

„Die machen das nicht aus Liebe zum Landrat!“

Die Heimatzeitung sprach mit Landrat Hermann Steinmaßl über die geplante Salzachbrücke bei Fridolfing

Traunstein (mp). Die Planungen für die neue Salzachbrücke bei Fridolfing erhitzen die Gemüter. Landrat Hermann Steinmaßl erklärt in einem Interview mit der Heimatzeitung, warum er sich für den Bau der Brücke einsetzt und betont: „Die neue Brücke hat eine typische Kreisstraßenfunktion.“

SR: Die geplante Salzachbrücke sorgt für hitzige Diskussionen... Was sagen Sie dazu?

Steinmaßl: Seit dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union können wir das Zusammenwachsen im Rupertiwinkel stärker fördern. Die Brücke ist seit über zehn Jahren in der Diskussion. Über eine Machbarkeitsstudie und ein Raumordnungsverfahren wurden bereits eine Kreuzungsmöglichkeit über die Salzach zwischen Tittmoning und Fridolfing gefunden, Aussagen zur Trägerschaft getroffen sowie Auflagen aus dem Naturschutz und dem Hochwasserschutz vorgegeben.

Derzeit befinden wir uns in der Vorbereitung für das Planfeststellungsverfahren. Dabei werden alle Belange wie Naturschutz und Verkehr genau geprüft. Wenn die Unterlagen fertig sind, werden sie dem Kreistag vorgestellt und an die Regierung von Oberbayern weitergeleitet. Das wird Ende dieses Jahres oder Anfang 2010 sein. Erst dann können wir über Fakten reden.

SR: Der Verein „Vernunft statt Salzachbrücke e.V.“ will den Bau der Brücke verhindern. Er befürchtet, dass sie ein Puzzlestück für eine neue Verkehrsachse sein könnte. Was sagen Sie dazu?

Steinmaßl: Das Büro Lang+Burkhardt hat ein Verkehrsgutachten (siehe Kasten) erstellt, in dem der gesamte Raum von der B 12/A 94 bis zur A 8, von der B 304/B 299 und bis zur B 156 in Österreich sowie alle möglichen Fernverkehrsbeziehungen untersucht wurden. Wir haben alles untersuchen lassen, was derzeit diskutiert wird. Das Gutachten kommt eindeutig zum Ergebnis, dass es sich um eine Brücke für die Region handelt. Das Kernergebnis ist jedoch auch, dass die beiden Brücken in Tittmoning und Laufen und damit auch die historischen Stadtkerne durch die neue Brücke stark entlastet werden. Außerdem wurde festgestellt, dass sich der überregionale Verkehr auf die neue Brücke nicht erkennbar auswirkt.

Weder ein besonderer Durchgangsverkehr noch Mautflüchtlinge sind zu erwarten. Trotzdem werden von diesem Verein insoweit Behauptungen aufgestellt, die vollkommen aus der Luft gegriffen sind. Dieser Verein glaubt das Fehlen von Beweisen für seine Behauptungen ausgleichen zu können, indem er diese Behauptungen in besonders dramatischer Form unter die Leute bringt.

SR: Auch die Waginger, vor allem die Tettenhausener Bürger, sind besorgt und glauben, dass der Durchgangsverkehr massiv zunehmen wird – Tettenhausen werde noch mehr zum Nadelöhr...

Steinmaßl: Ich habe für diese Sorge Verständnis, zumal auch

hier viel Angst geschürt wird. Deshalb hat sich das Gutachten auch dieser Frage gestellt. Tettenhausen ist ein Nadelöhr und wird es bleiben. Der größere Teil des Verkehrs durch Tettenhausen geht jetzt und auch in Zukunft in Richtung Kirchanschöring. Tatsache ist, dass der Verkehr im Bereich Tettenhausen ohne Brücke bei 5.200 Kraftfahrzeugen pro Tag liegt, mit der Brücke bei 5.300. Diese Steigerung um 100 Kraftfahrzeuge am Tag ist wesentlich weniger, als der touristische Verkehr in Tettenhausen ausmacht. Dabei sind auf der Allee 5.300 Fahrzeuge und östlich von Tettenhausen 4.800 Fahrzeuge. So verbleiben also in Tettenhausen allein 500 Fahrzeuge, die vermutlich nach Gut Horn fahren. Die wenden sogar in Tettenhausen und fahren damit zweimal durch den Ort.

