

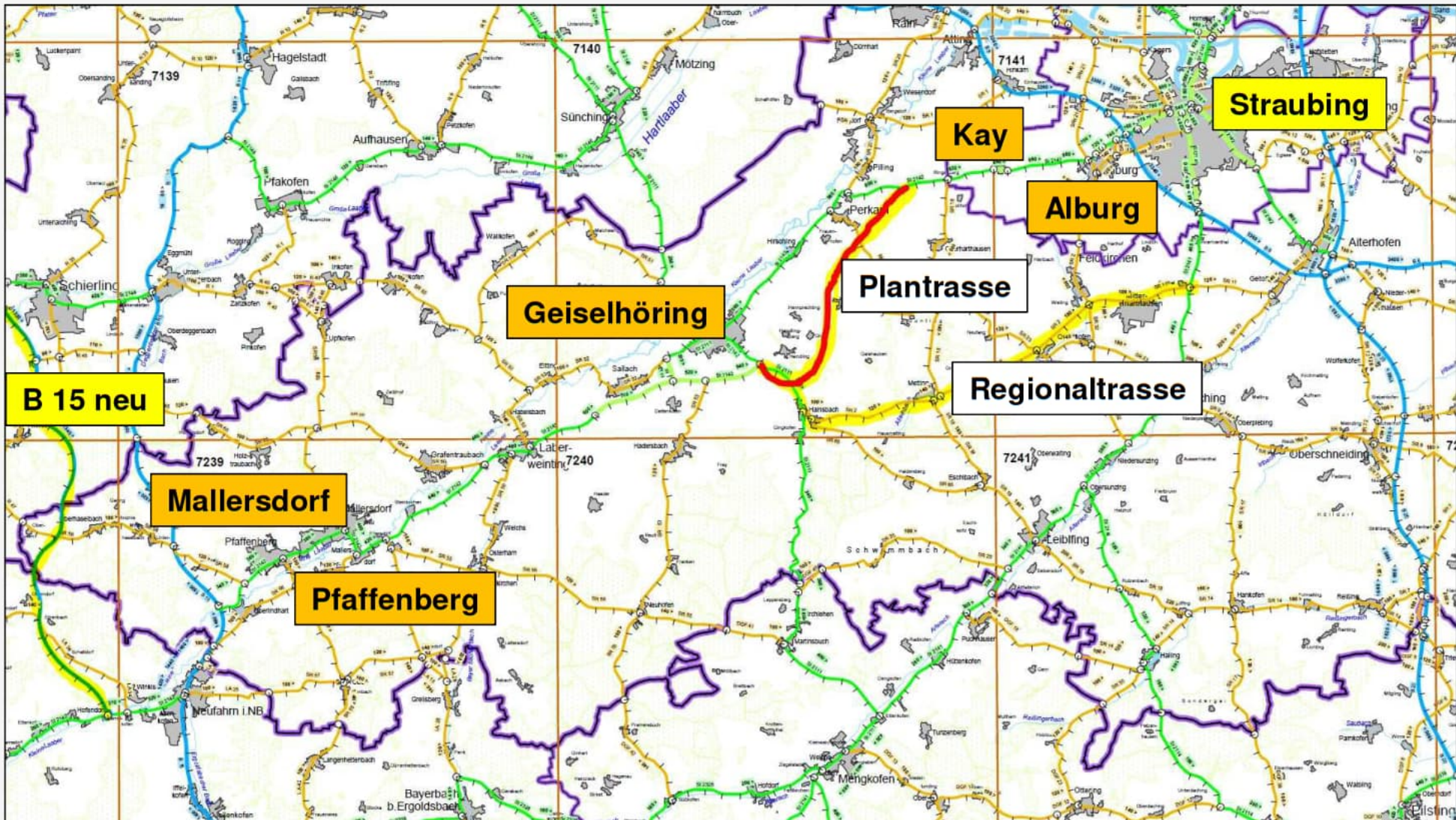


# St 2142, OU Geiselhöring - Hirschling

Bürgerinformationsveranstaltung  
Perkam – 12.11.2018

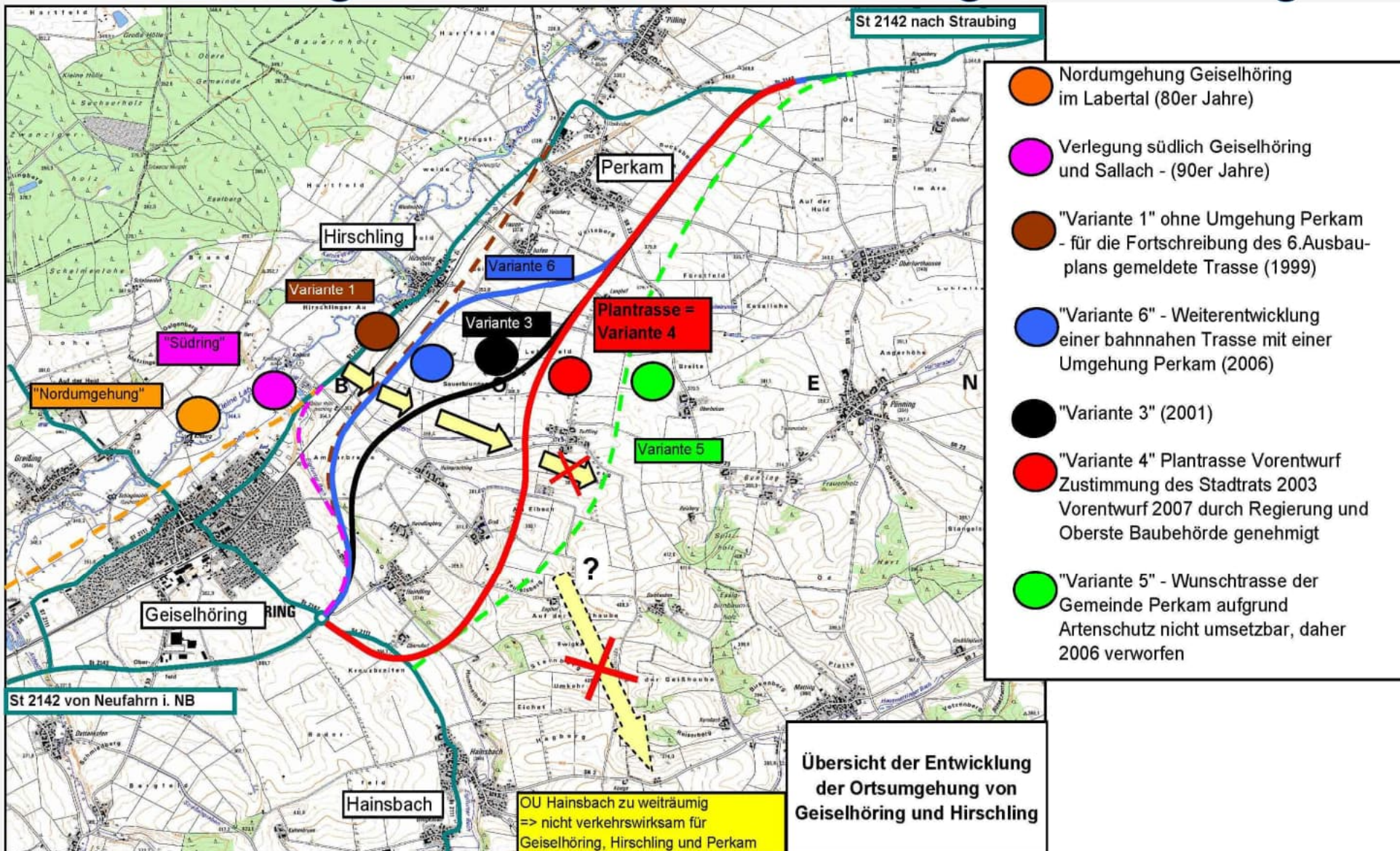


# Übersicht: Labertal von B 15 neu bis Straubing





# Entwicklung der OU Geiselhöring-Hirschling









# Chronologie der Planungsgeschichte

- Vorlage Vorentwurf am 24.01.2007. Genehmigung Vorentwurf durch OBB am 29.06.2007
- Bürgerentscheid 25.11.2007 → Entscheidung pro Variante „Haindling-Süd“
- Aktualisierung Verkehrsgutachten 17.10.2008
  - Die Regionaltrasse entlastet Geiselhöring und Hirschling nicht ausreichend
  - Somit ist sie verkehrlich keine gleichwertige Lösung
- Erstellung der techn. Planung für das Planfeststellungsverfahren „Haindling-Süd“ Mitte 2008
  - Planfeststellung bei RVN vorgelegt (Sept. 2010); Wiesenweihenproblematik
- Ab 2010 Wiesenweihenmonitoring
- Ergebnis des Wiesenweihenmonitoring 2011: Aufgrund des Wiesenweihenvorkommens ist Haindling-Süd nicht realisierbar



