Interessengemeinschaft (IG) Regionaltrasse: JA! – Haindling Nord: NEIN!

Ortstermin mit MdL Hubert Aiwanger am 28. April 2012 in Geiselhöring



Von links nach rechts: Christian Ertl IG, Angela Ramsauer IG, Hubert Aiwanger MdL FW, Alt-Bgm F.X. Stierstorfer FW, Josef Schweinböck IG

Ortstermin mit MdL Rosi Steinberger am 10. Mai 2018 in Haindling



MdL Rosi Steinberger 10. Mai 2018 Christi Himmelfahrt



Bund **Naturschutz** Prof. Dr. **Hubert Weiger**



Die Teilnehmer, darunter auch die zwei Grünen-Abgeordneten MdB Erhard Grundl und MdL Rosi Steinberger, machten sich beim Anwesen Bösl ein Bild von der Umgehungsstraßen-Variante "Enger Südring".

"Widerstand sucht bundesweit seinesgleichen"

Hubert Weiger bei IG "Gegen Haindling-Süd"

kussion wurde auch dieser Trassen- Nutznießer sei die Bauindustrie. verlauf abgelehnt. Die Ablehnung

Christian Ertl von der IG den Teil- nommen, dass in Niederbayern nur nehmern die möglichen Trassen 20 Prozent der Straßenbaugelder "Haindling-Süd", "Enger Südring" für den Straßenerhalt, aber 80 Pround "Umgehung Hainsbach" vor zent für deren Neubau verwendet und zeigte deren Flächenverbrauch. werden. In anderen Regierungsbe-"Haindling-Süd" ist 7,9 Kilometer zirken ist es in etwa ausgeglichen. lang und wird mindestens 34 Hektar Fläche beanspruchen, aufgrund ressengemeinschaft auf, in ihrem der hohen Böschungen wohl mehr. engagierten Widerstand nicht nachge von 5,1 Kilometern erfordert 22 beweisen, dass man es mit der Sen-Hektar. Die 1,8 Kilometer lange Va- kung des Landverbrauchs ernst riante "Umgehung Hainsbach" be- meine und schon gar nicht fruchtnötigt acht Hektar an Fläche. Einer barste Böden der Welt, zu denen der Schätzung aus dem Jahr 2012 zufol- Gäuboden gehöre, dem Straßenbau ge kosten die Varianten "Haindling-Süd" 14, "Enger Südring" 10 und chen erhöhen zudem durch gesetzli-"Umgehung Hainsbach" 3,6 Millio- che Vorgaben den Landverbrauch nen Euro. Gerade zu dieser Kosten- und die Bodenversiegelung, verweischätzung wurden große Zweifel angemeldet, weil nicht nur die fenen Bürgern und hoffen, dass der Ackerlandpreise, sondern vor allem Widerstand mit der Zeit nachlässt. auch die Baupreise gewaltig gestie- Dr. Weiger spielte damit auf die Abgen sind und durchschnittlich pro wesenheit von eingeladenen CSU-Kilometer Straße von zwei Millio- Mandatsträgern aus der Region an, nen Euro auszugehen sei.

Bei einer anschließenden Rund- Termin frei hatten.

sind erneut neben Prof. Dr. Hubert ein Bild vom Verlauf des "Engen Weiger vom BUND die Grünen-Ab- Südrings", der vom Kreisverkehr geordneten MdB Erhard Grundl bei Haindling vorbei am Anwesen und MdL Rosi Steinberger sowie Bösl, dem neuen Baugebiet "Markt-Kreis- und Stadträte von der Inte- feld" Hirschling verlaufen und unressengemeinschaft "Gegen Haind- terhalb Frauenhofen einmünden ling Süd" gekommen, um sich vor soll. Bemängelt wurde, dass mittler-Ort ein Bild von dem vom Straßen- weile der Verlauf einer Straße nicht bauamt immer noch als Variante für dem Geländeverlauf, sondern das die Umgehungsstraße geführten Gelände der Straße angepasst wer-"Engen Südring" zu machen. In ei- de. "Die Landschaft hat sich unterner sehr engagiert geführten Dis- zuordnen," so Dr. Hubert Weiger.

"Die Zerschneidung von Landdagegen bezeichnete Weiger als ei- schaften und Lebensräumen fördert nen "Widerstand, der bundesweit das Artensterben", ergänzte Dr. Michael Röder (ÖDP). Mit Verwunde-In einer Präsentation stellte rung wurde auch zur Kenntnis ge-

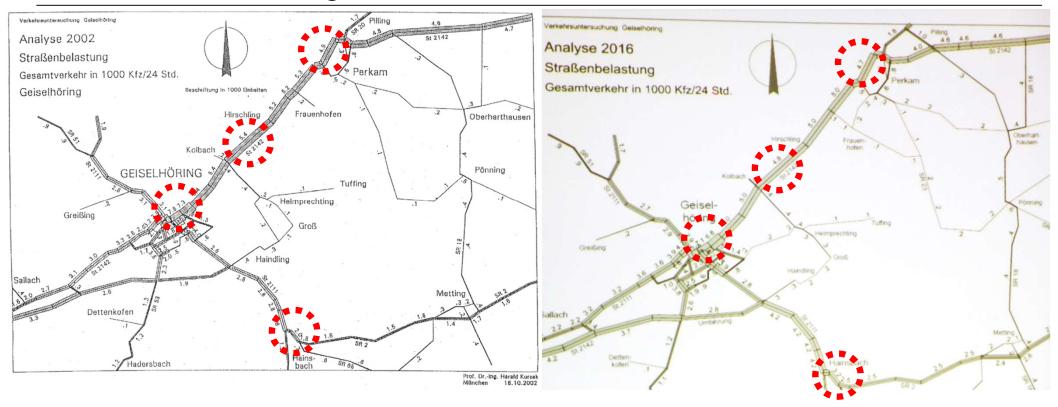
> Dr. Hubert Weiger rief die Inteopfere. "Die politisch Verantwortligern die Diskussion mit den betrofdie für die Veranstaltung keinen

