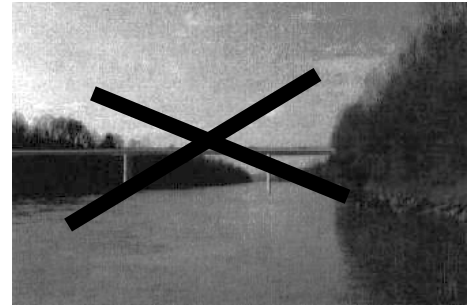


Vernunft statt Salzachbrücke e. V."

Bürgerinitiative für den Erhalt unzerstörter
Salzachauen im Tittmoninger Becken



Keine Brücke - Mut zur Lücke!

Sepp Frech, Graspoint 9, 83413 Fridolfing

Frau / Herr

Offener Brief an alle

Kreisräte des Kreistages
Traunstein

Fridolfing, 22.02.2013

Betreff: Kreistagssitzung des Kreistages Traunstein am 1.März 2013

Sehr geehrte Frau /Herr !

In einem offenen Brief möchten wir alle Kreistagsmitglieder über wichtige Zusammenhänge bei der Planung und Verwirklichung der Salzachbrücke bei Fridolfing in Kenntnis setzen. Diesem Brief ist ein Anhang angegliedert.

Am vergangenen Mittwoch hat der Haushaltsausschuss des Kreistages im Investitionsprogramm mit CSU / SPD Mehrheit für den Bau der Salzachbrücke gestimmt.

Am kommenden Freitag werden nun Sie über das weitere Vorgehen bei Planung und Bau der Salzachbrücke abstimmen.

Solange die CSU- und SPD-Fraktion geschlossen (Fraktionszwang) zustimmen wird, wird sich wohl nichts ändern. Das finden wir schade, denn eigentlich sollte sich jede Kreisrätin und jeder Kreisrat selber ein Bild von dem Bauvorhaben machen und nach seinem Gewissen entscheiden, wofür so viele Millionen Steuergelder ausgegeben werden und was es mit dieser speziellen Brücke auf sich hat.

Wäre die Salzachbrücke nicht so umstritten, so wie beispielsweise Stuttgart 21, würden Sie vermutlich diesen Brief gar nicht erhalten haben.

Weil aber die Salzachbrücke nicht irgendeine Brücke ist, und auch kein Geschenk an den Landrat oder den CSU-Bürgermeister Schupfner aus Tittmoning oder den SPD-Bürgermeister Schild aus Fridolfing sein kann, sondern sich zu einer **Salzachbrücke 21** entwickelt hat, die die Bürger auf die Barrikaden bringt und zum Landkreis-Wahlkampfthema mutiert, sollten vor Entscheidungen alle Aspekte transparent zur Sprache kommen.

Angesichts der dramatischen Verschuldung, hochgerechnet mit allen Kreisverpflichtungen, auch gegenüber Gemeinden, von zwischenzeitlich bis zu 90 Millionen ist es eine Verpflichtung zu prüfen und zu fragen:

1. Ob so eine überteuerte Brücke wirklich wirtschaftlich notwendig ist ?
2. Ob die Stadt Tittmoning und das Dorf Fridolfing ohne diese Brücke wirtschaftlich in ihrer Existenz gefährdet sind?
3. Ob die Kosten, die am Ende der Fahnenstange von 50 bis 60 Millionen noch etwas mit einem vernünftigen Kosten-Nutzen-Verhältnis zu tun haben (eine normale Brücke würde vergleichsweise bis 15 Millionen kosten)?
4. Ob es nicht unverantwortlich ist, in so einem Gebiet mit einer Seetonstärke von bis zu 72 Metern Tiefe ein Bauwerk zu errichten mit einem gigantischen technischen Aufwand ohne die dafür notwendige Dringlichkeit nachweisen zu können?

5. Ob es zu verantworten ist, ohne ein unabhängiges Gutachten über die Durchführbarkeit des Projekts Millionen Euro bereit zu stellen? (Die Machbarkeitsstudie von H.Steinmaßl aus dem Jahre 2000 reicht schon wegen der nicht in Betracht gezogenen schwierigen Untergrundes nicht aus.)

6. Ob es zu verantworten ist, Gelder bereit zu stellen, ohne vorher geprüft zu haben, ob in dem besonders wertvollen FFH-Gebiet jemals eine Kreisbrücke von „untergeordneter Bedeutung“ eine Genehmigung erteilt werden kann? Wir sind uns sicher, dass eine Klage wegen Verletzung der FFH-Richtlinie Erfolg haben wird. Zumal heutzutage, wegen der immer geringer werdenden Bio-Diversität und der damit immer größer werdenden Bedeutung des Natur-Kapitals für unseren Lebensraum, die Gerichte angehalten werden, die Richtlinien strenger auszulegen.

