haindling-Nord wesentlich weiter westlich verläuft, als die Trasse Haindling-Süd ist sie für Verkehre mit Ziel Straubing-Süd und Straubing-Ost deutlich weniger attraktiv als die Trasse Haindling-Süd.



Variantenbewertung

- Die Aussage im Erläuterungsbericht, dass die Umgehungsstraße im vorliegenden Abschnitt zur spürbaren Verbesserung der Verkehrsanbindung der Region beiträgt, ist nicht belastbar. Es sind keinerlei Defizite der Verkehrsanbindung zu erkennen. Die Gemeinden des Labertals sind über die vorhandenen Staatsstraßen, die zudem nur eine geringe Verkehrsbelastung aufweisen, sehr gut an die Bundesstraßen angebunden.
- Auch ohne die Umgehungsstraße sind die im Erläuterungsbericht genannten verkehrsträgerübergreifenden Festlegungen des Landesentwicklungsprogramms Bayerns zum regionalen Verkehrsnetz erfüllt:
„Das regionale Verkehrswegenetz und die regionale Verkehrsbedienung sollen in allen Teilräumen als Grundlage für leistungsfähige, bedarfsgerechte und barrierefreie Verbindungen und Angebote ausgestaltet werden (4.1.2).“

Schienenverkehr

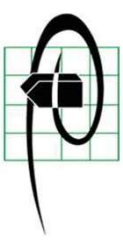
- Dagegen widerspricht die Planung dem unter B X Nr. 2.1 zum Schienenverkehr genannten Ziel: *„Die Schienenanbindung an das Oberzentrum Straubing in Richtung Landshut/München über Neufahrn i. NB. soll verbessert werden.“*

- Denn in der aktuellen Planung werden die Brückenbauwerke BW 05, BW 07, BW 09 und BW 13, über die Bahnlinie **nicht mit einer ausreichenden lichten Höhe ausgeführt.**

Vorhabenprägende Bauwerke (Brücken)

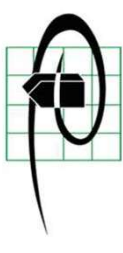
Bezeichnung	LW	LH	
BW 01	Brücke im Zuge der GVS Haindinger Weg über die St 2142	25,63	≥ 4,70
BW 02	Brücke im Zuge der St 2142 über den Eigifurter Bach	13,10	≥ 4,70
BW 03	Wellstahldurchlass im Zuge der St 2142 über namenlosen Graben	4,65	≥ 2,70
BW 04	Brücke im Zuge der St 2142 über Haindingerbergweg	13,50	≥ 4,70
BW 05	Brücke im Zuge der GVS Helmprechtling über die St 2142 und Bahn	22,80 / 22,80	≥ 4,70 / 4,90
BW 06	Brücke im Zuge der St 2142 über den Eibach	5,00	> 2,30
BW 07	Brücke im Zuge der GVS über die St 2142 und Bahnlinie	24,90 / 24,90	≥ 4,70 / 4,90
BW 08	Brücke im Zuge der St 2142 über den Lehergraben	4,00	> 2,20
BW 09	Brücke im Zuge der St 2142 über die Bahnlinie	28,60 / 35,70 / 35,70 / 28,60	≥ 4,90
BW 10	Brücke im Zuge der St 2142 über GVS Frauenhofen	7,00	≥ 4,70
BW 11	Brücke im Zuge der St 2142 über namenlosen Graben	3,00	≥ 1,10
BW 12 A	Geh- und Radwegunterführung unter St 2142	3,00	≥ 2,50
BW 12 B	Geh- und Radwegunterführung unter DB-Linie	3,00	≥ 2,50
BW 13	Brücke im Zuge der St 2142 über die Bahnlinie	9,13 / 12,70 / 9,13	≥ 4,90

Quelle: Staatliches Bauamt Passau (16.06.2023): Staatsstraße St 2142 Ortsumgehung Geiselhöring – Hirschling, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 10



Verkehrssicherheit

- Unter 2.4.3 des Erläuterungsberichts wird angegeben, dass das Vorhaben zu einer deutlich höheren Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit führen würde. Dabei wird als Aufzählungspunkt genannt: *„Deutliche Verbesserung der Linienführung in Grund- und Aufriss durch Trassierung der Entwurfselemente an die Vorgaben der RAL.“*
- Tatsächlich werden die **erforderlichen Werte der RAL aber nicht eingehalten** und in zwei Bereichen der Radienbereich unterschritten sowie an einer Stelle der Kuppenradius.
- Ob es bei der Berücksichtigung der Elektrifizierung der Bahnlinie zu weiteren Überschreitungen der Vorgaben der RAL kommt, kann erst nach Vorlage neuer Planunterlagen beurteilt werden.
- Belege, dass die Verkehrssicherheit aktuell negativ zu bewerten wäre, gibt es im Erläuterungsbericht nicht. Die in 2.4.4. genannten Aspekte lassen keine schwerwiegenden Defizite der Verkehrssicherheit erkennen.