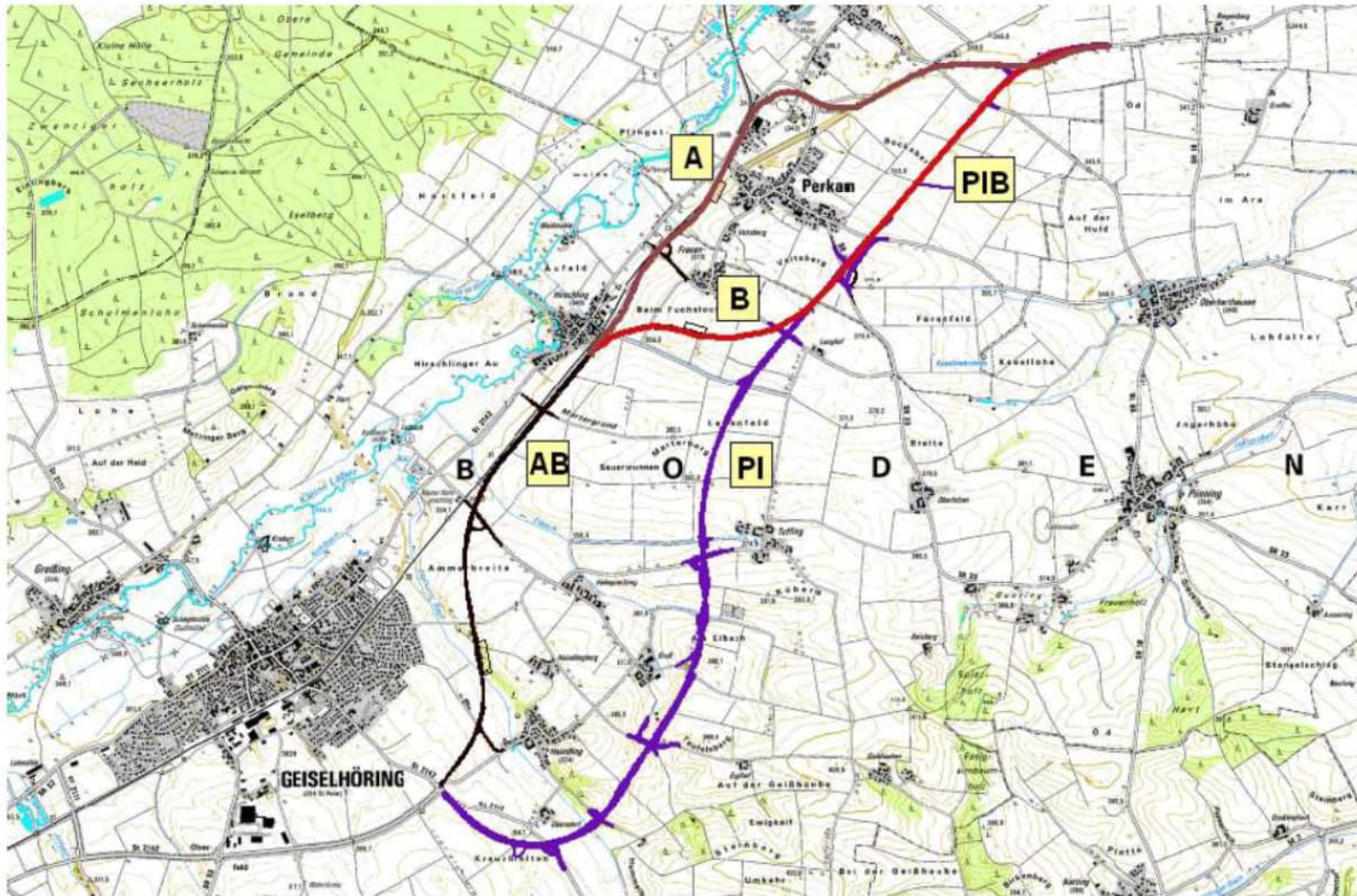
# Chronologie der Planungsgeschichte

- Sendung BR „Jetzt red i“ 30.11.2011 mit Aussage Innenminister: (Zitat aus dem SR Tagblatt vom 06.01.2012) „... Innenminister Joachim Hermann verkündete dabei das endgültige Aus für die jahrelang geplante Trassenführung „Haindling-Süd“....“
- Erneutes Wiesenweihenmonitoring 2012 → Wiesenweihe ist Richtung Feldkirchen abgewandert
- Schreiben von Staatssekretär Eck in 2013 an die Stadt Geiselhöring u. die Gemeinde Perkam
  - Aufgrund der Abwanderung der Wiesenweihe ist Haindling-Süd mit CEF Maßnahmen umsetzbar
  - Freihändiger Grunderwerb für die CEF Maßnahmen mit Unterstützung durch Geiselhöring & Perkam 2015 erfolgreich abgeschlossen
- Mustermappe für die Planfeststellung im März 2016 bei der Regierung v. Niederbayern vorgelegt
- Durch zwischenzeitliche Änderungen in der Umweltgesetzgebung fordert die RvN eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)
  - Umgehende Beauftragung des Landschaftsbüros



# UVP-Bericht

## Vergleich der Plantrasse (PI) mit den Varianten A und B







# UVP-Bericht

Schutzgut	Beurteilung				
	Plantrasse	≈	B	<	A
Mensch	Plantrasse	≈	B	<	A
Tiere, Pflanzen, biolog. Vielfalt	A	<<	B	<	Plantrasse
Boden	A	≤	B	≤	Plantrasse
Wasser	Plantrasse	=	B	≤	A
Landschaft(sbild)	A	≈	B	≤	Plantrasse
Kulturgüter	A	<	B	<	Plantrasse
<b>Ergebnis</b>	<b>A</b>	<b>&lt;</b>	<b>B</b>	<b>&lt;</b>	<b>Plantrasse</b>

Zeichenerklärung:

„<<“ „deutlich günstiger als“ (im Sinne geringerer Umweltauswirkungen)