Laberzeitung 12. Mai 2018

Inhaltsverzeichnis

- 1. Straßenbelastung IST 2016
- 2. Verkehrsprognosen (Un)Genauigkeit
- 3. Straßenbelastung Geiselhöring im Detail
- 4. Straßenbelastung Hirschling, Hainsbach, Perkam im Detail
- 5. Entlastungsprognose 2030 was wäre wenn tatsächlich...
- 6. Umweltverträglichkeitsprüfung Kulturgut Haindlinger Kirchen
- 7. Trassenverlauf Haindling-Nord bei Geiselhöring
- 8. Trassenverlauf Haindling-Nord favorisierte Variante bei Perkam
- 9. Gesamtprojekt Haindling-Nord 2 Projekte?
- 10. Variante Regionaltrasse Verkehrssplitting & Beseitigung von Gefährdungen
- 11. Zusammenfassung

1. Straßenbelastung IST 2002 und IST 2016



Ergebnis der	Zählung	2002	(Kfz/24h):
--------------	---------	------	------------

Geiselhöring Stadtplatz 7.800
Geiselh. Straubinger Str. 7.300
Hirschling 5.400
Hainsbach 2.000
Perkam 4.900

Ergebnis der Zählung 2016 (Kfz/24h):

Geiselhöring Stadtplatz 7.100 - 9% Rückgang Geiselh. Straubinger Str. 6.800 - 7% Rückgang Hirschling 4.800 -11% Rückgang Hainsbach 3.200 +60% Anstieg Perkam 4.700 - 4% Rückgang

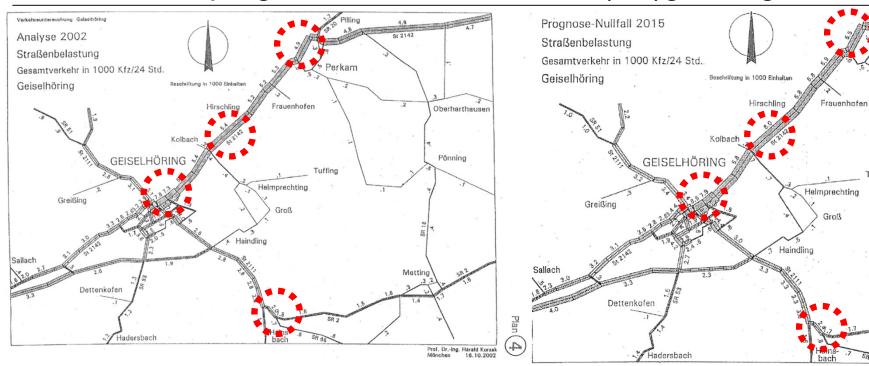
Fazit: Der Verkehr in Geiselhöring ist von 2002 bis 2016 zurückgegangen,

nur in Hainsbach wurde er mehr!

SBA Wufka:

"Der Durchschnittsverkehr auf Staatsstraßen in Bayern beträgt ca. 4.000 Fz/24h."

2.1 Verkehrsprognose in 2002 für 2015: (Un)genauigkeit



Ergebnis der Zählung 2002 (Kfz/24h):

Geiselhöring Stadtplatz 7.800
Geiselh. Straubinger Str. 7.300
Hirschling 5.400
Hainsbach 2.000
Perkam 4.900

Prognose in 2002 für 2015 (Kfz/24h):

Geiselh. Stadtplatz 8.500 + 9% Anstieg, falsch
Geiselh. Straub. Str. 7.900 + 8% Anstieg, falsch
Hirschling 8.000 +48% Anstieg, falsch
Hainsbach 2.400 +20% Anstieg, richtig aber viel
zu niedrig
Perkam 5.500 +12% Anstieg, falsch

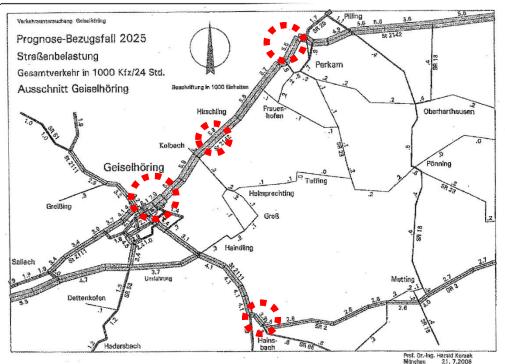
Fazit: Die Prognose in 2002 für 2015 war, daß der Verkehr <u>überall ansteigt!</u> <u>Diese Prognose traf für Geiselhöring nicht ein!</u>

Verkehrsbelastungen Werktag 2008

Die umfangreichen Verkehrserhebungen in Geiselhöring vom Mai 2008 haben ergeben, daß gegenüber dem Jahr 2002 eine Verlagerung von rd. 500 Kfz/Tag, davon rd. 50 Lkw/Tag, von der St 2142 östlich Geiselhöring zur Kreisstraße SR 2 hin eingetreten ist. Ursache dafür sind der fertiggestellte Südring Straubing und die geänderte Beschilderung nach Straubing-Ost am heutigen Ende der Umfahrung Geiselhöring. Die Belastung der St 2142 östlich Geiselhöring ist mit 4.800 Kfz/Tag in Hirschling und 4.600 Kfz/Tag östlich Perkam immer noch mehr als dappelt so hoch wie auf der Kreisstraße SR 2 östlich Hainsbach (2.000 Kfz/Tag) bzw. östlich Metting (2.100 Kfz/Tag). Im Schwerverkehr treten auf den St 2142 östlich Geiselhöring und auf der SR 2 bei Heinsbach und Metting nahezu gleich hohe Belastungen auf.