Soweit man mir unterstellt, ich wolle mehr Verkehr auf diese Straße bekommen, ist das einfach absurd. Denkt man vielleicht, dass ich an dieser Straße wohne und gerne Autos sehe? Es wird behauptet, ich wolle diesen Verkehr, ohne für diese Behauptung einen einzigen logischen Grund zu nennen.

SR: Der Verein „Vernunft statt Salzachbrücke e.V.“ kritisiert die Entscheidung des Kreistages, 150.000 Euro für die Planung der Brücke bereitzustellen und bezeichnet dies als „Verschwendung von Steuergeldern“...

Steinmaßl: Wir müssen viele Auflagen erfüllen. Es handelt sich bei der Brücke um Planungen mit hohen Anforderungen. Den Befürwortern der neuen Brücke wird vorgeworfen, dass sie die Gegebenheiten der Natur nicht berücksichtigen. Das Gegenteil ist der Fall! Wir brauchen das angesprochene Verkehrsgutachten und detaillierte Untersuchungen der Tier- und Pflanzenwelt, um wichtige Fragen zu beantworten. Es ist auch zwingend notwendig, um in das Planfeststellungsverfahren zu gehen.

Die neue Brücke wird etwa 30 Millionen Euro kosten. Das Land Oberösterreich wird sich mit 50 Prozent daran beteiligen. Auch bei vielen anderen Projekten haben wir im Vorfeld viel Geld für Untersuchungen und Planungen ausgegeben – zum Beispiel beim Bau des Annette-Kolb-Gymnasiums hatten wir auch viele Gegner. Heute weiß jeder, dass die Entscheidung für den Neubau richtig war.

SR: Diskussionen gibt es auch immer wieder um die Finanzierung des Brückenbaus. Können Sie die Situation kurz darstellen?

Steinmaßl: Im Raumordnungsverfahren wurde festgestellt, dass die Trägerschaft des Brückenbaus beim Landkreis Traunstein liegt. Es gibt einen Vertrag zwischen dem Land-

kreis und dem Land Oberösterreich, die 50-prozentige Kostenteilung ist vorgegeben. Der Vorwurf der Steuerverschwendung würde demnach auch für Österreich gelten! Im Kreishaushalt 2009 wird nach der Kostenteilung mit Baukosten von 15 Millionen Euro auf bayerischer Seite gerechnet. Wir gehen von einem Fördersatz von etwa 85 Prozent aus, sodass der Anteil des Landkreises Traunstein bei 2,5 Millionen Euro liegt.

SR: Die ursprüngliche Planung der neuen Salzachbrücke geht von einer Aufständerung auf 4,5 Meter aus. Die Bürgerinitiative behauptet, dass man laut eines Urteils des bayerischen Verwaltungsgerichts von einer Aufständerung auf zehn Meter ausgehen müsse. Stimmt das und wenn ja, entstehen dadurch höhere Kosten?

Steinmaßl: Das ist eine weitere Behauptung, für die keinerlei Beweise existieren! Denn zu unserer Brücke gibt es noch keine Verwaltungsgerichtsurteile. Tatsache ist Folgendes: Das Raumordnungsverfahren ist abgeschlossen und dabei wurde festgestellt, dass die Brücke im Auwald aus Gründen des Naturschutz und Hochwasserschutzes aufgeständert werden soll. Bei 4,5 Metern können darunter landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sowie auch Radler hindurch fahren. Wir brauchen keine höhere Brücke! Sollten im Planfeststellungsverfahren Forderungen nach einer höheren Aufständerung kommen, dann müssen wir uns damit auseinandersetzen. Wie sich eine Erhöhung der Stützen auf zehn Meter auf die Kosten auswirken würde, ist dann zu prüfen, wenn alle Auflagen bekannt sind.

