



Die rote Linie zeigt den Verlauf von „Haindling – Nord“, beginnend am Kreisverkehr bei Haindling. Sie endet an einem Kreisverkehr hinter Perkam. Grafik: Staatliches Bauamt Passau

# „Haindling Nord“: Ja!

Es ist ein Freitagvormittag, als sich unsere Redaktion mit Geiselhörings Bürgermeister Herbert Lichtinger im Rathaus trifft. Durch die Fenster ist das leise Rauschen des Freitagsverkehrs zu hören, der über den Stadtplatz rollt. „Heute ist wieder viel los am Stadtplatz“, sagt Lichtinger, während er sich an den Besprechungstisch setzt und das Gespräch über die „Umgehung Haindling-Nord“ beginnt. Für Lichtinger ist der Bau der Umgehung maßgeblich für eine positive Entwicklung der Stadt Geiselhöring. „Wir brauchen diese Straße“, sagt er mehrmals.

So wie die Gegner von „Haindling Nord“ sich sicher sind, dass der Stadtkern ausbluten wird, ist er vom Gegenteil überzeugt. „Weniger Verkehr bedeutet mehr Lebensqualität, mehr Sicherheit auf unserem Stadtplatz.“ Davon profitiere auch die ganze Region. „Haindling-

Nord“ sei für ihn die einzige Möglichkeit, wodurch sowohl die Stadt selber als auch Hainsbach und Hirschling eine wirkliche Verkehrs-entlastung bekommen würden.

Das sieht auch der Ortssprecher von Hirschling, Michael Vilsmeier, so. Durch Hirschling führt die Staatsstraße 2142 in Richtung Straubing. Wer vom Labertal aus in Richtung Straubing/Alburg und zurück muss, fährt in der Regel durch Hirschling. Unsere Redaktion erreicht Vilsmeier per Telefon und will wissen, wie denn die ganze Diskussion rund um die Umgehung in seinem Ort wahrgenommen wird. Vilsmeier sagt klar: „Wir wollen diese Umgehung, wir brauchen Entlastung. Vom Verkehr, vom Lärm, vom Gestank.“ Vilsmeier ist kurz nach der Stadtratssitzung im Juli, bei der gegen das Planfeststellungsverfahren von „Haindling-Nord“ gestimmt wurde, durch Hirschling

gegangen und hat mit den Leuten gesprochen. Dabei sei wieder deutlich geworden, wie sehr die Menschen vor Ort unter dem Durchgangsverkehr leiden. Am meisten betroffen seien die Menschen entlang der „Harter Straße“. Dort sei es unvorstellbar laut. „Es gibt Anwohner, die haben ihr Schlafzimmer verlegen müssen, weil die Lärmbelastung zu groß ist.“ Wieder andere hätten erzählt, dass es mittlerweile fast unmöglich sei, im Sommer mal ein Fenster zu öffnen. Die Straße sei schlecht, Lastwagen, die über Straßenschäden und Gullis brettern, seien übermäßig laut.

Michael Vilsmeier und Herbert Lichtinger führen noch weitere Argumente aus, warum für die Hirschlinger „Haindling-Nord“ so wichtig ist. Außerdem hat unsere Redaktion auch das Staatliche Bauamt Passau zu den vier zentralen Punkten befragt (siehe Bericht unten). (ver)

## Die vier Hauptpunkte aus Sicht der Befürworter

Die vier zentralen Punkte aus Sicht der Befürworter und des Bauherrn, des Staatlichen Bauamts Passau:

**1 Die überregionale Bedeutung:** Während die Gegner von „Haindling-Nord“ die überregionale Bedeutung der Umgehung infrage stellen, ist Geiselhörings Bürgermeister Herbert Lichtinger überzeugt, dass das komplette Labertal davon profitiert – auch aus wirtschaftlicher Sicht. „Für die Entwicklung unserer Industrie vor Ort ist eine gute Verkehrsanbindung wichtig.“ Es gehe nämlich auch darum, dass Firmen Arbeitskräfte bekommen, die beispielsweise aus Straubing ins Labertal kommen. In Gesprächen mit Firmenchefs höre er immer wieder, dass für die Firmen ein wichtiges Kriterium für die Standortwahl ist. „Die kommen nicht, wenn die Verkehrsanbindung schlecht ist“, sagt Lichtinger.