„<“ „günstiger als“

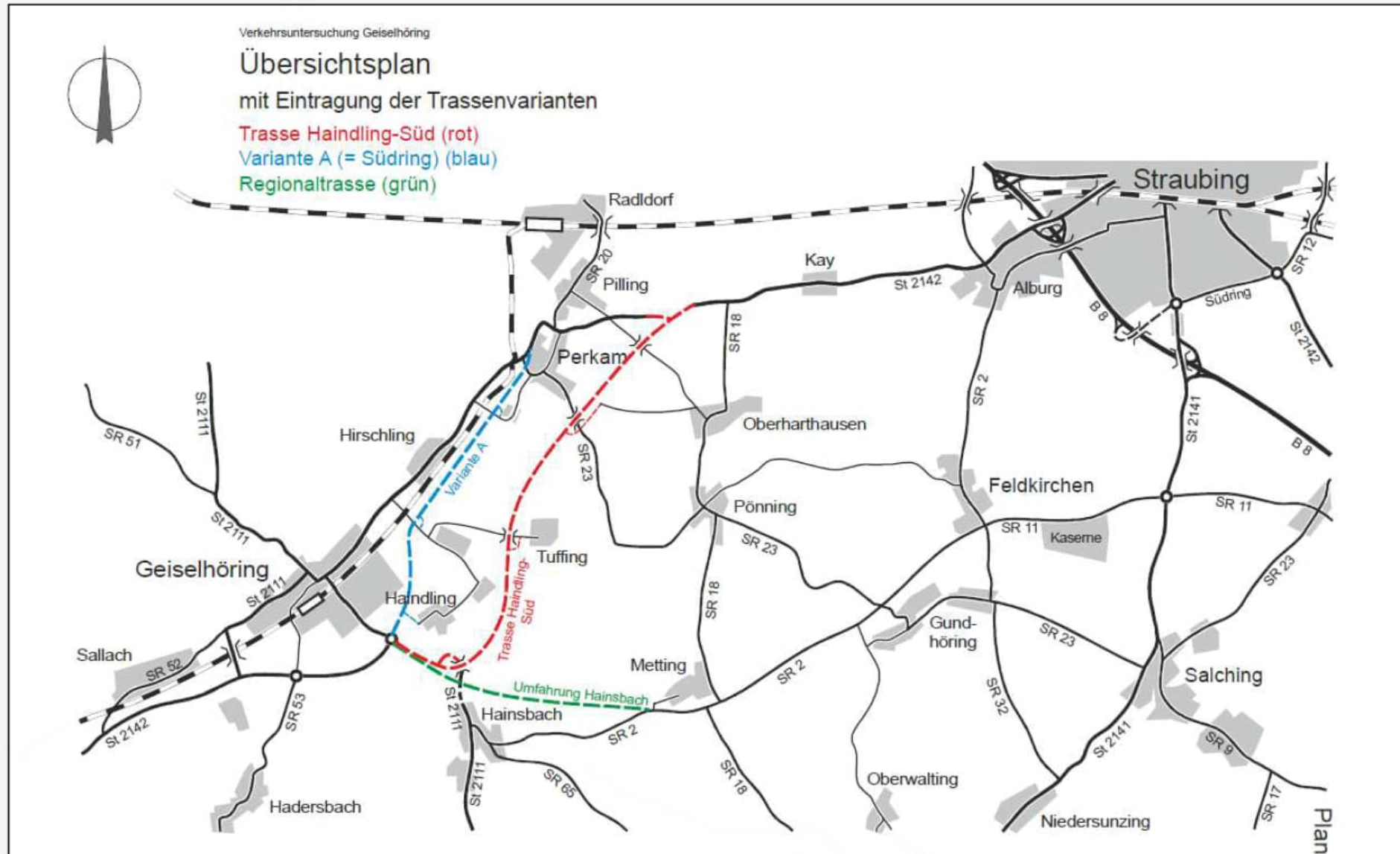
„≤“ „etwas günstiger als“

„≈“ „etwa gleichrangig“

„=“ „gleichrangig“



# Verkehrsgutachten



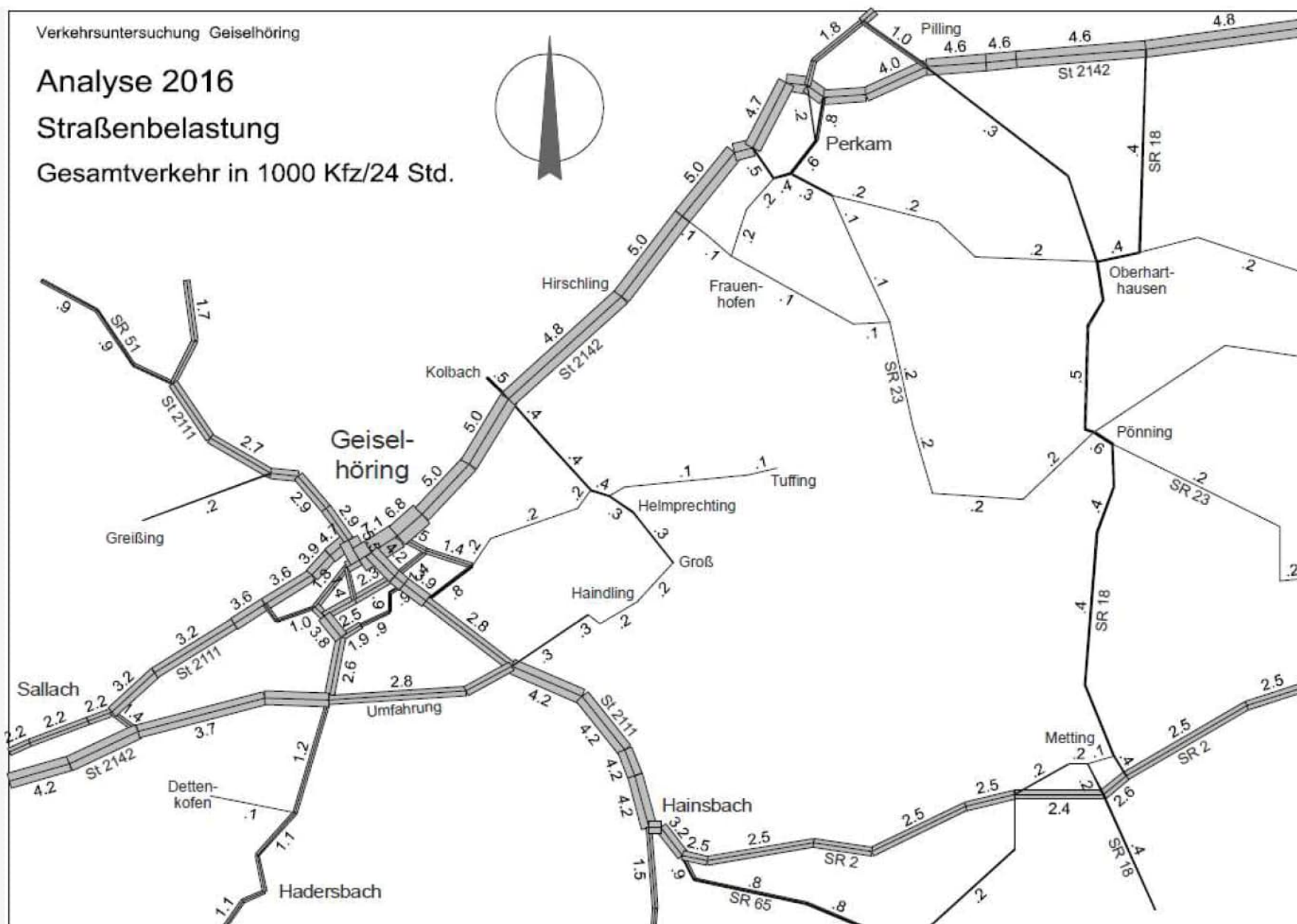


Verkehrsuntersuchung Geiselhöring

# Analyse 2016

## Straßenbelastung

Gesamtverkehr in 1000 Kfz/24 Std.