Die im September 2016 durchgeführte Aktualisierung des Verkehrsgutachtens von 2008 ergab folgende Erkenntnisse:

Die Verkehrspelastung der St 2142 in der östlichen Ortsdurchfahrt Geiselhöring beträgt 7.100 Kfz/24 h und in der Ortsdurchfahrt Hirschling 4.800 Kfz/24 h. Sie ist seit den Jahr 2008 bis zum Jahr 2016 relativ konstant geblieben (Veränderungen unter 100 Kfz/24 h).



Plan (6a)

Ergebnis der Zählung 2008 (Kfz/24h):

Geiselhöring Stadtplatz 7.100

Geiselh. Straubinger Str.

Hirschling 4.800

Hainsbach 2.000

Perkam 4.600

Prognose in 2008 für 2025 (Kfz/24h):

Geiselhöring Stadtplatz 8.100 +14% Anstieg

Geiselh. Straubinger Str. 7.900

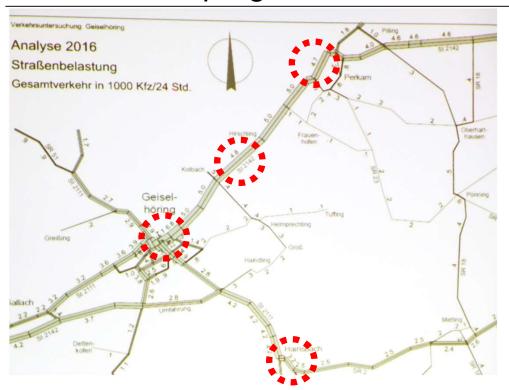
Hirschling 5.800 +21% Anstieg

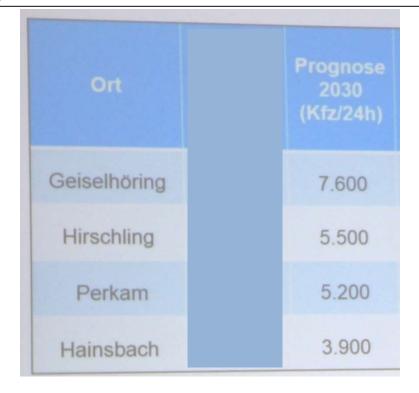
Hainsbach 3.300 +65% Anstieg

Perkam 5.500 +20% Anstieg

Fazit: Die Prognose in 2008 für 2025 war <u>wieder</u>, daß der Verkehr <u>überall ansteigt!</u> <u>Diese Progrose traf (vgl. 2016 Geiselh.) nicht ein!</u>

2.3 Verkehrsprognose: aktuelle Prognose in 2016 für 2030 – Trend?





Ergebnis der Zählung 2016 (Kfz/24h):

Geiselhöring Stadtplatz 7.100
Geiselh. Straubinger Str. 6.800
Hirschling 4.800
Hainsbach 3.200
Perkam 4.700

Prognose in 2016 für 2030 (Kfz/24h):

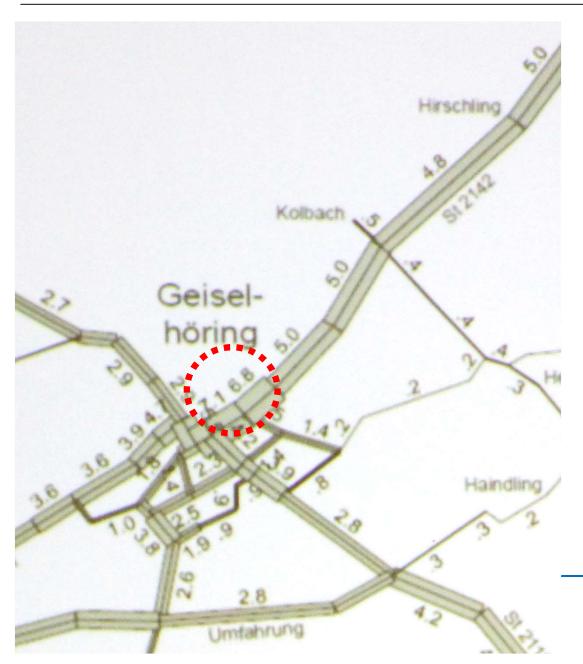
Geiselhöring Stadtplatz 7.600 + 7% Anstieg

Geiselh. Straubinger Str.

Hirschling 5.500 +15% Anstieg
Hainsbach 3.900 +22% Anstieg
Perkam 5.200 +11% Anstieg

Fazit: Die aktuelle Prognose in 2016 für 2030 ist wieder, dass der Verkehr <u>überall ansteigt! Diese Annahme entspricht nicht dem realen Trend!</u>

3. Straßenbelastung IST 2016 - Geiselhöring im Detail



Ergebnis der Zählung 2016: Geiselhöring Stadtplatz 7.100 Kfz/24h Geiselhöring Straubinger Str. 6.800 Kfz/24h