**2 Das Verkehrsgutachten:** Die Zahlen des Verkehrsgutachtens, auf dem die Planungen für die Umgehung basieren, sind bei den Gegnern höchst umstritten. Lichtinger hingegen vertraut diesem Gutachten, es sei über die Jahre immer wieder aktualisiert und fortgeschrieben worden. „Wir sind von der Verkehrsbelastung her deutlich über dem bayerischen Durchschnitt einer Verkehrsstraße.“ Das Staatliche Bauamt Passau bestätigt auf Nachfrage, dass das Verkehrsgutachten in regelmäßigen Abständen planungsbegleitend fortgeschrieben worden ist. Zuletzt im März 2021. Dem Vorwurf der Umgehungsgegner, die Planunterlagen entsprächen nicht dem aktuellen Stand der Technik, widersprechen die Verantwortlichen. In der Antwort heißt es:

**3 Das Prozedere:** Über der Tatsache, dass ausgerechnet die Orts-umgehung Haindling nach der Neuordnung des Ausbauplans für Staatsstraßen seitens des Freistaats als Maßnahme weiterverfolgt wurde, steht für die Gegner nach wie vor ein Fragezeichen. „Dabei zeigt das doch die Notwendigkeit für den Bau dieser Umgehung“, sagt Lichtinger. Sonst wäre die Umgehung ja gar nicht mehr in der Dringlichkeitsliste. Allerdings bestätigt das Bayerische Verkehrsministerium auf Nachfrage, dass bei der Neuordnung des Ausbauplans für die Orts-umgehung Geiselhöring-Hirschling nicht mehr der Neun-Punkte-Kriterienkatalog angewandt wurde. Pressesprecher Simon Schmauber teilt dazu mit: „Aufgrund des be-

reits weit fortgeschrittenen Planungsstands wurde die St 2142, Ortsumgehung Geiselhöring – Hirschling, bei der Fortführung des Ausbauplans für die Staatsstraßen nicht erneut bewertet.“

Den Vorwurf der IG, dass es keinen geltenden Stadtratsbeschluss pro „Haindling-Nord“ gibt, lässt Herbert Lichtinger nicht gelten. Die Planungen seien damals im Januar 2023 im Stadtrat vorgestellt worden, und man habe daraufhin mehrheitlich für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gestimmt. Auch das Staatliche Bauamt Passau betont auf Nachfrage, dass damals eindeutig kommuniziert wurde, dass es sich um die endgültigen Planungen für den Einstieg in das Planfeststellungsverfahren handelt. Lichtinger sagt auch, dass daraufhin die kompletten Planungen zur Einsicht ausgelegen hätten und jeder die Möglichkeit gehabt habe, seine Einwände zu äußern. „Wir sind hier mitten in einem rechtsstaatlichen Verfahren, und jeder Einwand eines Bürgers wird und wurde von der Regierung und dem Straßenbauamt abgewägt.“

**4 Die Sinnhaftigkeit:** Herbert Lichtinger ist überzeugt, dass nur eine Umgehung „Haindling-Nord“ Sinn macht und eine Entlastung für die Stadt und die umliegenden Orte bringt. Eine Regionaltrasse, kleinere bauliche Maßnahmen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen, wie sie die IG fordert, brächten in Summe zu wenig. „Durch eine Tempolimit 30-Beschränkung wird der Verkehr nicht weniger“, sagt Lichtinger. Auch die Hoffnungen der Hirschlinger ruhen laut Ortssprecher Michael Vilsmeier auf „Haindling-Nord“. „Nur so werden die Fahrzeuge we-

niger.“ (ver)

# Ein Riss durchs Labertal

Seit Jahrzehnten spaltet die Diskussion um die Umgehung Haindling die Menschen vor Ort. Was die Gegner umtreibt, wie die Befürworter argumentieren und wie es nun weitergeht

Von Verena Lehner

Sie ist und bleibt das umstrittenste Straßenbauprojekt im Landkreis: die Umgehung Haindling. Die Frage, ob und wie eine Umfahrung des Geiselhöringer Stadtkerns aussehen könnte, ist eine schier unendliche Geschichte und spaltet seit Jahrzehnten nicht nur die politischen Lager im Stadtrat. Auch die Menschen vor Ort sind zerrissen, bereits eine ganze Generation an Geiselhöringern ist mit dieser Diskussion groß geworden.

In all den Jahren wurden die verschiedensten Verläufe diskutiert, die aktuelle und endgültige soll nun die Variante „Haindling-Nord“ sein, die beim Kreisverkehr Hain-

dling starten und westlich vorbei am Haindlinger Kirchenensemble Richtung Norden entlang der Bahnlinie verlaufen und in einem Kreisverkehr hinter Perkam enden soll. So nah an einer Umsetzung war das über 50 Millionen teure Projekt bislang noch nie, das Planfeststellungsverfahren steht mittlerweile kurz vor dem Abschluss, die Verantwortlichen rechnen im kommenden Jahr mit dem Planfeststellungsbeschluss und somit der Freigabe für den Bau.

