

Wem nützt die Salzachbrücke?

Fortsetzung von Seite 1:

massiv Schwerlastverkehr anziehen würde, damit eine große Belastung für die Menschen in der Region wäre, der Tourismus darunter litte und Steuergelder vergeudet würden.

Straße und Brücke würden zudem ein FFH-Schutzgebiet zerschneiden. Diese Salzach-Inn-Auen mit einer Länge von 140 Kilometern hätten bayern- und bundesweite Bedeutung, so Diplombiologin Ilse Englmaier. Gerade das Tittmoninger Becken sei besonders wertvoll. „Ein Eingriff ist nach EU-Recht nicht zulässig“. Dabei habe man

„Haben genügend Straßen“

2001 bei der Meldung bedeutender Naturräume nach Brüssel bewusst den Korridor für eine mögliche Brücke herausen gelassen, berichtet Dr. Jakob Wagner. Vergeblich: 2004 musste man nachmelden. Diese FFH-Einstufung bedeutet, dass Eingriffe in solche Schutzgebiete grundsätzlich nicht zulässig sind. Ausnahme: wenn Gefahr für Leib und Leben besteht – Beispiel Hochwasserschutz – oder besonders starke überregionale Wirtschaftsinteressen dafür sprechen. Beides sei hier eindeutig nicht der Fall, meint

Englmaier. Menschen wären in ihrer Gesundheit bedroht, seltene Tiere und Pflanzen in ihrer Existenz gefährdet. „Wir haben genügend Straßen“, sagt sie, „wir brauchen keine neuen mehr“.

Für Fridolfings Bürgermeister Hans Schild war es „nie eine Frage, ob diese Brücke gebaut wird, sondern nur wo“. Zwischen Burghausen und Freilassing gebe es keine leistungsfähige Brücke. Um den bestehenden Tittmoninger Übergang auf Dauer zu erhalten, müsse sie vom Schwerverkehr entlastet werden. „Die Region in alle Richtungen entwickeln“, möchte Schild, „und das Zusammenwachsen mit den oberösterreichischen Nachbarn fördern“. Derselben Ansicht seien die zehn Bürgermeisterkollegen vom anderen Salzachufer.

„Wir haben die Zukunft im

Augen“, erklärt Landrat Hermann Steinmaßl aus Fridolfing. „Ein Grenzraum ist immer gefährdet, er wird sich wenig entwickeln ohne die notwendigen Verbindungen.“

Für Sepp Frech und seine Mitstreiter ist der Raum bereits hervorragend entwickelt; mit einer Arbeitslosenquote von 3,8 Prozent herrsche „praktisch Vollbeschäftigung“. Und die Verbindung zum Nachbarn habe auch in der Vergangenheit hervorragend funktioniert. Er meint, dass man mit den 35 Millionen Euro Besseres anstellen könne. Zum Beispiel den Laufenern einen Tunnel für ihre Ortsumfahrung finanzieren.

Landrat Steinmaßl bestreitet den Eingriff in die Aulandschaft keineswegs, allerdings: „Das ist dort keine Natur-, sondern eine Kulturlandschaft von Menschenhand.“ Bei den laufenden Maßnahmen im Rahmen der Salzachsanieierung wäre der Außenverlust weit größer als mit dieser aufgeständerten Brücke.

Aufgeständert freilich müsste sie zehn Meter werden, meint Ilse Englmaier, und mit den vier Meter hohen blickdichten Irritationsschutzwänden hätte man dort in der Au ein wahrlich „wunderschönes Teil“.

Landrat Steinmaßl betonte nochmal, dass die neue Brücke

nur regionale Bedeutung habe.

Im Übrigen: „Ob Staatsstraße oder Kreisstraße ist völlig egal.“

Das Planfeststellungsverfahren soll Mitte nächsten Jahres beginnen; erst dann ist es möglich, rechtlich gegen das Projekt vorzugehen. 150 000 Euro hat der Traunsteiner Kreistag für die Planung bereit gestellt. 2012 soll die neue Brücke für den Verkehr freigegeben werden. Sie

2012 soll Brücke fertig sein

wird zehn Meter über dem Boden auf einer Länge von einem Kilometer gebaut. Rund 5000 Fahrzeuge sollen täglich darüberrollen. Von den rund 30 Millionen Euro Baukosten wird Oberösterreich 30 Prozent übernehmen. Den Rest, inklusive der Bauabwicklung, trägt der Freistaat Bayern.



Die Brückengegner befürchten eine Schleusenöffnung für den Verkehr durch das geplante Bauwerk über die Salzach. Unser Bild zeigt Sepp Frech, Fridolfinger Gemeinderat und 1. Vorsitzender des Vereins „Vernunft statt Salzachbrücke“ an der Stelle, wo die umstrittene Brücke gebaut werden soll. Foto: Kühn