(<http://www.nul-online.de/Archiv/Archiv/EU-haelt-an-FFH-Richtlinie-fest,QUIEPTeZMDI0OTImTUIEPTgyMDMw.html>)

Und was ist los, wenn so eine Brücke gebaut werden sollte?

Die negativen Folgen dieser Brücke bewegt ganz besonders die Bevölkerung, die von einem zunehmenden Verkehr betroffen wäre.

Diese Brücke wird das Einfallstor für alle LKW, die mautfrei von Oberösterreich Richtung Siegsdorf, Rosenheim oder München oder umgekehrt unterwegs sind. Befragungen bei Speditionen haben bestätigt, dass besonders, wenn es ums Geld geht und die Fahrzeit keine bedeutende Rolle spielt, Maut-Ausweichrouten befahren werden. Ein Blick auf die Straßenkarte macht deutlich, dass durch diese Brücke der LKW-Verkehr wie ein Magnet angezogen wird. Die LKWs durchfahren unseren noch verhältnismäßig verkehrsarmen Rupertiwinkel und darüber hinaus über Palling nach Altenmarkt und nach München mautfrei. Für die Anwohner bedeutet das mehr Verkehr, mehr Lärm, mehr Abgase und auf Dauer neue Umfahrungen der engen Ortsdurchfahrten und starke Abnutzung der Fahrbahndecke mit großen finanziellen Folgen für den Landkreis.

Besonders schmerzt es, wenn die LKWs dank der Traunsteiner Nordumfahrung auch noch in der Urlaubsregion am Tachingener- und Waginger See vorbei zur A 8 gelangen. Entgegen den Aussagen von Verkehrsexperten, wie Dr. Ditmar Hunger aus Dresden oder Prof. Hermann Knoflacher aus Wien, die wir dazu befragt haben und uns bestätigten, dass diese Brücke LKW-Verkehr anziehen wird, behauptet Landrat Hermann Steinmaßl, dass dieser LKW-Transit nicht eintreten werde, was ihm allerdings die Anwohner nicht abnehmen.

Ferner finden wir es sehr bedauerlich, wenn durch solche nicht notwendigen Großprojekte zum Beispiel eine Turnhalle für das AKG oder dringende Sanierungsarbeiten an Gebäuden oder ein umfassender Verkehrsverbund nicht finanziert werden können, weil dafür kein Geld da sei.

Wir fordern deshalb, dass für die Salzachbrücke keine weiteren Gelder bereitgestellt werden. Es beweist Mut, ein Projekt zu stoppen, wenn die Hindernisse zu groß werden – in diesem Fall kann es so werden.

Gerne sind wir bereit mit Ihnen über weitere Aspekte zu sprechen und bitten Sie, uns zu kontaktieren.

Mit freundlichen Grüßen

Sepp Frech
Sepp Frech

im Namen von fast 500 Mitgliedern des Vereins *Vernunft statt Salzachbrücke*

Vernunft statt Salzachbrücke e.V.

Vorsitzende: Sepp Frech, Graspoint 9, 83413 Fridolfing, Tel. 08684 9525, (08031185274)

Anhang

Zusätzliche Informationen

1: Technische und statische Probleme:

- Die Bodenbelastungsproben vor zwei Jahren endeten in einem Desaster, weil sich herausstellte, dass aufgrund der 60 bis 70 Meter mächtigen Seetonschicht keine schwimmende Gründung möglich ist. Statt dessen muss eine so genannte „Tiefengründung“ durchgeführt werden, bei der die Brückenpfeiler bis zu 70 Meter tief auf festem Grund gegründet werden.
Dass die Seetonschicht so mächtig ist, weiß man übrigens nicht erst seit 2010, sondern schon seit den ersten Bohrungen in den Jahren 1951 und 1975, wie ein Blick in die „Wasserwirtschaftlichen Rahmenuntersuchungen Salzach“ (WRS) von 1995 beweist.
- Des weiteren müssen die Pfeiler sehr weit auseinander stehen, damit sie das Europaschutzgebiet und Vogelschutzgebiet „Salzach und Unterer Inn“ möglichst wenig beeinträchtigen. Durch die notwendige Tiefengründung und den weiten Abstand der Brückenpfeiler ergeben sich aber erhebliche Probleme bei der Statik. Der österreichische Umweltsenat hat in seinem Urteilsspruch zur UVS auf österreichischer Seite bereits eine hohe Einsturzgefahr prognostiziert.