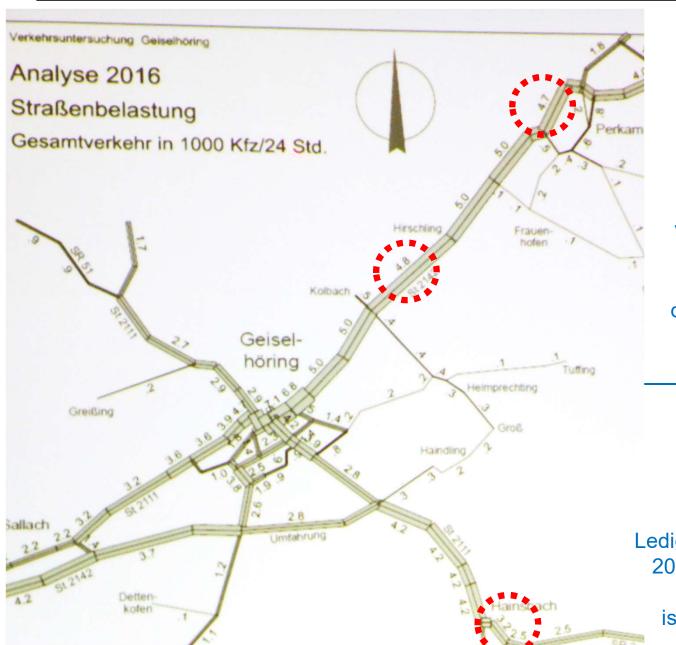
Dieser Verkehr hat einen Grund

a) am Stadtplatz Geiselhöring:
Geschäfte am Stadtplatz
u.a. Bäcker, Metzger, Konditorei,
3 Banken, Pizzeria, Wirtshaus, Eisdiele,
Modehaus, Rathaus, Bücherei, Apotheke,
Fitnessstudio, Internist, Logopädie,
Krankengymnasten, Friseur,
Schreibwaren, Zeitung, Orthopädie etc.

b) in der Straubinger Straße: Schule, Kindergarten, Seniorenheim, Tennisheim, Kirche, Friedhof, Tankstelle, Autohaus, Freibad, Freizeitgelände, Kläranlage etc.

-> Ein Geschäft ohne Verkehr macht kein Geschäft mehr!

4. Straßenbelastung IST 2016 – Hirschling, Hainsbach, Perkam im Detail



Ergebnis der Zählung 2016:

Hirschling 4.800 Kfz/24h Hainsbach 3.200 Kfz/24h Perkam 4.700 Kfz/24h

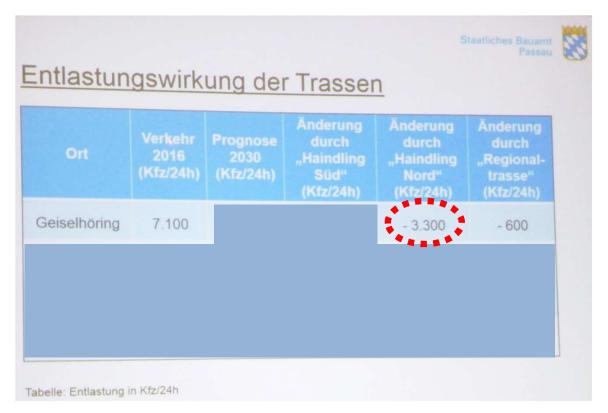
Laut Straßenbauamt Hr. Wufka: "... liegt das durchschnittliche Verkehrsaufkommen auf Staatsstraßen in Bayern bei ca. 4.000 Kfz/24h!"

d.h. bei einer amtlichen Neubetrachtung des derzeitigen Verkehrsaufkommens in diesen Ortschaften wäre

-> kein akuter Bedarf an einem Straßenneubau!

Hinweis Hainsbach:
Lediglich der Verkehr in Hainsbach ist zwischen
2002 und 2016 von 2.000 auf 3.200 Kfz/24h
angestiegen. Die Ortsdurchfahrt
ist darauf - speziell für den LKW-Verkehr sicherheitstechnisch nicht eingerichtet.

5. Entlastungsprognose 2030 - was wäre, wenn tatsächlich ...



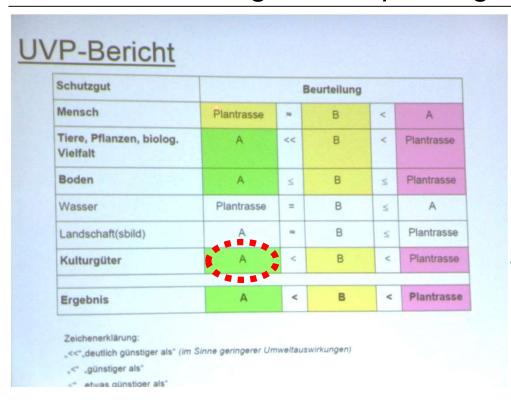
Angenommen, Haindling-Nord wird gebaut und das Straßenbauamt hat Recht:
Statt heute 7.100 Kfz/24h
fahren dann -3.300 weniger,
also lediglich 3.800 Kfz/24h in Geiselhöring:

Das ist dann weniger als auf einer durchschnittlichen Staatsstraße und entspricht dem Verkehr in einem Dorf.

Das heißt in unser aufstrebendes
Unterzentrum kommen dann
3.300 (oder mehr) potentielle Käufer weniger
3.300 potentielle Badegäste weniger
3.300 potentielle Patienten weniger
3.300 potentielle Pizzakäufer weniger
3.300 potentielle Eiskäufer weniger
3.300 potentielle Tank-Vorgänge weniger
3.300 potentielle Brotzeitkäufer weniger
3.300 potentielle Biergartenbesucher weniger etc.

-> Da hilft dann auch kein Stadtmarketing mehr!

6. Umweltverträglichkeitsprüfung UVP Bericht (neu) - Kultur-GUT Haindling



Der gezeigte Bericht der Umweltverträglichkeit besagt für den Schutz der Kulturgüter, dass

> "Haindling-Nord" (A) mit 200 Meter Abstand zu den Haindlinger Kirchen

> > günstiger ist

als "Haindling-Süd" (Plantrasse) mit mehr als 1.000 Meter Abstand.