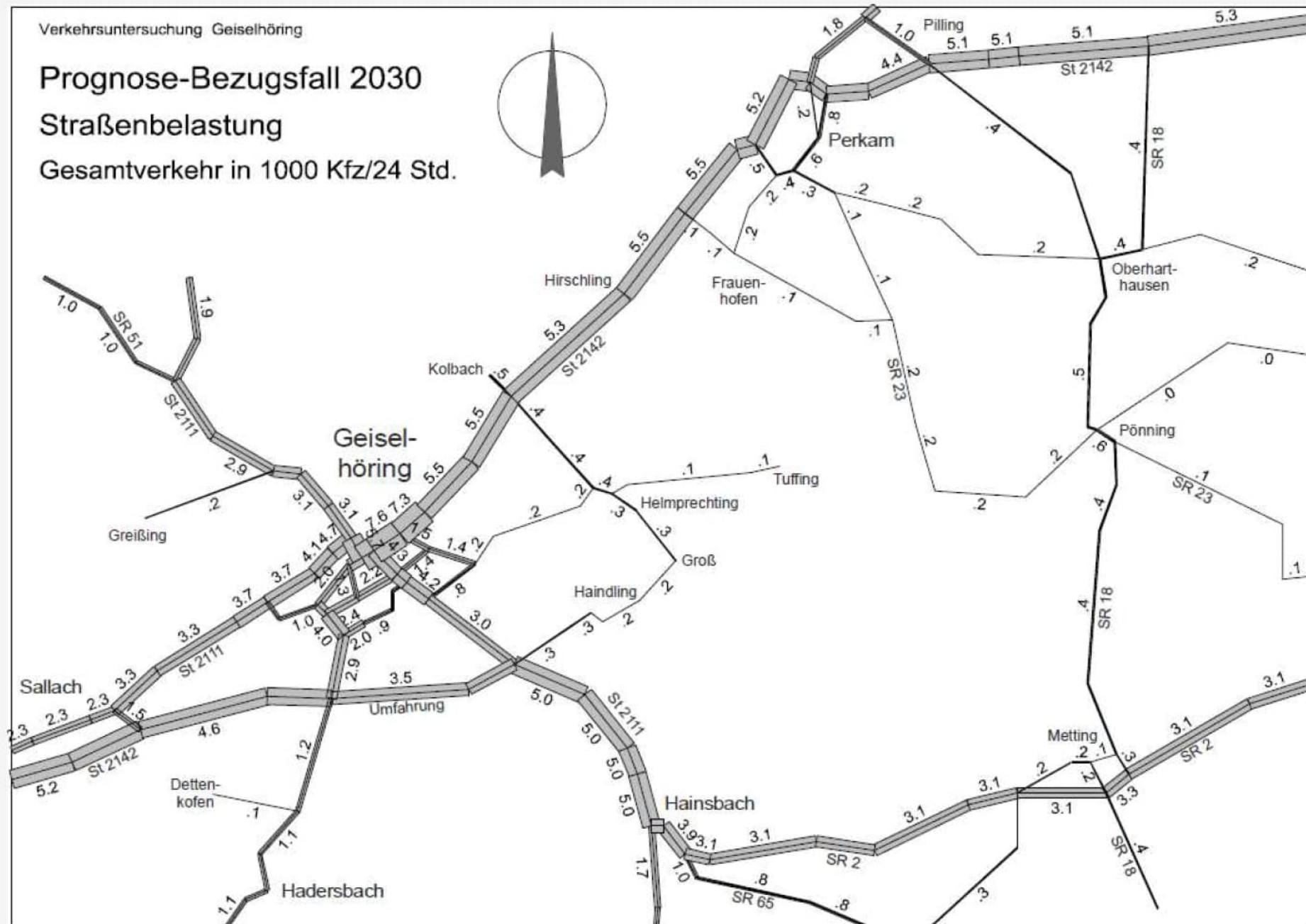


Verkehrsuntersuchung Geiselhöring

# Prognose-Bezugsfall 2030

## Straßenbelastung

Gesamtverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

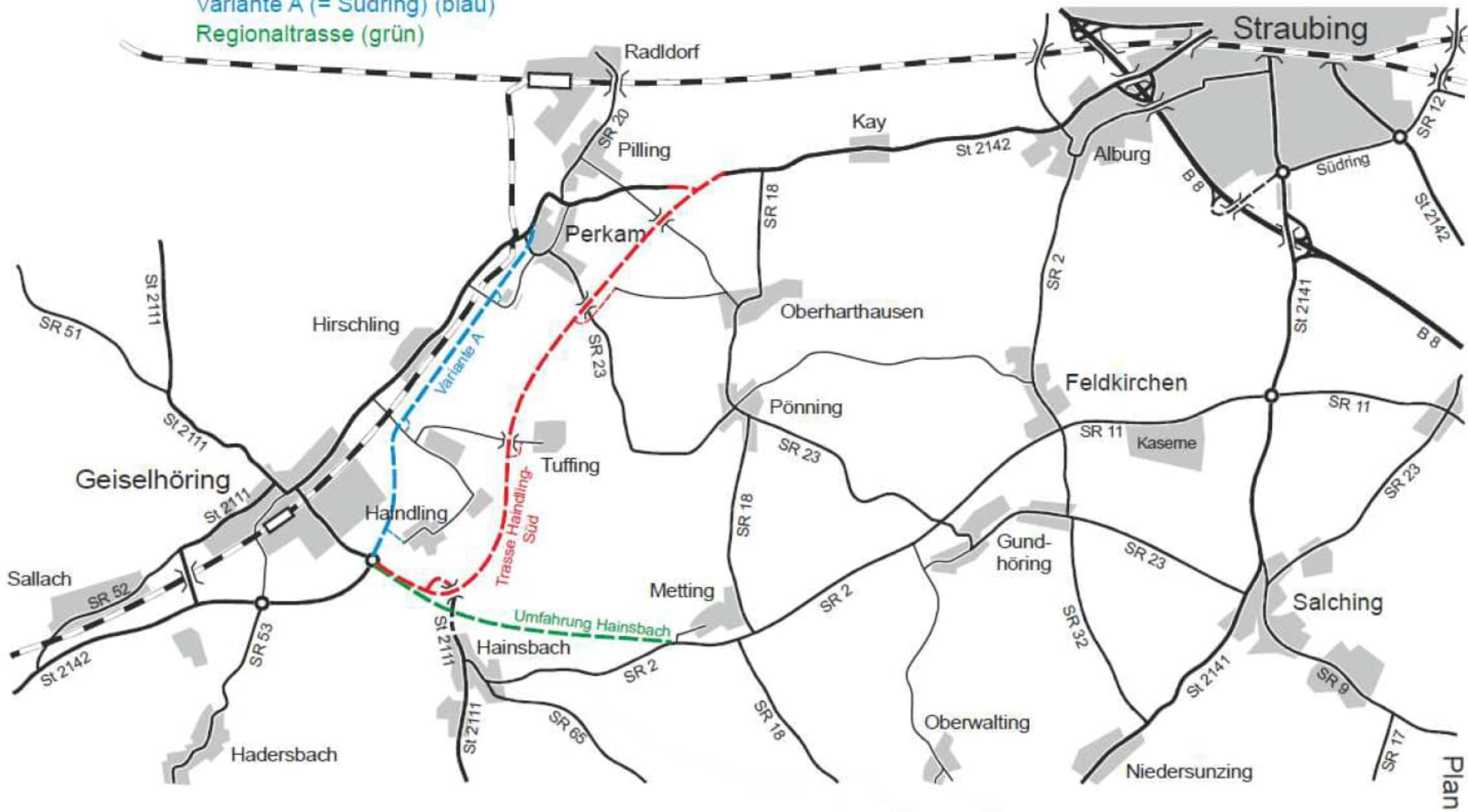




Verkehrsuntersuchung Geiselhöring

# Übersichtsplan mit Eintragung der Trassenvarianten

- Trasse Haindling-Süd (rot)
- Variante A (= Südring) (blau)
- Regionaltrasse (grün)



Plan

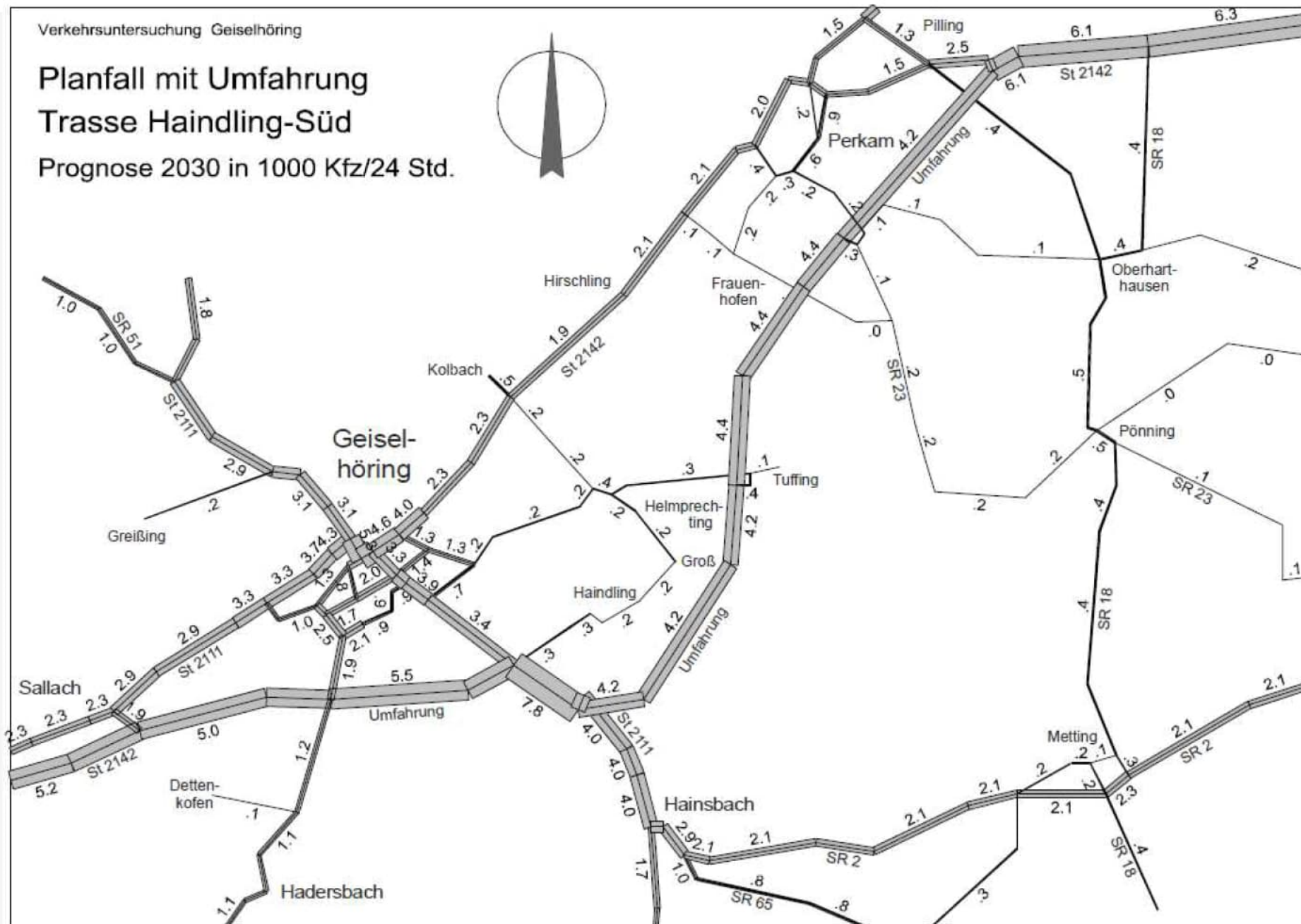




Verkehrsuntersuchung Geiselhöring

# Planfall mit Umfahrung Trasse Haindling-Süd

Prognose 2030 in 1000 Kfz/24 Std.









