

Denkpause für die geplante Salzachbrücke

Landrat Hermann Steinmaß weist im Gespräch mit der Lokalzeitung Pfschvorwurf „in aller Deutlichkeit“ zurück

Traunstein/Fridolfing/Tittmoning. Schwierige Bodenverhältnisse, explodierende Baukosten und aufgebrachte Bürger: Für Landrat Hermann Steinmaß ist der geplante Bau einer Fridolfinger Salzachbrücke kein Zuckerlecken. Nun hebt auch noch die Tittmoninger Stadträtin und BN-Vorsitzende Ilse Englmaier den Finger: Steinmaß habe vor zehn Jahren als Ingenieur bei der Machbarkeitsstudie für die Brücke gefuschelt. Was ist dran an diesem Vorwurf? Wir sprachen mit dem Landrat im Traunsteiner Parkhotel.

SR: Herr Steinmaß, Ilse Englmaier hat Sie in einem Leserbrief, den wir letzten Samstag veröffentlicht haben, heftig attackiert. Wie geht's Ihnen mit solchen Angriffen?

Steinmaß: Frau Englmaier personifiziert und bezeichnet das Projekt ganz bewusst als „Brücke des Herrn Steinmaß“, was definitiv nicht zutrifft. Das ist für mich eine bewusste Strategie, und die Art erinnert mich an die 68-er Zeit.

SR: Nun ja, es stimmt schon, die geplante Brücke wird stets mit Ihrem Namen in Verbindung gebracht.

„Wille der Gemeinden“

Steinmaß: Als Österreich 1995 zur EU kam, wurde in den Grenzgemeinden beiderseits der Salzach der Ruf nach einer neuen Salzachbrücke laut. Die Brücke entspricht dem Willen dieser Gemeinden. Ihr Bau ist sinnvoll, weil sich unsere Region an der Salzach in den letzten 50 Jahren nur nach Westen entwickeln konnte. Deshalb befürworte ich sie, aber sie ist nicht mein persönliches Projekt.

SR: Nicht nur Stuttgart 21 zeigt es: Für die Politik wird es zusehends schwieriger, Verkehrsprojekte durchzusetzen. Nun haben sich Bürgerinitiativen aus der Region zu einem Netzwerk zusammengeschlossen. Wie geht's Ihnen dabei?

Steinmaß: Für den Landkreis Traunstein gibt es einen Verkehrsentwicklungsplan. Er ist das Ergebnis von Anregungen und Anträgen aller 35 Städte und Gemeinden des Landkreises. Er spiegelt also das wider, was vor Ort als notwendig erachtet wird.

Die vom Netzwerk der Bürgerinitiativen in Frage gestellten Verkehrsprojekte sind deshalb jeweils einzeln vor Ort mit den Bürgerinnen und Bürgern und den dafür zuständigen Behörden zu klären.

SR: Könnten Sie sich eine Zusammenarbeit mit dem Netzwerk der Bürgerinitiativen vorstellen?

Steinmaß: Wer mich kennt, weiß, dass ich gerne diskutiere, um beste Lösungen zu finden. Nur muss man sehen, welche Alternativen die Bürgerinitiativen anbieten: Es handelt sich immer um Nulllösungen. Das ist kein Weg in die Zukunft.

SR: Kommen wir zurück auf die Angriffe von Frau Englmaier gegen Sie. Dort geht es um die Machbarkeitsstudie für die Salzachbrücke, an der Sie, damals noch als Ingenieur, mitgearbeitet haben. Wer war denn der Auftraggeber dieser Studie und wie lautete Ihr konkreter Auftrag?

Steinmaß: Maßnahmenträger der Machbarkeitsstudie von

1999 war die Gemeinde Fridolfing gemeinsam mit dem Land Oberösterreich sowie mit Unterstützung der Stadt Tittmoning und des Landkreises Traunstein. Das Projekt wurde als Interreg-Projekt durch die EU gefördert. Mit dieser Studie wurden vier Ingenieurbüros beauftragt: ein Verkehrsplaner, ein Landschaftsplaner, ein Brückenplaner und wir. Unser Teilauftrag war die Zusammenstellung der Unterlagen, die Linienführung der Straße aufzuzeigen und die Höhen festzustellen. Das weiß auch Frau Englmaier.

SR: Und warum haben Sie denn den Untergrund nicht untersucht?

Boden-Untersuchung: „War nicht unser Auftrag“

Steinmaß: Das war damals Teil der Brückenuntersuchung und nicht unser Auftrag.

SR: Waren Ihnen die Studien zur Beschaffenheit des Untergrundes aus den Jahren 1951 und 1975 denn nicht bekannt? Dort geht deutlich hervor, dass sich im Untergrund Setton befindet.

Steinmaß: Wie gesagt, ich bin kein Experte für Bodengutachten. Das müssten Sie diese Experten fragen. Dass es dort Setton gibt, war immer schon bekannt. Aber bei vielen bestehenden Brücken in der Region stößt man auch auf Setton.

SR: Gibt es denn verschiedene Konsistenzen des Settons?

Steinmaß: In dieser Frage bitte ich Sie, die Bodengutachter zu fragen.