Wenn das stimmt, würde das Ergebnis dann so aussehen:



6.1 Umweltverträglichkeitsprüfung UVP Bericht (2011)

Ergänzende Untersuchung - Alternativenprüfung-

St 2142; Neufahrn i. NB - Straubing

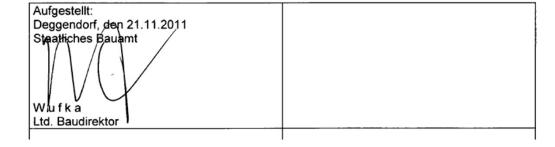
Ortsumgehung Geiselhöring - Hirschling

St 2142; Ortsumgehung Geiselhöring - Hirschling

Ergänzende Untersuchung zumutbarer Alternativen

INHALTSVERZEICHNIS

	1. Sachstand		3
	2.	Vorraussetzungen einer artenschutzrechtlichen Ausnahme	3
	3.	Mögliche Alternativen	4
	4.	Planerische Beschreibung einer bahnparallelen Variante	5
5.		Straßenverkehrliche Betrachtung	8
	6.	Ergebnis der naturschutzfachlichen Betrachtung	8



ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1: Übersichtslageplan Varianten

Anlage 2: Lageplan Variante 2

Anlage 3: Ökologische Untersuchung mit Schwerpunkt Fauna

6.1.1 Umweltverträglichkeitsprüfung UVP Bericht (2011): Planerische Beschreibung

Planerische Beschreibung einer bahnparallelen Variante

Enger Südring / Haindling-Nord

Die bahnparallelen Varianten beginnen am Kreisverkehr südwestlich von Geiselhöring, verlaufen in einem engen Südring um Geiselhöring Richtung Nordosten und führen dann in einem Korridor von ca. 250 m südlich der Bahnlinie parallel Richtung Perkam. Dort enden diese im Bereich des bestehenden beschrankten Bahnüberganges vor Perkam.

Exemplarisch wird eine möglichst bahnnahe Variante genauer betrachtet, um den Bündelungseffekt Bahn-Straße bestmöglich zu nutzen (vgl. beiliegender Lageplan).

Bereich Geiselhöring/ Haindling/ Oberndorf

- Abstand zur bestehenden Bebauung von Geiselhöring mindestens 350 m (südliche Erweiterungen von Baugebieten sind in der Bauleitplanung noch nicht ersichtlich)
- Lärmschutzwall bei späterer Erweiterung der Wohngebiete möglich/ bzw. anzustreben
- Abstand zum Einzelanwesen bei Bau-km 0+650, westlich, ca. 70 m
- Kürzester Abstand zur Bebauung Haindling ca. 200 m
- Abstand zur ortsmittigen Kirche ca. 350 mEnger Südring->Haindling-Nord 200 m
- Durchschneidung des Gehölzbiotopkomplexes nordwestlich von Haindling auf ca.
 350 m
- Anschluss der GVS nach Helmprechting (Bau-km 2+000) mit teilplangleichem Anschluss
- ab hier Bündelung der Verkehrswege auf eine Länge von ca. 2,9 km, kein zusätzlicher Anwandweg zwischen der Bahnstrecke und der neuen St 2142 notwendig

Bereich Hirschling

- westseitiger Wall als Lärmschutzwall für die Bebauung in Hirschling und Blendschutz zwischen Staatsstraße und Bahnstrecke
- der bestehende höhengleiche Bahnübergang in Hirschling wird aufgelassen, ein kreuzen ist hier nicht mehr möglich, als Ersatz dient hier eine neu zu erstellende Überführung eines öFW westlich von Hirschling über die Bahn und die neue St 2142 (der geplante Blendschutz- u. Lärmschutzwall hat somit keine Schwachstelle)
- evtl. Abbruch zweier Wirtschaftsgebäude südlich der Bahn notwendig

Bereich Perkam/ Frauenhofen

- Die beiden in Perkam auf der Ostseite vorhandenen Einmündungen der Gemeindeverbindungsstraße und der Ortsstraße (Bau-km 4+950) in die St 2142 werden zusammengefasst; die weiteren Einmündungen nach dem geplanten Bauende bleiben bestehen
- Der beschrankte Bahnübergang bei Perkam wird beseitigt. Die Anbindung der Umgehungsstraße an die "St 2142 alt" erfolgt auf Höhe Frauenhofen. Dabei muss die bestehende Bahnunterführung in lichter Höhe und lichter Weite ertüchtigt werden

Technische Merkmale

Haindling-Süd

Enger Südring/
(Haindling-Nord)

Merkmale	Plantrasse	Alternativvariante 2
Länge der St 2142 [m]	7.900	5.100
Länge der St 2111 [m]	280	-
Gesamtausbaulänge [km] (ohne untergeordnetes Netz)	8,2	5,1
max. Längsneigung [%]	< 6%	3,35 %
Radienrelation	Im guten Bereich	im guten Bereich
R min [m]	650	600 (Bereich Perkam)
R _{max} [m]	1.800	1.100
Knotenpunkte (ohne An- schluss bei KV Geiselhö- ring und Anschluss bei Perkam)	4	3
Bauwerke / Durchlässe:	10	8
Überholsichtweite (625m)	Mindestanforderungen sind ein- gehalten	Mindestanforderungen sind ein- gehalten
Durchschneidung [km]		
- landwirtschaftl. Flächen	nahezu auf der gesamten Länge	nahezu auf der gesamten Länge
- davon ungünstige Zer- schneidung	0,7	jeweils ca. 0,85 m (vor und nach dem Gehölzkomplex bei Pilgerweg)
- Biotope		ca. 190m + 20m
Flächenversiegelung [ha]	13,9	ca. 9
min. Abstand der St 2142 zur Wohnbebauung	180 m (Oberndorf)	305 m (Geiselhöring) 200 m (Haindling) 70m m (Einzelanw.)
0	0-11	55 m (Hirschling)
Gesamtkosten [Mio. €]	Ca. 14	ca. 10,6