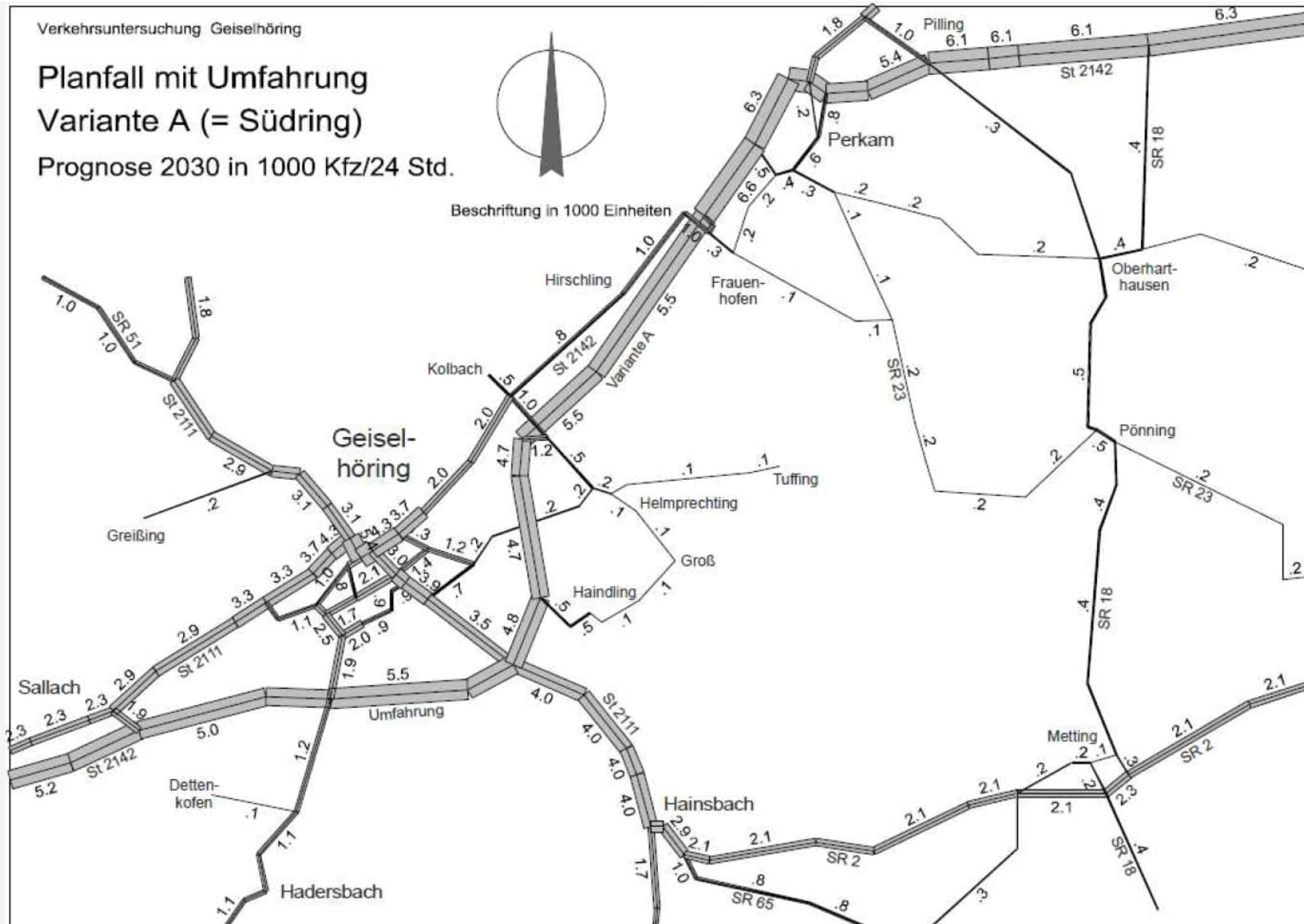
Verkehrsuntersuchung Geiselhöring

# Planfall mit Umfahrung Variante A (= Südring)

Prognose 2030 in 1000 Kfz/24 Std.



Beschriftung in 1000 Einheiten







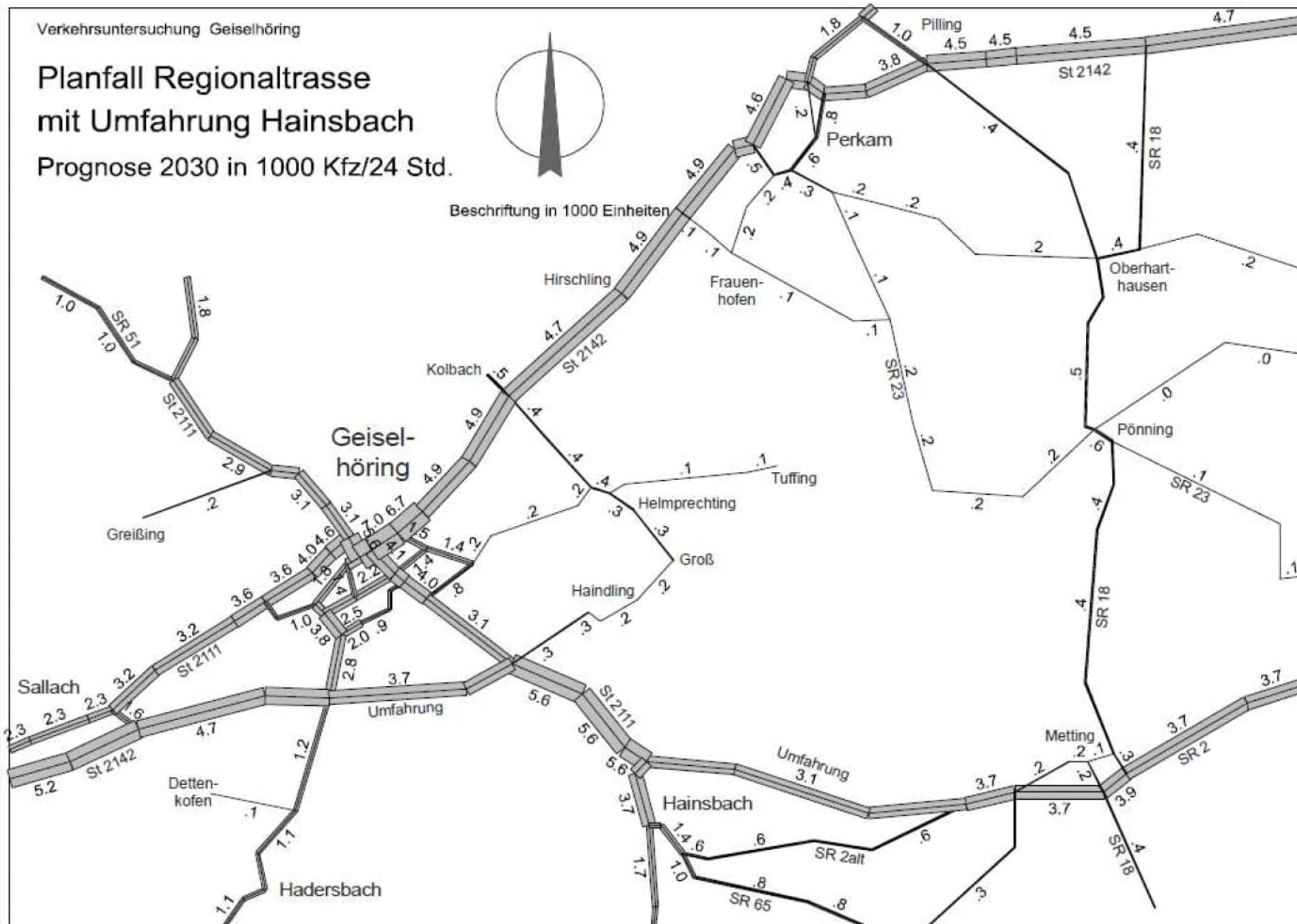
Verkehrsuntersuchung Geiselhöring

# Planfall Regionaltrasse mit Umfahrung Hainsbach

Prognose 2030 in 1000 Kfz/24 Std.



