

■ Leserbriefe

räume sind. Dennoch droht Haindling-Nord wertvolle Ackerflächen zu versiegeln und ein Biotop mit Quellen und altem Baumbestand unwiederbringlich zu zerstören. Laut Regierung von Niederbayern würde der Eingriff in dieses hochwertige Biotop einen nicht wieder-gutzumachenden Schaden verursachen. Wie passt das zum Klimaanpassungsprojekt HiT, an dem sich die Stadt beteiligt?

Auch finanziell bleiben Fragen offen: Die Baukosten werden auf über 50 Millionen Euro geschätzt. Ist das angesichts der noch ausstehenden Sondierungen und Untersuchungen zum Wasservorkommen an der Hangleite als ausreichend zu bewerten? Wer trägt künftig die Unterhalts- und Sanierungskosten? Und wie hoch wäre der Anteil der Geiselhöringer Bürger?

Dabei gibt es seit Jahren Alternativen: Die bereits bestehenden Straßen Richtung Straubing könnten durch gezielten Ausbau und bessere Verkehrslenkung optimiert werden. Warum wurden diese Möglichkeiten nicht konsequent ausgeschöpft? Ein monumentales Geldgrab in Form einer völlig überflüssigen Straße. Wa-

rum werden keine kostengünstigere, einfacher umsetzbare und nachhaltigere Maßnahmen zur Verkehrs-entlastung erprobt – etwa die gezielte Umleitung des Schwerlastverkehrs aus dem Stadtkern?

(...) Wie glaubwürdig ist Klimaanpassung, wenn wertvolle Natur zerstört wird? Verkehrs-entlastung ist wichtig – aber nicht um jeden Preis. (...)

Christine Reitingner
Geiselhöring

Umgehungsstraßenbau ist fallen zu lassen

Zu den Berichten zur geplanten Geiselhöringer Umgehung („Haindling Nord“) in der Ausgabe vom 17. Oktober:

Der Umgehungsstraßenbau ist bei rasanter fortschreitender Biodiversitäts-, Umwelt- und Klimakatastrophe völlig aus der Zeit gefallen. Weitere Flächenversiegelung für noch mehr umweltschädlichen Autoverkehr können wir uns nicht leisten. Was wir dagegen dringend brauchen, ist ein dichteres Bus- und Bahn-Angebot. Schon viel zu oft

hat der Bau neuer Straßen jeglicher Kategorien vor einem Bahnausbau den vielfachen Umstieg aufs Auto verschuldet, wo es doch genau umgekehrt gehen muss.(...)

Nötig ist eine Sanierung und Beschleunigung der Gäubodenbahn mit Verdichtung der Zugfrequenz auf einen Halbstundentakt, ebenso auf der Strecke Plattling – Straubing – Regensburg – Neumarkt, um Leute vom Auto in den Umweltverbund zu holen. Dahin ist das im Überfluss im Straßenbauhaushalt eingestellte Geld umzulenken.

Dass Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter (CSU) sagt, dass an allen Ecken und Enden Geld fehle, widerlegt er selbst, indem er umweltschädlichen Straßenbau wie die Umgehung Haindling aber auch auf der A 3 vorantreibt. Der Überlandstraßenbau wird nämlich bei der für ganz Bayern und Deutschland belegten ohnehin vorhandenen hohen Erschließungsdichte überflüssig, sobald ökologisch nachhaltige Konzeptalternativen mit Vorrang von Bus und Bahn entstehen.

Johann Meindorfer
Straubing

Haindling-Nord: Projekt aus der Zeit gefallen?

Hitze, Trockenheit und Wasserknappheit zeigen, wie wichtig intakte Böden, Quellen und Lebens-