6.1.2 Umweltverträglichkeitsprüfung UVP Bericht (2011): Ökologische Untersuchung

Anlage 3

SCHUTZGUT MENSCH

St 2142; Neufahrn i. NB - Straubing

Ortsumgehung Geiselhöring – Hirschling

Alternativenprüfung: Untersuchung der "Bahnparallelen Varianten (Südring Geiselhöring)"

Schwerpunkt Fauna

Auftraggeber: Staatliches Bauamt Passau Servicestelle Deggendorf Brāugasse 13 94469 Deggendorf

Auftragnehmer: LANDSCHAFTSBÜRO Pirkl-Riedel-Theurer Piflaser Weg 10 - 84034 Landshut Tel. 0871/2760000

FAX 0871/2760060

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Berthold Riedel Dipl.-Ing. Hansjörg Haslach Dipl.-Biol. Robert Mayer Dipl.-Biol. Gisela Ludačka

Landshut, 05.10.2011

(Dipl. Ing. Berthold Riedel)

LANDSCHAFTSBÜRO PIRKL-RIEDEL-THEURER

BÜRO LANDSHUT Piflaser Weg 10 - 84034 Landshut ☎ 0871/2760000 - Fax 2760060 info@landschaftsbuero.net

Blütenweg 5 - 64380 Roßdorf landschaftsbuero.da@t-online.de

Sowohl bei der Alternativtrasse als auch bei der Plantrasse können Gebiete mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion mit ausreichenden Abständen umgangen werden. Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie Bereiche mit besonderen Erholungsfunktionen sind in beiden Fällen nicht betroffen.

-> doch: Pilgerweg Via Nova, Wallfahrtskirche Haindling, Naherholungsgebiet

SCHUTZGUT LANDSCHAFTSBILD

Im Untersuchungsgebiet bildet vor allem das Tal des Eiglfurter Bachs mit seiner gehölzreichen Hangleite und der fernwirksamen Silhouette des Wallfahrtsorts Haindling einen landschaftsästhetisch sehr sensiblen Raum. Aus südlicher, westlicher und nördlicher Richtung ergeben sich vielfach reizvolle Blickbezüge auf diesen markanten Landschaftsausschnitt, zu dem auch Gut Oberndorf mit seiner imposanten Zufahrtsallee gehört. Bei beiden Lösungsvarianten sind Dammschüttungen im Tal des Eiglfurter Bachs und Einschnitte in die Hangleite zu erwarten, die zu gravierenden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und zur Unterbrechung von wichtigen Blickbezügen führen.

SCHUTZGUT KULTURGÜTER

Das gesamte Untersuchungsgebiet und sein weiteres Umfeld sind uraltes Siedlungsland und daher reich an Bodendenkmälern. Es ist davon auszugehen, dass sowohl durch die Plantrasse als auch die Alternativlösung in bodendenkmalpflegerisch relevante Bereiche eingegriffen wird. Mehrere Gebäude in Haindling stehen unter Denkmalschutz, darunter insbesondere die Haindlinger Kirchengruppe, die auch als Ensemble geschützt ist und auf deren Fernwirkung in der Denkmalbeschreibung ausdrücklich hingewiesen wird. Beide Trassenvarianten führen zur Unterbrechung wichtiger Blickbezüge auf diese Gebäudegruppe und greifen damit beeinträchtigend in die Umgebung des Denkmals ein.

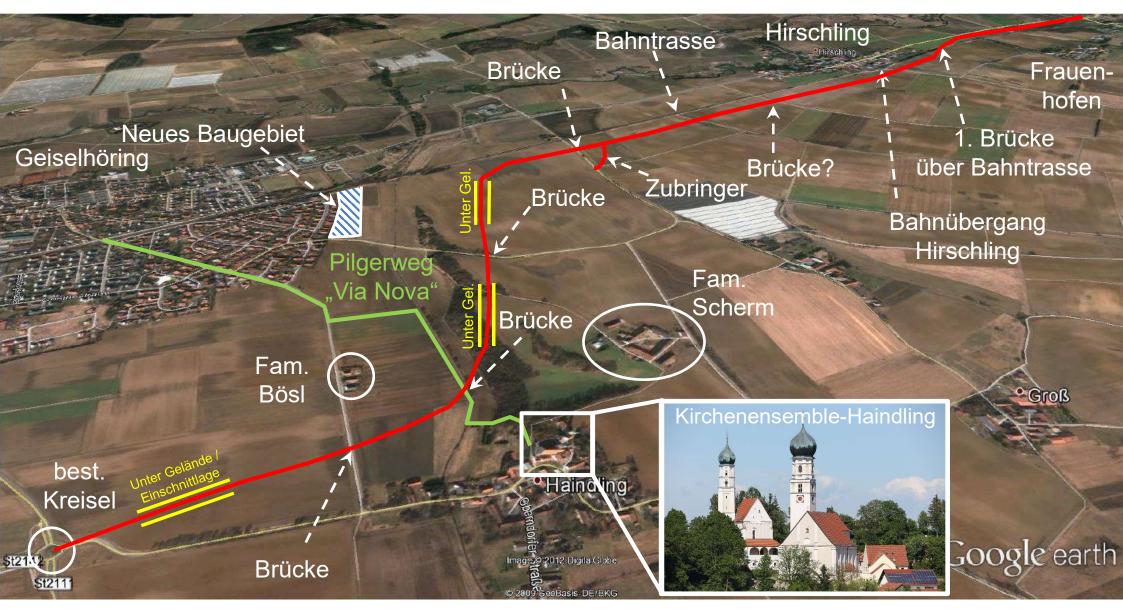
7. Trassenverlauf "Haindling Nord" - bei Geiselhöring: Stadtblick kompakt



Auf der Grafik im "Stadtblick kompakt" ist der Trassenverlauf schwer erkennbar und die notwendigen Bauwerke sind nicht beschrieben. Weitere entscheidende Fakten wie die Kosten und der Flächenverbrauch fehlen gänzlich!