Dem Widerstand gegen das Projekt tut das jedoch keinen Abbruch,

ebenso wenig der regen Diskussion rund um die Umgehung „Haindling-Nord“. Ein Grund dafür, dass unsere Redaktion sowohl mit den Gegnern als auch den Befürwortern der aktuellen Planungen gesprochen hat. Auch beim Bauherrn, dem staatlichen Bauamt Passau, haben wir nachgefragt, ebenso beim Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr.

Dabei hat sich herauskristallisiert, dass sich die Geister vor allem an vier zentralen Punkten scheiden: **1 Die überregionale Bedeutsamkeit**

der Trasse. **2 Das Verkehrsgutachten**, das den Planungen zugrunde liegt. **3 Das Prozedere** und die damit einhergehenden Stadtratsbeschlüsse. **4 Die Sinnhaftigkeit** einer Umgehung in dieser Größendimension. Die Argumentation beider Seiten wird auf dieser Seite dargestellt.

Wie genau es weitergeht, wenn das Planfeststellungsverfahren im kommenden Jahr tatsächlich abgeschlossen wird, ist schwer vorherzusagen. Feststeht: Für die Gegner von „Haindling-Nord“ bleibt dann nur noch der Klageweg. Der Bund Naturschutz hat bereits angekündigt, dass er – wenn nötig – vor Gericht zieht.

Ein Ende der Geschichte ist vorerst nicht in Sicht.



Diese beiden Bilder zeigen den Blick aus Richtung Westen auf das weit über die Region bekannte Kirchenensemble von Haindling: Das Bild 1 zeigt die Perspektive, wenn man am Rand des Feldes steht, das die Trasse durchqueren soll. Die rote Linie zeigt in etwa die Höhe des Trassenverlaufs aus dieser Perspektive, die von Jörg Bachhuber und Walter Scherm von der

IG „Haindling-Nord: Nein, Regionaltrasse: Ja!“ angedeutet wird. Bild 2 ist die Visualisierung des Staatlichen Bauamtes Passau, die einen Eindruck verschaffen soll, wie sich die Trasse in das Landschaftsbild bei Haindling einfügt. Die Visualisierung zeigt die Anfahrtsschräge zur endgültigen Höhe. Foto: V. Lehner/Grafik: Staatliches Bauamt

## KOMMENTAR

### Mut zur Alternative

Stadtsstraße, acht Brücken, rund 25 Hektar dauerhaft beanspruchte Fläche, darunter wertvollster landwirtschaftlicher Boden. Dazu Eingriffe in eine gewachsene Kulturlandschaft, die sich nicht einfach an anderer Stelle wiederherstellen lässt, und Kosten von inzwischen mehr als 50 Millionen Euro. Das sind gewaltige Dimensionen für ein Projekt, dessen tatsächlicher Nutzen kritisch hinterfragt werden muss.

Zumal die Verkehrsprognosen, mit denen dieser Eingriff begründet wird, keineswegs unumstritten sind. Die Planungen stützen sich auf Verkehrserhe-

bungen und Modellrechnungen, deren Grundlagen zum Teil viele Jahre zurückreichen. Gerade angesichts der langen Planungsgeschichte muss deshalb die Frage erlaubt sein, ob diese Annahmen der heutigen Realität noch gerecht werden.

Fakt ist aber auch: Für alle, die in Geiselhöring, Hainsbach oder Hirschling an einer viel befahrenen Straße leben, muss eine Entlastung her. Und zwar dringend. Diese Menschen dürfen in der Debatte auf keinen Fall übergangen werden. Es steht außer Frage, dass es für die Verkehrsprobleme in und um

Geiselhöring eine Lösung braucht. Aber es braucht ebenso den Mut, über Alternativen nachzudenken, die weniger Fläche verbrauchen, weniger Natur zerstören und weniger Geld kosten.

Und vor allem braucht es eine ehrliche Prüfung, ob der Nutzen dieses gewaltigen Bauvorhabens nach all den Jahren, die ins Land gezogen sind, tatsächlich immer noch in einem angemessenen Verhältnis zu seinem Preis steht.