„Alle glauben immer, jeder will über die Brücke!“

SR: Die Befürchtung der Brückengegner, dass jedes Navigationsgerät den überregionalen Lkw-Verkehr über die Brücken lenken wird, scheint realistisch...

Steinmaßl: Da gibt es einige, die glauben immer, jeder will über diese Brücke fahren! Man muss sich jedoch erst einmal in der Region befinden, um die Brücke überhaupt zu nutzen! Der überregionale Verkehr fährt ganz anders. Die Berechnungsmethoden im Verkehrsgutachten sind ebenfalls mit einem Navigationsystem zu vergleichen und bestätigen das auch. Sie berücksichtigen auch lange und schwierige Ortsdurchfahrten, wie in Tettenhausen und Fridolfing. Die neue Brücke hat eine typische Kreisstraßenfunktion und ist demnach ohne überregionale Bedeutung. Für die Entwicklung unserer Region und die Entlastung von Tittmoning und Laufen ist sie allerdings von herausragender Bedeutung.

SR: Ist es nicht ein Widerspruch, dass für eine regionale Brücke ein von der EU ausgewiesenes FFH-Gebiet aufgehoben werden müsste?

Steinmaßl: Für die Prüfung



Landrat Hermann Steinmaßl im Gespräch mit unserer Redakteurin Monika Pingitzer.

aller Fragen gibt es ein Planfeststellungsverfahren. Dabei wird überlegt, wie groß der Eingriff in die Natur ist, wie man diesen vermindern und wie man einen Ausgleich schaffen kann. In der Salzach geht es schließlich um eine Vielzahl von Tier- und Pflanzenarten. Wir müssen abwägen zwischen den Zielen des Naturschutzes und den Zielen, die wir erreichen wollen. Das gilt für die Brücke, den Hochwasserschutz, die Renaturierung und die Wasserkraftwerke. Auch bei der Renaturierung werden allein zwischen Fridolfing und Tittmoning etwa 80 bis 100 Hektar Auwaldflächen vernichtet. Ich stelle da die Frage: Ist es der Fledermaus oder dem Specht nicht egal, ob sein Baum wegen eines Damms, der Salzachverbreiterung oder einer Straße gefällt wird?

Ich kann Ihnen versichern, dass die Naturschutzfragen in jeder Beziehung genau geprüft und die geforderten Maßnahmen umgesetzt werden. Das ist ein wichtiger Teil der Planungs- und Bauphasen. Und es wird von übergeordneter Stelle geprüft, ob wir die Vorgaben auch umsetzen. Diese Verfahren müssen wir abwarten.

SR: Wie geht es jetzt mit der Brücke weiter?

Steinmaßl: Geplant ist, dass wir im kommenden Jahr in das Planfeststellungsverfahren gehen. Dafür müssen wir jetzt die Voraussetzungen schaffen. Das heißt, wir brauchen neben dem Verkehrsgutachten eine Prüfung der Maßnahmen im Bereich der FFH-Gebiete. Mit der Bodenuntersuchung wurde bereits begonnen, und dann folgen die Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern.

SR: Eine schwere Aufgabe...

Steinmaßl: Ja, das ist aber klar! Ich habe auch großes Verständnis für die Landwirte, denn die Entscheidung, eigenen Grund und Boden herzugeben, ist äußerst schwierig und emotional behaftet. Mir ist wichtig, dass kein Bauer dadurch in seiner Existenz bedroht wird. Vielmehr sollen sie davon profitieren, wenn sie für die Öffentlich-

keit etwas tun. Wir werden versuchen, eine vernünftige Ablösung oder Ersatzgrundstücke anzubieten.