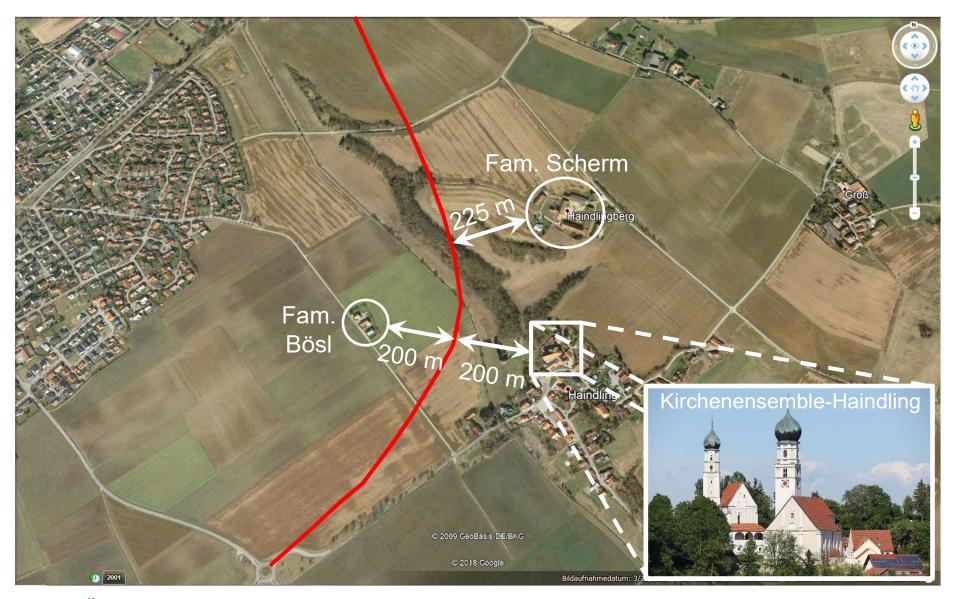
-> Eine postfaktische Entscheidungsgrundlage?

7.1 Trassenverlauf "Haindling Nord" - bei Geiselhöring



Grafik: Übersicht Trassenverlauf und Bauwerke, jede Brücke ca. 6,5 m über Erdoberkante Quelle: IG

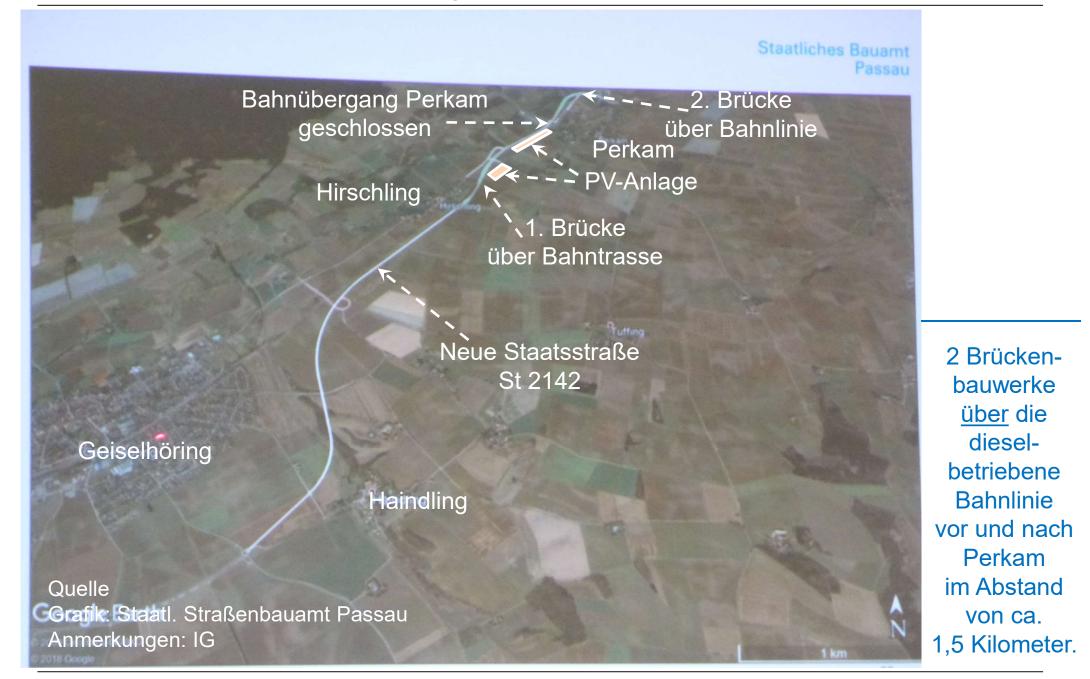
7.2 Trassenverlauf "Haindling-Nord" - Abstände



Grafik: Übersicht Trassenverlauf und Abstände

Quelle: IG

8.1 Trassenverlauf "Haindling-Nord" – favorisierte Variante bei Perkam



8.2 Trassenverlauf "Haindling-Nord" – Verkehrslenkung vor Hirschling



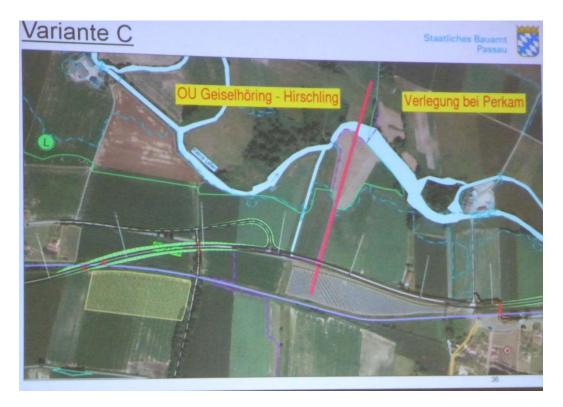
Hirschling soll im Jahr 2030 durch die Umgehung von dann prognostizierten 5.500 Kfz/24h um 4.500 auf 1.000 Kfz/24h entlastet werden (siehe Tabelle).