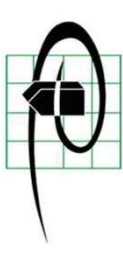


Unfälle mit Personenschaden auf der St 2142 zwischen Geiselhöring und Perkam

Geiselhöring		St 2142			
Jahr	Stadtplatz, Straubinger Str.	zwischen Geiselhöring und Hirschling	Hirschling	zwischen Hirschling und Perkam	Perkam
2017	0	0	1	0	2
2018	1	1	0	0	2
2019	1	0	1	0	1
2020	2	0	2	0	0
2021	3	1	0	0	2
2022	3	2	0	0	0

Quelle: Eigene Auswertung Unfallatlas | Kartenanwendung (statistikportal.de)

Eine von RegioConsult durchgeführte Auswertung der Unfallstatistik der Personenschäden auf der St 2142 zwischen dem Stadtplatz in Geiselhöring und Perkam (östl. Ortsende) lässt kein Unfallgeschehen erkennen, aus dem die Notwendigkeit für eine Umgehungsstraße abzuleiten wäre



Urteil des VG Schleswig vom 15.6.2021

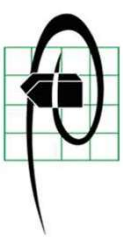
- Wurde eine geeignete fachspezifische Methode eingesetzt? -> Nein !
- Realistische Annahmen getätigt? -> Nein !
- **Prognoseergebnis** einleuchtend begründet? -> Nein !

Gerichtliche Überprüfung: Grundlagen, Fakten und Zahlen als Prognosebasis und fehlerhafte Bewertung, keine gesetzlichen Vorgaben, aber Verweis auf HBS und RIN (vgl. Urteil VG SH, 3 A 642/18, S. 25ff

Die Verkehrsuntersuchungen und die in ihnen vorgenommenen Verkehrsprognosen unterliegen ihrerseits nur einer eingeschränkten gerichtlichen Kontrolle. Sie sind lediglich darauf hin zu überprüfen, ob für sie eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, sie nicht auf unrealistischen Annahmen beruhen und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.1998 - 11 A 1.97 -, BVerwGE 107, 313; vgl. auch OVG Schleswig, Urteil vom 13.02.2020 - 4 KS 4/16 -, juris, m.w.N.). Eine gerichtliche Überprüfung der Prognosen findet insoweit nur hinsichtlich der Grundlagen (Prognoseermittlungsausfall), der Fakten und Zahlen als Prognosebasis (Prognoseermittlungsdefizit) und bei fehlerhafter Bewertung (Prognoseunschlüssigkeit) statt. Das Prognoseergebnis selbst ist nicht Gegenstand der gerichtlichen Überprüfung (Hoppe u.a., Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturvorhaben, 4. Aufl. 2011, Rn. 1002 ff.).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d.h. methodisch fachgerecht zu erstellen. Die Überprüfungsbefugnis des Gerichts erstreckt sich allein darauf, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (BVerwG, Beschl. v. 15.03.2013 – 9 B 30.12 –, juris Rn. 10).

Wulf Hahn; 22.04.2026



Zusammenfassung

- Die Verkehrsuntersuchung entspricht nicht den Anforderungen an Verkehrsuntersuchungen, wie sie in den EVNM-PV und EVNM-WiV beschrieben sind. Diese stellen den Stand der Technik dar.
 - Aufgrund der parallel verlaufenden Bahnstrecke wäre eine verkehrsträgerübergreifende Verkehrsuntersuchung erforderlich gewesen.
 - Die Anforderungen an Verkehrserhebungen ergeben sich aus dem FGSV-Regelwerk (z. B. HBS und RIN sowie EVE 2012/2026).
 - Rechtliche Anforderungen:
Grundlagen der VU, Fakten und Zahlen als Prognosebasis und fehlerhafte Bewertung wurden von RegioConsult überprüft.
Die Verkehrsuntersuchung genügt nicht den rechtlichen Ansprüchen.
 - Das Verkehrsaufkommen in Geiselhöring ist derzeit so gering, dass kein Bedarf für eine Umfahrung erkennbar ist.
 - Die Verkehrsbelastung auf der Trasse Haindling-Nord ist so gering, dass eine Umfahrung den Flächenverbrauch und den Eingriff in das Überschwemmungsgebiet der Laber im Rahmen der Abwägung nicht rechtfertigen kann.
 - Dabei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des rückläufigen Verkehrsaufkommens (vgl. Folie 15 und 16) von noch geringeren Verkehrsbelastungen auszugehen ist.
-