SR: Wie stehen die Chancen: Wird ab 2011 die neue Brücke gebaut?

Steinmaßl: Ich bin von dem Projekt überzeugt, die Brücke ist für die Bürger und die Gemeinden wichtig! Die Planungen laufen, dann folgt das Planfeststellungsverfahren. Dann sehen wir weiter.

„Ich bin von dem Projekt überzeugt!“

SR: Es heißt immer, das wird die Steinmaßl-Brücke...

Steinmaßl: Ja genau! Mit solchen Behauptungen will man das Projekt einer Person zuordnen, um es leichter zu bekämpfen. Ich finde es sowieso beeindruckend, was man mir alles zutraut, bis hin zu irgendwelchen nicht nachvollziehbaren Geheimnissen von Verkehrsachsen von Paris über Pietling nach Prag oder so ähnlich...

Die Tatsachen: Auch vor meiner Amtszeit als Landrat gab es Politiker, die sich für die Brücke einsetzen. Die neue Salzachbrücke steht seit Jahren im Regionalplan und gehört zu den Schlüsselprojekten in der Euregio. Für die Brücke gibt es einen Beschluss im Tittmoninger Stadt- und im Fridolfinger Gemeinderat. Die zehn österreichischen Bürgermeister der Anliegergemeinden haben sich für die Brücke ausgesprochen. Die oberösterreichische Landesregierung hat sich per Vertrag verpflichtet, die Brücke mit zu bauen, weil sie ebenfalls diese Brücke für wichtig hält. Es gibt eine Förderzusage des Freistaates Bayern für 85 Prozent der Kosten. Die machen das alle nicht aus Liebe zum Traunsteiner Landrat.

Seit Österreich Mitglied der EU ist, ist klar, dass wir diese Brücke brauchen. Ich bin davon überzeugt, dass wir schon lange diese Brücke hätten, wenn der Rupertiwinkel vor 20 Jahren nicht geteilt worden wäre!

SR: Ein anderes Thema: Wie beurteilen Sie die Chancen, dass bei Fridolfing ab 2015 zwei Wasserkraftwerke in der Salzach Strom erzeugen?

Steinmaßl: Ich kann die Chancen nicht beurteilen. Ich wäre froh, wenn die Gesellschaft der Grenzkraftwerke das Projekt in die Hand nähme. Es wäre fatal, wenn wir die Wasserkraft der Salzach im Rahmen der Renaturierung nicht zu Gunsten der Menschen nutzen würden!

SR: Wie schafft man einen Kompromiss zwischen den Belangen des Naturschutzes und der Stromerzeugung?

Steinmaßl: Der Fluss ist vor 150 Jahren begräbt worden. Schon Anfang des 20. Jahrhunderts hieß es, man muss bald etwas gegen die Sohleintiefung tun. Dann sind die Weltkriege gekommen. Anfang der Siebziger Jahre stellte man extreme Eintiefungen in der Salzach fest, es wurde immer notwendiger, schnell zu reagieren.

Mit der Renaturierung der Salzach wird nun endlich gehandelt: man will dem Fluss die Kraft nehmen, damit er sich nicht weiter eintiefen kann. Sohlschwellen sollen eingebaut werden. Durch moderne Kraftwerkstechniken ist ein gesundes Miteinander von Natur und Energieerzeugung möglich, die Belange der Natur würden dabei berücksichtigt! Der durch Wasserkraft erzeugte Strom hat einen riesigen ökologischen Wert. Wir gehen davon aus, dass bis zu 100.000 Menschen – das entspricht dem ganzen Landkreis Berchtesgadener Land oder 60 Prozent des Landkreises Traunstein – mit Strom versorgt werden können.

SR: Wie muss man sich die Renaturierung vorstellen?

Steinmaßl: Die Renaturierungsmaßnahmen sehen eine Verbreiterung der Salzach von 100 auf 200 Meter zwischen Fridolfing und Tittmoning vor. Man will auch erreichen, dass die Salzach sich mehr durch die Auen schlängelt und nicht mehr gerade verläuft.