SR: Ilse Englmaier wirft Ihnen vor, Sie hätten bei Ihrem Gutachten geschluppt...

Steinmaß: Das weise ich in aller Deutlichkeit zurück! Sie kennen den Sachverhalt, auch meinen Teilauftrag. Trotzdem hält sie daran fest, in aller Öffentlichkeit falsche Behauptungen aufzustellen.

SR: Die geschätzten Kosten des Projekts haben sich von 22,4 auf 40 Millionen Euro fast verdoppelt. Bei etwa 25 Millionen Euro würde der Anteil auf der bayerischen Seite liegen. Diese Kostenexplosion hat doch wohl auch mit dem vorgefundenen Untergrund zu tun.

Steinmaß: Es gibt viele Gründe, die zur Kostenentwicklung beigetragen haben. Dabei spielt neben den außerordentlich hohen Auflagen im Naturschutz und in der Wasserwirtschaft auch der Untergrund eine Rolle...

SR: Nun gut, Naturschutz gibt es niemals zum Nulltarif. Aber das hätte Ihnen doch schon seit dem Jahr 2000 bekannt sein müssen. Die Machbarkeitsstudie geht doch ausdrücklich auf die



„Ich bin Widerstand gewohnt und halte das aus“: Landrat Hermann Steinmaß (rechts) im Gespräch mit Redakteur Rainer Georg Zehentner (links). Foto: Schneider.

ses Thema ein?

Steinmaß: In der Machbarkeitsstudie wurde unter Beachtung der Naturschutzbelange in einem Korridor von Kirchheim bis zum Badesee in Fridolfing die gewählte Trasse als beste Lösung gefunden. Die detaillierten Kostenauswirkungen konnten damals so noch nicht genau erfasst werden. Angesichts der aktuellen Entwicklung haben Landesrat Hiesl und ich festgelegt, dass wir jetzt darüber nachdenken sollen, ob man kostengünstigere Lösungen findet.

Neue Überlegungen...

SR: Was sagen Sie! Es geht also in der bisherigen Richtung nicht weiter?

Steinmaß: Bei solchen Projekten liegt es durchaus in der Natur der Sache, dass man neue Überlegungen anstellt. Ein aktuelles Beispiel: Für den Bahnübergang in Übersee wurden in fast 80 Jahren mehrere Planungen verworfen. Die Notwendigkeit des Bahnübergangs wurde dabei nie in Frage gestellt. Jetzt wird gebaut.

SR: Sie signalisieren also einen Zwischenstopp, um kostengünstigere Alternativen prüfen zu lassen. Wie könnten diese denn aussehen?

Steinmaß: Daran arbeiten wir gerade.

SR: Geben Sie unseren Lesern einen Tipp...

Steinmaß: Die Salzach soll auf bis zu 200 Meter aufgeweitet werden. Ich könnte mir vorstellen, dass wir mit dem Wasserwirtschaftsamt darüber sprechen, ob man den Fluss an der Stelle, wo die Brücke gebaut wird, nicht bei einer Breite von 100 Metern belassen könnte.

SR: Wenn das so einfach klingt!

Steinmaß: Wir müssen uns auch mit den Forderungen und Belangen des Naturschutzes auseinandersetzen. Wenn die

Brückengegner Partner wären, dann könnte jetzt ihre große Stunde kommen. Wir könnten gemeinsam nach einem Kompromiss suchen.

SR: Sie müssen also verhindern, dass die Kosten immer weiter davonlaufen. Sicher auch deshalb, weil sonst der Freistaat bei der Finanzierung nicht mehr mitmachen würde? Bisher liegt nur eine mündliche Finanzierungszusage des damaligen Ministerpräsidenten Günther Beckstein vor...

Steinmaß: In den Gesprächen mit Günther Beckstein und dem Innenministerium wurde festgehalten, dass sich der Freistaat Bayern mit mindestens 85 Prozent an den auf bayerischer Seite anfallenden Kosten beteiligt. Einen schriftlichen Bescheid wird der Landkreis erst bekommen, wenn die Planfeststellung erfolgt und der Förderantrag gestellt ist. Das gilt für alle Bauprojekte.

SR: Wären 40 Millionen Euro für eine Brücke von lediglich regionaler Bedeutung vertretbar? Die vier Anliegergemeinden haben zusammen 16.500 Einwohner...

Steinmaß: Zusammen mit den angrenzenden Gebieten kommt man auf etwa 30.000 Einwohner. Richtig ist, dass es eine Brücke für die regionale Entwicklung ist. Nehmen wir an, auf bayerischer Seite wären 25 Millionen Euro zu finanzieren, dann stellt sich die Frage, ob man diese Summe vertreten kann. Dafür ist entscheidend, welche Bedeutung man dem Bauwerk für die Region zuschreibt? Auch dazu ein Beispiel: Wir haben wir in den letzten 20 Jahren an die 100 Kilometer Geh- und Radwege entlang von Kreisstraßen gebaut, obwohl sie oft nur örtliche Bedeutung haben. Dabei hat niemand die Frage der Kostenrelation zur Verkehrsbedeutung gestellt, sondern es stand bei diesen Wegen die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer im Vordergrund. Im Fall

der Brücke geht es um die Zukunft der Region.