Notwendig wäre dazu eine Verkehrslenkung des Verkehres aus Geiselhöring z.B. in Form eines Straßenschildes bei der Kläranlage mit der Aufschrift

"Durchfahrt verboten" "Anlieger frei".

Die Strecke von Geiselhöring über die neue Umgehung nach Perkam würde sich damit um ca. 500 Meter verlängern.

9. Gesamtprojekt "Haindling-Nord" – 2 Projekte?



Laut Straßenbauamt wird das Vorhaben Umgehungsstraße Geiselhöring künftig in

2 getrennte Projekte aufgeteilt:

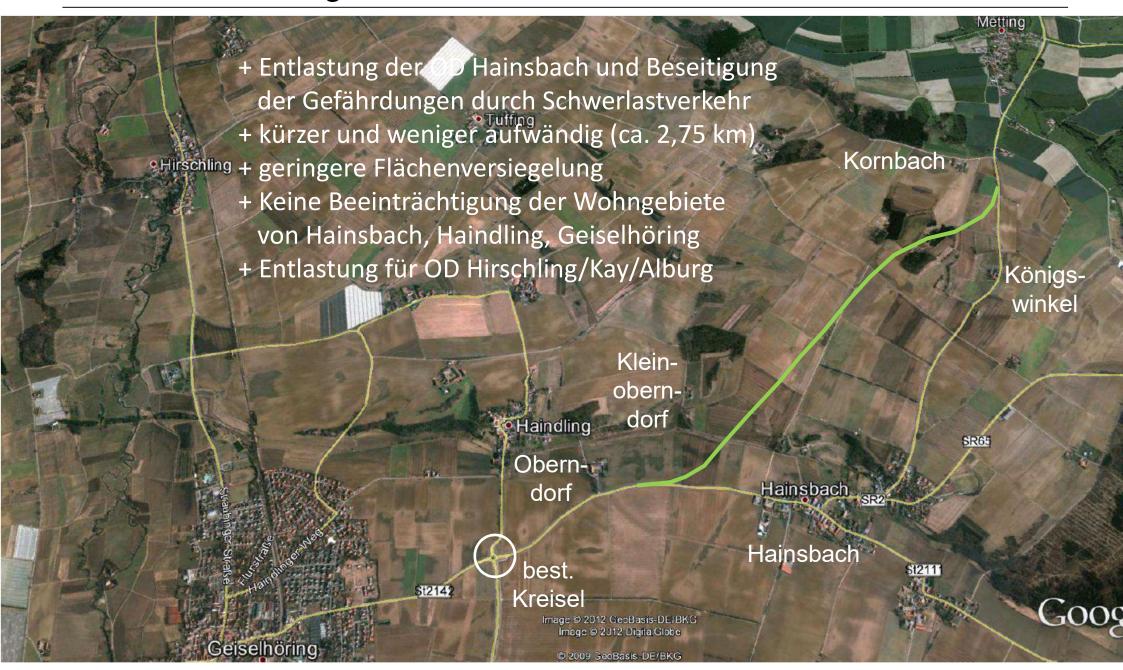
Ortsumgehung Geiselhöring
 Verlegung bei Perkam

Sollte die Ortsumgehung Geiselhöring - aus welchen Gründen auch immer - nicht realisiert werden,

kann trotzdem an der Verlegung in Perkam gearbeitet werden.

Die Verlegung bei Perkam ist ohne die Maßnahme Ortsumgehung Geiselhöring in keiner Dringlichkeitsstufe des Ausbauplanes für Staatsstraßen.

10. Variante "Regionaltrasse": Verkehrssplitting & Beseitigung von Gefährdungen



11. Zusammenfassung

Das Verkehrsaufkommen in unserer Region ist rückläufig.

Das im alten Jahrtausend mit hohen Zuwachsprognosen formulierte Planungsziel "Entlastung vom Durchgangsverkehr für Geiselhöring und Hirschling" muss neu formuliert werden.

Das Verkehrsaufkommen in Geiselhöring ist das Ergebnis einer - noch - angenommenen Einkaufsstadt mit den entsprechenden kommunalen Einrichtungen eines Unterzentrums.

Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen in Bayern beträgt ca. 4.000 Fahrzeuge/Tag.

Innerstädtische Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung z.B. des Schwerlastverkehrs in Geiselhöring ist auch jetzt schon möglich.

Das Kirchenensemble in Haindling besteht seit Jahrhunderten und ist denkmalgeschützt. Es ist eine landkreisweites Kulturdenkmal mit nationalem Bekanntheitsgrad. Die Wallfahrtskirche wird derzeit mit ca. 3 Millionen Euro u.a. aus Bundesmitteln aufwändig restauriert. Eine "Verbauung" der Blickbezüge dieses Kulturgutes wäre irreversibel und würde es dramatisch entwerten.

Das neue Planungsziel für Geiselhöring und die umliegende Ortschaften ist deshalb Verkehrssplitting, Verkehrslenkung und Beseitigung von sicherheitskritischen Abschnitten.

Die Ortsumgehung Hainsbach "Regionaltrasse" ist ausreichend wirksam, geringinvasiv, flächenschonend und kostengünstig als Kreisstraßenbaumaßnahme mit ca. 40 prozentiger Bezuschussung des Freistaates zu realisieren.