SR: Eines dieser Wasserkraftwerke soll ja am Flusskilometer 33,8 entstehen. Das ist doch eigentlich der Standort der neuen Salzachbrücke. Wie ist dies vereinbar?

Steinmaßl: Die genaue Lage von möglichen Staustufen ist noch nicht festgelegt. Wir befinden uns in der Planungsphase der neuen Salzachbrücke. Wir wollen die Pfeiler und Stützen so legen, dass alles möglich ist. Dies gilt für alle Varianten der Renaturierung, den Hochwasserschutz und natürlich auch für die Wasserkraftwerke.

SR: Wie sieht es mit dem hohen Ziel aus, den Strombedarf des Landkreises Traunstein bis 2020 aus erneuerbaren Energien zu bestreiten?

Steinmaßl: Wir haben uns vorgenommen, in vier Arbeitsbereichen unter dem Motto „Sonnenkreis Traunstein“ das Thema anzugehen. Dabei richtet sich eine der Arbeitsgruppen an die Hausbesitzer. Darüber hinaus sollen die Gebäude der Gemeinden, der Städte und des Landkreises unter die Lupe genommen werden. Außerdem sollen Gemeinschaftsprojekte wie Heizwerke, Biogasanlagen angepackt werden.

Der Strombedarf des Landkreises liegt bei 600 Millionen Kilowatt pro Jahr, die Hälfte, also 300 Millionen Kilowatt, werden schon jetzt aus erneuerbaren Energien erzeugt.

SR: Vielen Dank für das interessante Gespräch!

Das Interview führte unsere Redakteurin Monika Pingitzer.

„Wesentliche Entlastungen für beide Brücken“

Verkehrsgutachten des Büros Lang+Burkhardt: Geplante Brücke hat regionale und lokale Bedeutung

Traunstein (mp). Der Landrat stellt im Interview das Verkehrsgutachten zur neuen Straßenverbindung über die Salzach vor. Das Büro Lang+Burkhardt aus München war mit dem Projekt betraut. Zu den wichtigsten Ergebnissen zählen die regionale und lokale Bedeutung der Brücke und die errechneten wesentlichen Entlastungen für die Brücken in Tittmoning und Laufen.

Die geplante Salzachbrücke ist laut Verkehrsgutachten im Entwicklungskonzept der Euregio Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein als grenzüberschreitendes Schlüsselprojekt enthalten. Sie ist auch seit Jahren im Regionalplan vorgesehen.

Bei der Bestandsaufnahme des Verkehrs in der Region wurden die Straßenverkehrszählungen von 1995 bis 2005 analysiert, eigene Zählungen an wichtigen Verkehrsknotenpunkten durchgeführt (Stand 2008) und diverse Verkehrsgutachten ausgewertet. Neben Pendlern und der Einarbeitung der vorhandenen Verkehrsdaten im österreichischen Grenzgebiet wurden der gesamte Raum von der B 12/A 94 im Norden bis zur A 8 im Süden sowie von der B 304/B 299 im Westen bis zur österreichischen B 156 im Osten sowie alle möglichen Fernverkehrsbeziehungen untersucht. Die Dar-

stellung der Verkehrsmengen erfolgt ohne die Autobahnen A 8 und A 94, jedoch inklusive der Bundesstraßen B 299/B 304 und B 156. Die errechneten Werte stellen den Tagesverkehr im Jahresdurchschnitt dar. Im Umfeld von Zentren mit gewerblichem Schwerpunkt sind die werktäglichen Belastungswerte deutlich höher (z.B. Traunreut, Burghausen). Auf stark vom Ausflugsverkehr geprägten Straßen (zum Beispiel im Bereich des Waginger Sees, aber auch entlang der B 20) sind am Wochenende höhere Belastungen festzustellen. Diese hängen jedoch sehr stark von saisonalen und tageszeitlichen Witterungsverhältnissen ab.