Nach den vielen Jahrzehnten des Ringens wäre es kein Zeichen von Schwäche, eine Planung grundsätzlich infrage zu stellen. Im Gegenteil. Gerade in der heutigen Zeit besteht politischer Mut manchmal darin, einen Schritt zurückzutreten, innezuhalten und einzugestehen, dass man vielleicht zu lange in die falsche Richtung gelaufen ist. Verena Lehner



Um den Eingriff in die Natur und das Landschaftsbild zu demonstrieren, haben die Mitglieder ein Lattengerüst in der Höhe der für die Trasse notwendigen Höhe errichtet. Foto: Christian Ertl

# „Haindling-Nord“: Nein!

Es ist ein schöner Herbstnachmittag, als sich unsere Redaktion mit Vertretern der Interessengemeinschaft (IG) „Haindling Nord: Nein; Regionaltrasse: Ja“ trifft. Die Sonne streckt gerade ihre letzten Strahlen über das Haindlinger Kirchen-Ensemble und die davor liegenden Wälder und Felder aus – genau an der Stelle, wo die Umgehung Haindling-Nord entstehen soll. Josef Bachhuber und Walter Scherm sind zwei der Vertreter der IG. Bevor das Gespräch beginnt, wollen sie zeigen, wo genau die neue Umgehung entstehen soll. „Damit deutlich wird, worüber wir überhaupt reden“, sagt Josef Bachhuber.

Sie deuten quer über ein abgeerntetes Feld, im Hintergrund die beiden Türme des Haindlinger Kirchenensembles, davor ein Waldstück. „Das hier kommt alles weg“, sagt Bachhuber und zeigt auf das Waldstück. „Viele Hektar Natur werden

hier einfach zerstört.“ Danach geht es zurück in den Besprechungsraum, den eines der IG-Mitglieder für dieses Treffen zur Verfügung gestellt hat. Dabei sind unter anderem der ehemalige Geiselhöringer FW-Bürgermeister Franz-Xaver Stierschneider, die ehemalige FW-Stadträtin Angela Ramsauer, Jörg Bachhuber, Christian Ertl und Musiker Hans-Jürgen Buchner alias „Haindling“ – das prominenteste Gesicht der Interessengemeinschaft.

Buchner ist ein bekannter Bewahrer der bayerischen Natur und Kultur und wird auch nicht müde, für deren Erhalt zu kämpfen. Für ihn wäre der Bau der Umgehung „Haindling Nord“ ein unverzeihlicher Einschnitt in eine Landschaft, die prägend für das Bild des Gäubodens ist. „Auf den Plakaten vom Gäubodenfest sind die Türme der Haindlinger Kirchen abgebildet, als Wahrzeichen für den Gäuboden und

seine Kultur.“ Dieses einmalige Ensemble würde durch die Umgehungsstraße in seinem Gesamtbild völlig zerstört.

Der tiefe Einschnitt in die Natur und das Landschaftsbild ist der größte Kritikpunkt der IG an dem Großprojekt „Umgehung Haindling“. Doch im Laufe des Gesprächs wird klar: Für die Interessengemeinschaft gibt es noch weit mehr, was gegen den Bau der Umgehung spricht. Die Planung ist ihrer Meinung nach voller Unstimmigkeiten, das ganze Bauwerk ein Monstrum, das in dieser Größe nicht notwendig ist, um die Verkehrsprobleme vor Ort in den Griff zu bekommen. Bis ins kleinste Detail erläutert werden die Kritikpunkte von Christian Ertl, einem Mitglied der IG von der ersten Stunde an, das seit über 30 Jahren gegen den Bau der Umgehung Haindlinger Kirchen abgekämpft (siehe Bericht unten). (ver)

## Die vier Hauptpunkte aus Sicht der Gegner

Christian Ertl erläutert die Positionen der Interessengemeinschaft „Haindling-Nord: Nein, Labertaltrasse: Ja!“ zu den vier Hauptpunkten:

**1 Die überregionale Bedeutung:** Dass die Umgehung „Haindling Nord“ ein überregional bedeutendes Straßenbauprojekt ist, dem widerspricht die IG vehement. Größere Industrieansiedlungen seien auch ohne „Haindling Nord“ möglich, außerdem mangle es laut Ertl an einem Gesamtkonzept. Grund: Für eine leistungsfähige Trasse zur Anbindung der Bundesstraße B15 an die Bundesstraße B8 bräuhete es fünf Ortsumgehungen: Neufahrn, Mallersdorf-Pfaffenberg, Laberweinting, Geiselhöring und Alburg. Doch allein die Ortsumgehungen Geiselhöring und Laberweinting seien seit der Neuordnung der Projekte im Jahr 2021 noch im aktuellen Ausbauplan für Staatsstraßen enthalten, Laberweinting werde aber bis dato gar nicht weiter geplant. „Welchen Sinn hat das dann, dass allein der Ausbau bei Haindling durchgesetzt wird?“, fragt Ertl.