SR: In welcher Form würde die Brücke der Wirtschaftsförderung dieser Gemeinden dienen?

Steinmaß: Festzustellen ist, eine Region entwickelt sich nur dort, wo man zusammen kommen kann. Wo das nicht möglich ist, gibt es keine Entwicklung. Das lehrt die Geschichte. Warum hätte es sonst die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit gegeben? Manchmal denke ich darüber nach, was heute sein würde, wäre der Rupertwinkel vor 200 Jahren nicht zu Bayern, sondern zu Österreich gekommen. Wie viele Brücken über die Salzach gäbe es dann zwischen Freilassing und Burghausen? Der Flussabschnitt von Siegsdorf an der Traun bis Burgkirchen an der Alz ist etwa genau so lang. Das wäre dann die Grenze zwischen Bayern und Österreich gewesen. Dort leben 70.000 Menschen, und es gibt 70 Brücken. An der Salzach gibt es zwei Brücken, wenn man den Laufener Steg einrechnet, drei. Wenn wir nachhaltig denken, brauchen wir diese zusätzliche Verbindung, wie von den Gemeinden gefordert.

SR: Eine teure Verbindung. Kann der Landkreis die explodierenden Kosten schultern? Steigt die Kreisumlage?

Steinmaß: Auch wenn noch so oft das Gegenteil behauptet wird: Die Verkehrsprojekte der letzten acht Jahre haben den geringeren Anteil an der Verschuldung des Landkreises ausgemacht. Was finanziell wirklich ins Gewicht gefallen ist, war der Bau von Schulen sowie die Finanzierung und Entwicklung der Kreiskliniken. Da stehe ich gemeinsam mit einer großen Mehrheit des Kreistags zu jedem einzelnen Euro!

SR: Ich kann es Ihnen nicht erlassen, einige ganz persönliche Fragen an Sie zu richten...

Steinmaß: Nur zu, fragen Sie!

Der Landrat als sein eigener Gutachter?

SR: Ihr Büro war im Jahr 2000 an der Machbarkeitsstudie beteiligt. Keine zwei Jahre später wurden Sie zum Landrat gewählt. In diesem Amt treiben Sie den Brückenbau energisch voran. Ist das nicht eine problematische Verknüpfung, der Landrat als sein eigener Gutachter?

Steinmaß: Bevor ich Landrat wurde, hatte ich ein eigenes Büro. Als ich Landrat wurde, habe ich das Büro aufgegeben, was mir nicht leicht gefallen ist. Damit war das Thema für mich erledigt. Aber dann kann man doch als Landrat nicht hergehen und zu den Bürgermeistern sagen: Ihr habt Pech gehabt. Weil ich als Ingenieur an einem Projekt beteiligt war, bauen wir diese Projekte nicht mehr.

SR: Wie geht's Ihnen eigentlich als Fridolfinger, wenn der größte Widerstand gegen die Brücke aus Ihrer eigenen Gemeinde kommt, von guten alten Bekannten wie von Josef Frech, dem Vorsitzenden des Vereins der Brückengegner?

Steinmaß: Wenn jemand früher angeblich ein guter Freund von mir war und das, was ich jetzt tue, persönlich nimmt, dann hat er selbst ein Problem, nicht ich. Als Landrat nehme ich meine Aufgabe ernst, eine Region für 170.000 Einwohner zu entwickeln. Das sollte doch niemand persönlich nehmen. Da geht es um Schulen, Kliniken, Jugend und auch Straßen. Da ist auch der Einsatz für die Salzachklinik dabei. Man muss anerkennen, dass ich diese Aufgaben als Vorsitzender eines Gemeinwesens erfülle, das Mehrheiten findet und Mehrheiten akzeptiert.

SR: Trotzdem: Fühlen Sie sich als Fridolfinger wohl in Ihrer Haut?

„Viele sagen mir: Bleib standhaft!“

Steinmaß: Viele sagen mir: Bleib standhaft. Nur sind gerade die konservativen Bürger eher zurückhaltend und gehen nicht so sehr in die Öffentlichkeit.

SR: Sie haben also einen großen Rückhalt im eigenen Lager. Aber wenn es aber darum geht, Schläge einzustecken, stehen Sie allein an exponierter Stelle?

Steinmaß: Ein wenig mehr Unterstützung in der Öffentlichkeit für das Projekt würde schon gut tun. Aber ich bin Widerstand gewohnt und halte das aus. Außerdem war die Brücke ja auch in meinem Wahlprogramm. Und aus welchen Gemeinden habe ich prozentual am meisten Stimmen erhalten? Aus Fridolfing, Tittmoning, Kirchanschöring, Waging am See und Petting. Das spricht doch auch für meine Verankerung in der Heimat und das Vertrauen der Menschen!

SR: Herr Steinmaß, wir danken Ihnen für das Gespräch! - Das Interview mit Landrat Hermann Steinmaß führte unser Redakteur Rainer Georg Zehentner.