Beschriftung in 1000 Einheiten







# Entlastungswirkung der Trassen

Ort	Verkehr 2016 (Kfz/24h)	Prognose 2030 (Kfz/24h)	Änderung durch „Haindling Süd“ (Kfz/24h)	Änderung durch „Haindling Nord“ (Kfz/24h)	Änderung durch „Regional- trasse“ (Kfz/24h)
Geiselhöring	7.100	7.600	- 3.000	- 3.300	- 600
Hirschling	5.000	5.500	- 3.400	- 4.500	- 600
Perkam	4.700	5.200	- 3.200	+ 1.100	- 600
Hainsbach	3.200	3.900	- 1.000	- 1.000	- 2.500

Tabelle: Entlastung in Kfz/24h





## Verkehrsgutachten: Fazit

- Bessere Entlastungswirkung (Geiselhöring und Hirschling) einer „bahnparallelen Lösung“ gegenüber „Haindling-Süd“ (300 – 1.100 Kfz/24h)
- Hirschling kann durch eine „bahnparallele Lösung“ erheblich entlastet werden
- Mittels der „Regionaltrasse“ können die verkehrlichen Planungsziele nicht erreicht werden  
→ **keine alternative Variante!**



## Die Variante „Haindling Nord“

Im Bereich Perkam

- Vorstellung untersuchter Varianten
- Visualisierter Trassenverlauf





# Die Variante „Haindling Nord“

Im Bereich Perkam

- **Vorstellung untersuchter Varianten**
- **Visualisierter Trassenverlauf**

# Variante A

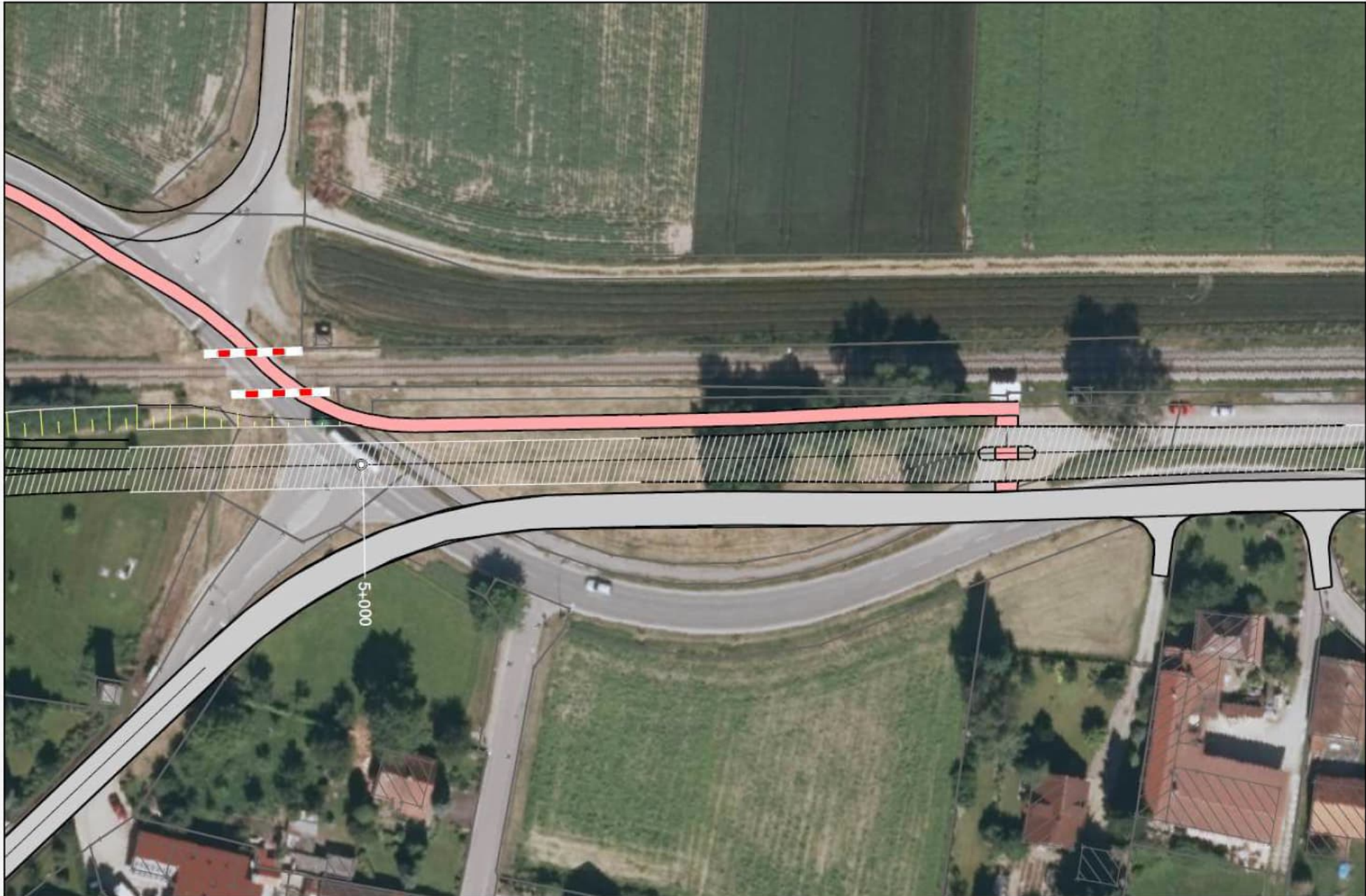


# Variante A



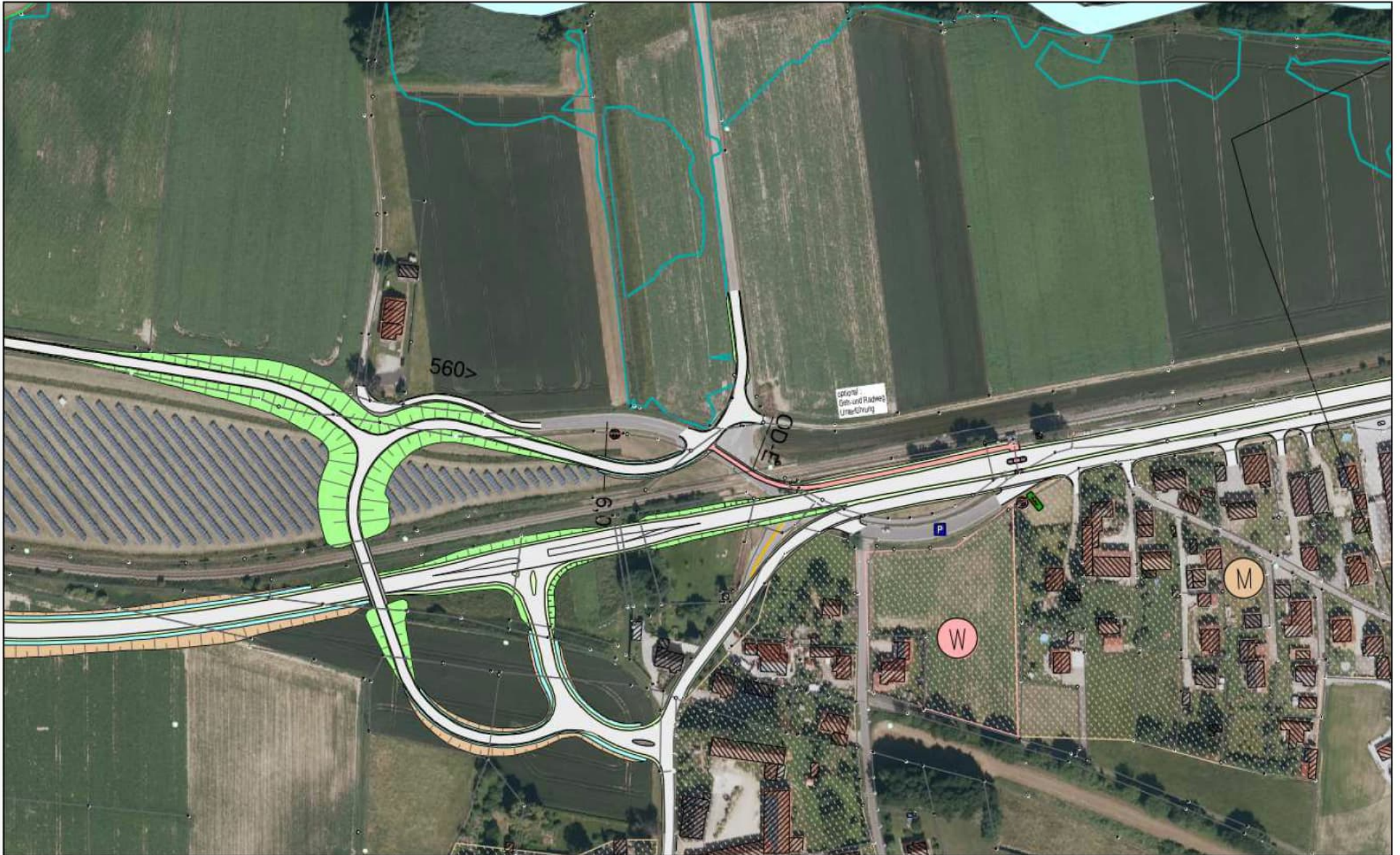


# Variante A





# Variante A



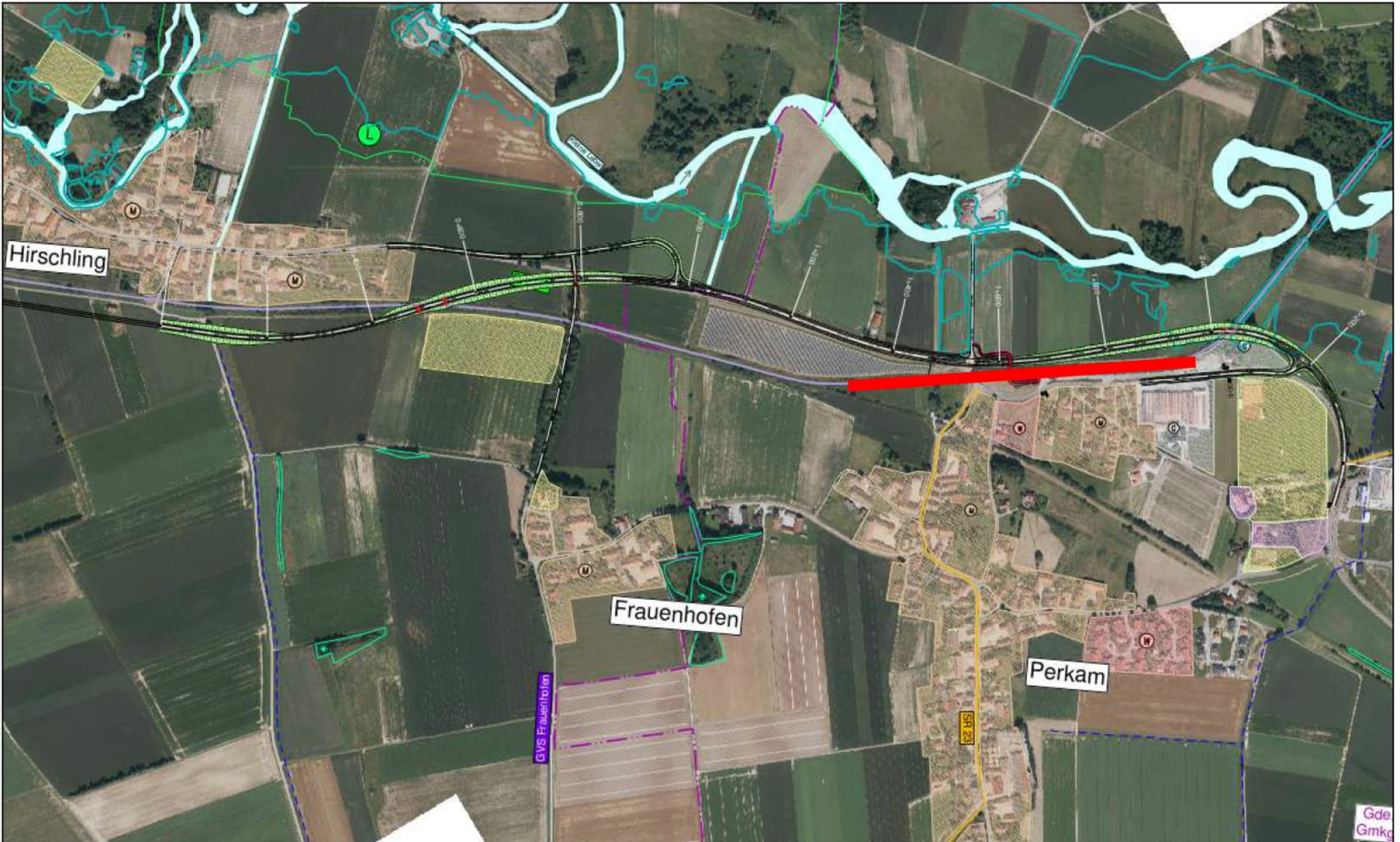