2: Rechtliche Probleme:

- Das Bauprojekt ist auf bayerischer Seite nicht genehmigungsfähig. Wegen der übergroßen Schäden im Europaschutzgebiet und Vogelschutzgebiet „Salzach und Unterer Inn“ muss vom Vorhabensträger eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung beantragt werden. Diese wird aber nur erteilt, wenn „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ (z. B. Hochwasserschutz für große Teile der Bevölkerung oder Schaffung von mehreren Hundert hoch qualifizierten Arbeitsplätzen) geltend gemacht werden können. Bei der geplanten Brücke handelt es sich aber nur um ein lokal bedeutsames Bauprojekt von untergeordneter Bedeutung (siehe Verkehrsgutachten im Auftrag des Landkreises von 2009). Des weiteren werden durch die Brücke weder nachhaltige und hoch qualifizierte Arbeitsplätze in nennenswerter Anzahl geschaffen. Durch die erforderliche Tiefengründung hat sich die rechtliche Situation zudem noch einmal deutlich verschärft.

Die oberösterreichische Regierung wurde im März 2012 vom österreichischen Umweltsenat dazu verurteilt, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVP-G 2000 durchzuführen. Diese UVP wird sehr wahrscheinlich zu ähnlichen Ergebnissen kommen wie die Untersuchungen auf bayerischer Seite, so dass auch auf oberösterreichischer Seite die Genehmigungsfähigkeit sehr infrage gestellt ist.

Das Urteil des österreichischen Umweltsenates liegt dem oberösterreichischen LHStv. Hans Hiesl seit März 2012 vor. Ob dieser seinerseits den Landkreis Traunstein darüber informiert hat, entzieht sich unserer Kenntnis.

In diesem Zusammenhang möchten wir auf die geplante Salzachbrücke bei Triebenbach und auf die vom Landkreis Altötting favorisierte Trasse der Ortsumgehung Burghausen hinweisen, die ebenfalls mangels schlüssiger Begründung der unabdingbaren Notwendigkeit des Bauvorhabens keine Ausnahmegenehmigung erhalten haben.

3: Finanzielle Probleme:

- Eine Pfeilergründung in so großer Tiefe kann nur von einer Handvoll Firmen in ganz Europa durchgeführt werden, weil sie technisch so anspruchsvoll und aufwändig ist. Entsprechend hoch sind die Kosten. Es ist ganz klar absehbar, dass die anvisierten 40 Millionen Euro nicht ausreichen werden. Eine Kostensteigerung auf 50 – 60 Millionen Euro ist sehr wahrscheinlich. Zu einer ersten Kostenexplosion ist es bereits gekommen, nachdem sich die geschätzten Kosten seit 2005 nahezu verdoppelt haben von 22,5 auf mindestens 40 Millionen Euro.
- Das Argument, dass 85% der Kosten staatlich gefördert werden, greift nicht, weil es

sich bei den Fördergeldern ebenfalls um unsere Steuergelder handelt. Durch die Förderung wird die gesamte bayerische Bevölkerung finanziell an einem nur lokal bedeutsamen Bauwerk beteiligt, aus dem allenfalls zwei bis drei Gemeinden einen Nutzen ziehen. Bisher gibt es keine konkrete Aussage für welche Untersuchungen weitere 300000 im Investitionshaushalt eingeplant sind und wer das Geld bekommen soll?

4: Politische Probleme

- Die Mehrheit der Bevölkerung im Rupertiwinkel lehnt den Brückenbau ab, weil sie längst erkannt hat, dass die neue Brücke keine Vorteile für die Region bringt, sondern nur noch mehr Durchgangs-Schwerlastverkehr anziehen wird. Aufgrund der Lage der geplanten Brücke ist die Versuchung für Mautflüchtlinge groß, die B 304 anzufahren, die in ihrer Ost-West-Ausrichtung genau zwischen der A 94 im Norden und der A 8 im Süden liegt.
- Des weiteren stellt die Salzachbrücke eine Gefahr für das kleine mittelständische Gewerbe dar: Die kleinen Geschäfte und Handwerksbetriebe werden verdrängt, weil sich durch die neue Verbindung die Konkurrenz mit größeren Unternehmen nahezu verdoppelt.

Vor allem die technischen und finanziellen Probleme erinnern an ein anderes aktuelles Prestigeprojekt: an die Tieferlegung des Stuttgarter Kopfbahnhofes. Auch hier soll ein bautechnisch nicht ausgereiftes, aber enorm kostspieliges Bauvorhaben gegen jegliche Vernunft durchgeboxt werden. Zwar geht es dort um deutlich höhere Beträge, aber es hatte ja auch entsprechende Konsequenzen für die ehemalige CDU- Landesregierung.

-/-