Das Büro geht in seinen Berechnungen bis 2025 davon aus, dass die Jahresfahrleistung der Kraftfahrzeuge in Deutschland um etwa zehn Prozent steigt. Zusätzlich werden die Einwohnerzahlen in den Landkreisen Traunstein und BGL um je-

weils etwa vier Prozent ansteigen.

Verkehrsprognose bis 2025

Darüber hinaus ist bis 2025 mit einer deutlich stärkeren Zunahme des Güterverkehrs zu rechnen – deutschlandweit geht man von einer Steigerung um 27 Prozent aus. Auch die Transportweite der Lkw steigt – besonders im Güterfernverkehr – an. „Bezogen auf den Untersuchungsraum wird für die Landkreise Traunstein und BGL eine Zunahme um etwa 30 Prozent und für den Landkreis Altötting eine Zunahme um etwa 40 Prozent im Zeitraum 2005 bis 2025 prognostiziert“, heißt es im Verkehrsgutachten.

Die Gutachter schätzten dabei ab, inwieweit die neue Brücke für den Güterfernverkehr relevant sein könnte. „Es kann davon ausgegangen werden, dass der überregionale Durchgangsverkehr nicht in erkennbarer Weise auf die Brücke verlagert wird“, heißt es da.

Anhand einer Verkehrsmo- dellrechnung gehen die Gutachter davon aus, dass die neue Brücke täglich mit 4.900 Kraft-

fahrzeugen (davon 8 Prozent Schwerverkehr) belastet wird. Eine deutliche Verkehrszunahme sei auf beiden parallelen Achsen im Umfeld des Brückenkopfes (B 20 in Bayern, L 501 in Oberösterreich) zu verzeichnen. Wesentlich entlastet werde die Salzachbrücke in Tittmoning mit der Zufahrt am Gerberberg. Gleiches gelte für die Brücke in Laufen. „Die neue Brücke hat keine erkennbaren Auswirkungen jenseits der B 304, die Verkehrszunahmen beziehungsweise Schwerverkehranteile auf der Staatsstraße St 2105 (Waging-Tengling) und der Kreisstraße TS 26 fallen relativ moderat aus, eine stärkere Zunahme des Schwerverkehrs ist auf der St 2093 (westlich Palling) zu erwarten.“

„Keine Sogwirkung auf überregionalen Verkehr“

Das Büro Lang+Burkhardt kommt zu folgendem Fazit: Die Brücke dient in erster Linie dem regionalen Verkehr. Wesentliche Entlastungen ergeben sich auf den Salzachbrücken in Tittmoning (minus 25 Prozent) und Laufen (minus 8 Prozent).

„Die regionalen Verlagerungseffekte sind beherrschbar und werden durch Ausbaumaßnahmen im überregionalen Netz – zum Beispiel A 94 – kompensiert“, heißt es. Es wird kein erkennbarer überregionaler Verkehr auf die Brücke verlagert.

Zusätzliche Belastungen durch den Schwerverkehr auf der St 2105 zwischen Traunstein und Waging seien in erster Linie durch die Traunsteiner Umfahrung bedingt und nicht durch die neue Brücke. In der Verkehrsuntersuchung Traunstein aus dem Jahr 2001 werde auf der St 2105 ein Verkehrszuwachs von etwa 200 Kraftfahrzeugen pro Tag erwartet. Mehrbelastungen träten, so das Büro weiter, in erster Linie auf der B 20 und im Zulauf von Traunreut und Trostberg (St 2093) auf. Zusätzliche Belastungen werden auch auf der TS 26 erwartet – die Straße sei jedoch östlich von Tettenhausen gering belastet. „In Tettenhausen sind die verkehrlichen Belastungsschwankungen durch den witterungsbedingten Ausflugsverkehr deutlich stärker als die Mehrbelastungen durch die neue Brücke.“