**2 Das Verkehrsgutachten:** Einer der wichtigsten Punkte der IG gegen „Haindling-Nord“ ist das Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2016, auf dem die komplette Planung des Staatlichen Bauamtes basiert. Die Zahlen seien veraltet, Prognosen nicht eingetreten und die Methodik, wie das Gutachten zustande gekommen ist, fragwürdig – so die Kritik der IG-Mitglieder kurz zusammengefasst. Die IG hat dazu ein weiteres Gutachten in Auftrag gegeben, das die Verkehrsuntersuchung der Orts-umgehung Geiselhöring analysiert und bewertet hat. Fazit: Das Verkehrsmodell weist gravierende Feh-

ler auf und muss neu aufgebaut werden. Das Gutachterbüro führt als Begründung unter anderem auf, dass die Methodik der Verkehrserhebungen nicht den rechtlichen Ansprüchen und dem Stand der Technik entspricht. Das Gutachten kommt außerdem zu dem Ergebnis, dass der Analysefall 2016 veraltet ist und der Verkehr auf der betroffenen Staatsstraße 2142 seit 2008 abgenommen hat und stagniert. Wie Ertl berichtet, hat das Staatliche Bauamt im Zuge des Erörterungstermins seitens der Regierung von Niederbayern einen Prüfauftrag bekommen, sich mit den durch das Gutachten aufgeworfenen Fragen zu beschäftigen und diese zu beantworten. Laut Ertl gibt es dazu bislang nichts Neues.

**3 Das Prozedere:** Für die IG ist es generell fragwürdig, warum nach der Neuordnung des Ausbauplans für Staatsstraßen seitens des Freistaats im Jahr 2021 die Ortsumgehung Haindling als Maßnahme weiterverfolgt wurde. Damals sind von 666 Projekten nur noch 145 übrig, darunter die Ortsumgehung Haindling-Nord. Welche Staatsstraßen-Ausbaupläne weitergeführt werden, wurde damals nach einem Neun-Punkte-Kriteriumskatalog bewertet. Die IG hegt Zweifel, ob die Umgehung Haindling-Nord überhaupt nach diesem Katalog bewertet wurde. Doch unabhängig davon steht für sie fest, dass eines dieser Kriterien, nämlich die „Projektabkzeptanz“, nicht erfüllt sei, da es unter anderem eine bestehende Interessengemeinschaft gegen diese Maßnahme gibt und keinen wirklich bestehenden Stadtratsbeschluss pro Umgehung.

Damit kommt Ertl zum nächsten Punkt: die Sache mit dem Stadtratsbeschluss. Laut Ertl gibt es seitens der Stadt keinen gültigen Beschluss, der sich eindeutig für die Planungen von „Haindling-Nord“ ausspricht. „Ganz im Gegenteil“, sagt er. Man habe seit dem 16. Juli einen Beschluss gegen das Planfeststellungsverfahren „Haindling-Nord“, trotzdem habe das Staatliche Bauamt angekündigt, die Planfeststellung zum Ende zu bringen. Zur Erinnerung: Im Januar 2023 hat der Stadtrat Geiselhöring mit einer knappen Mehrheit (elf zu neun Stimmen) dafür gestimmt, dass das Planfeststellungsverfahren eingeleitet wird. „Aber zu diesem Zeitpunkt waren die Planungsunterlagen noch gar nicht fertig“, erklärt Ertl. Da sei quasi über einen Blankoscheck abgestimmt worden, aber nie über einen endgültigen Planungsentwurf.

**4 Die Sinnhaftigkeit:** Alle Mitglieder der IG sind sich einig, dass eine Umgehung in dieser Größenordnung sinnlos ist, weil sie verkehrstechnisch keine entscheidende Verbesserung bringen würde. Natürlich müsste Entlastung für die Menschen in Hirschling, Haindling und Geiselhöring geschaffen werden, sagt Ertl. „Das geht aber auch mit vielen kleineren Maßnahmen, die unten Strich auch noch günstiger sind.“ Der Stadtplatz Geiselhöring werde ausbluten, sollte der komplette Verkehr aus Geiselhöring weggeleitet werden. Die IG kämpft deshalb nach wie vor für die sogenannte Regionaltrasse, die – kurz zusammengefasst – so aussehen soll: Die beiden bestehenden Kreisstraßen SR 2 und SR 11 nach Straubing sollen genutzt und bestandsorientiert ausgebaut werden, nördlich bei Hainsbach soll eine kleine Umgehung für den Ort entstehen. (ver)