# Variante C

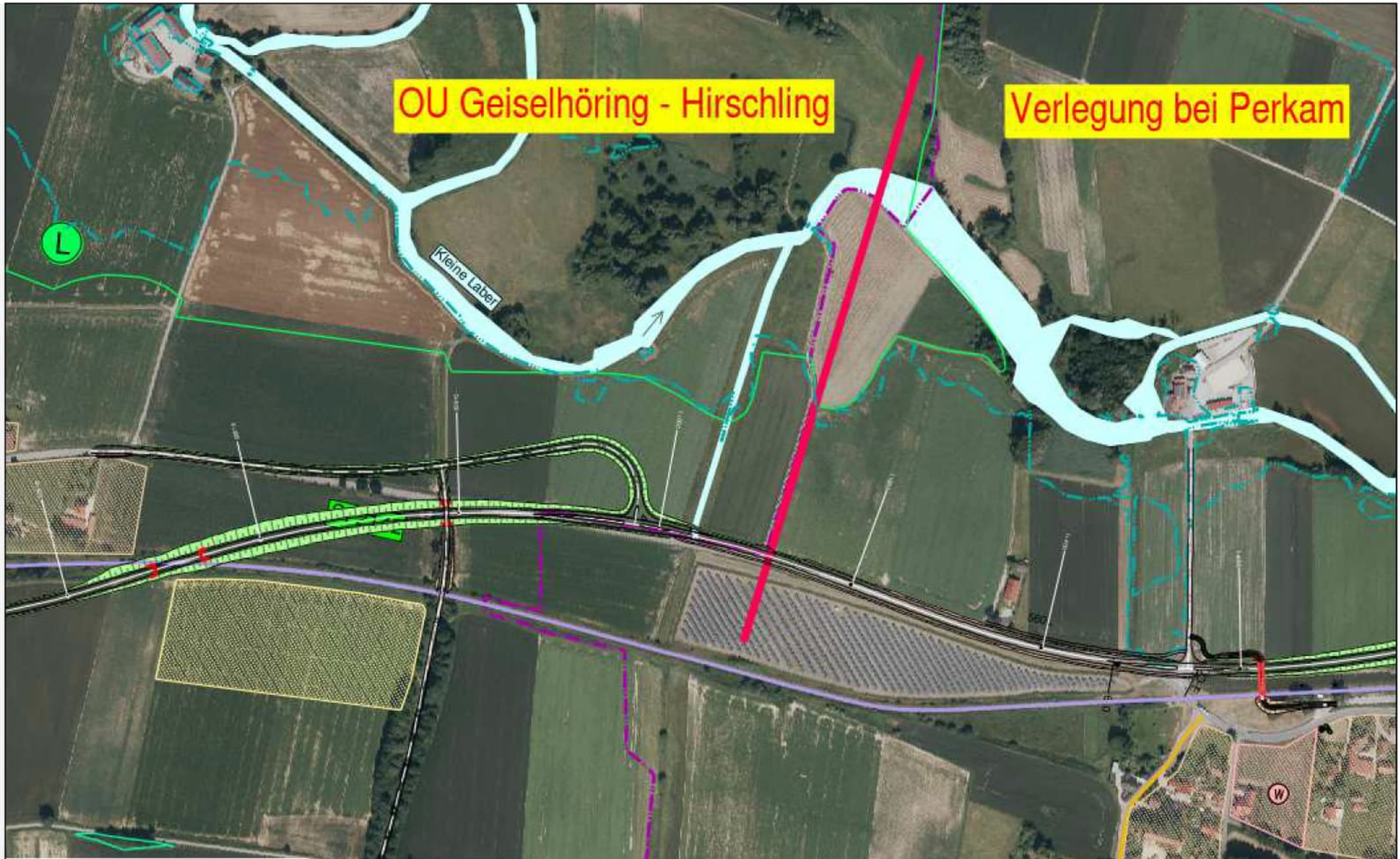


# Variante C





# Variante C





# Die Variante „Haindling Nord“

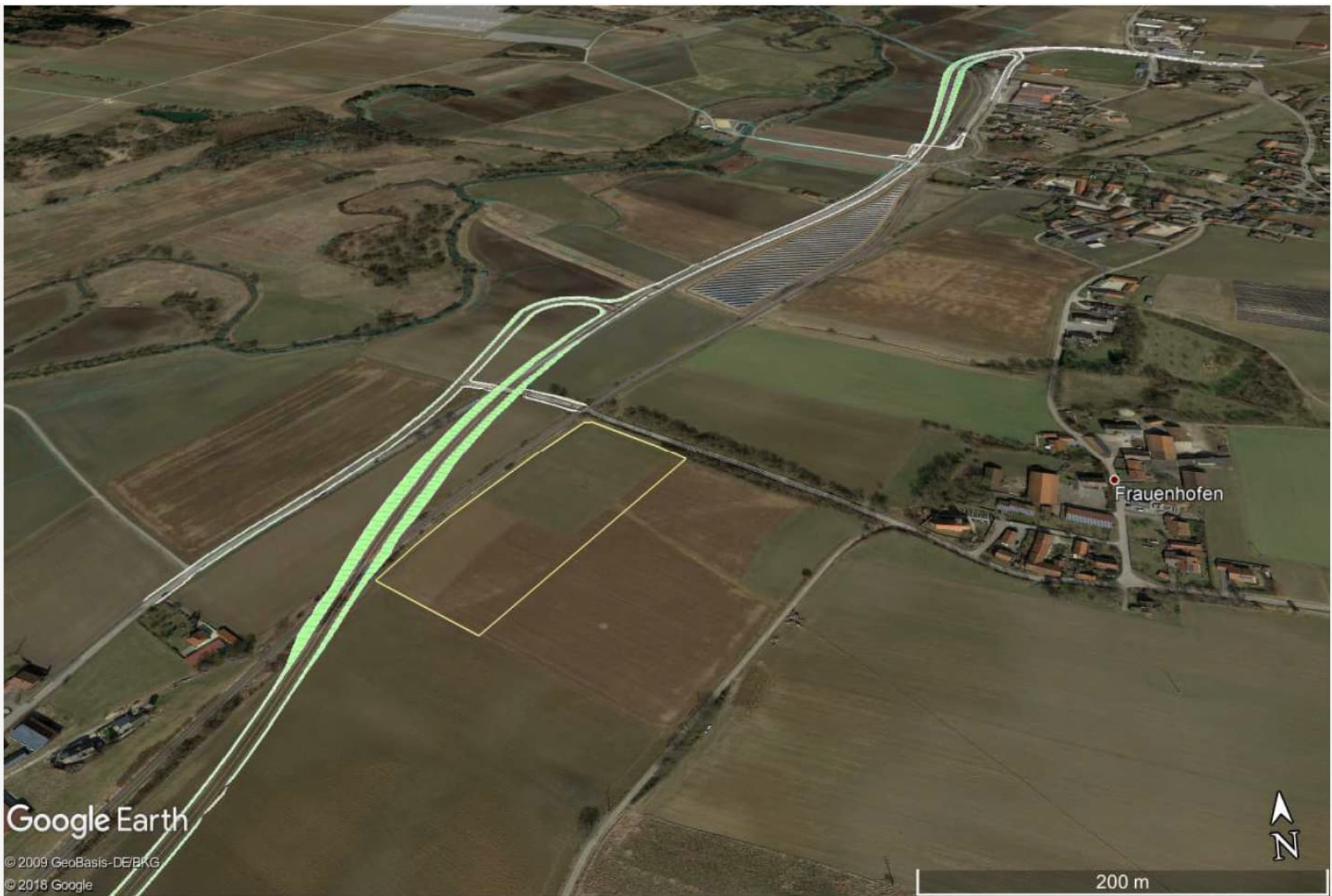
Im Bereich Perkam

- Vorstellung untersuchter Varianten
- **Visualisierter Trassenverlauf**



Google Earth

© 2009 GeoBasis-DE/BKG  
© 2018 Google



Google Earth

© 2009 GeoBasis-DE/BKG  
© 2018 Google

200 m





Google Earth

© 2009 GeoBasis-DE/BKG  
© 2018 Google

100 m

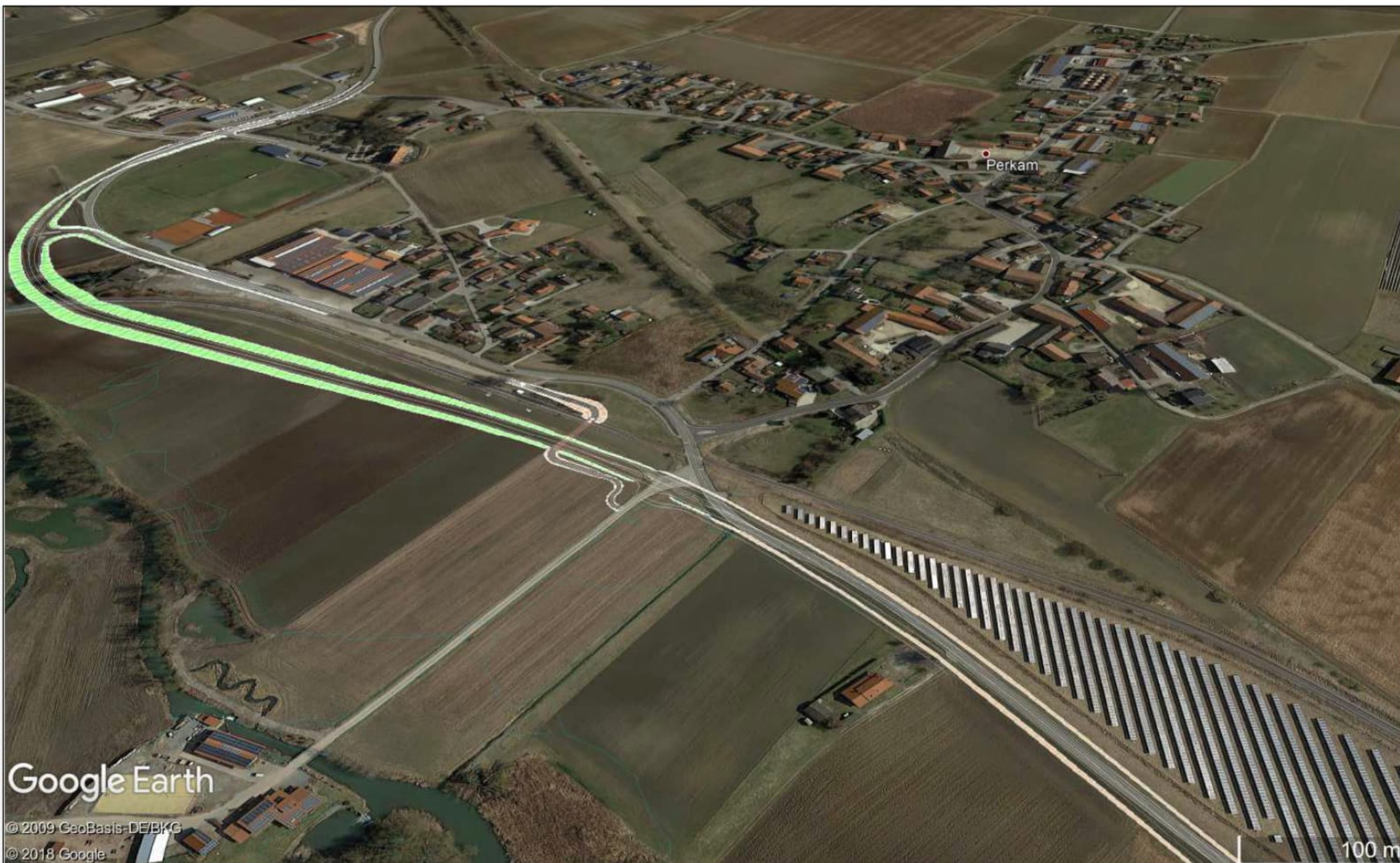




Google Earth

© 2009 GeoBasis-DE/BKG  
© 2018 Google

100 m





Google Earth

© 2009 GeoBasis-DEBKG  
© 2018 Google

100 m



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!