



Fakultät für Bauingenieurwesen
Institut für Verkehrswissenschaften
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und
Verkehrstechnik

Karlsplatz 13/230-1, A-1040 Wien
www.fvv.tuwien.ac.at

Ao.Univ.Prof. Univ.Prof. Dr.
Günter Emberger

T +43 1 58801-23112
Gunter.Emberger@tuwien.ac.at

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht

Sachbearbeiter/in
G. Emberger

Datum
07.06.2022

Betreff: Ausbau B100 - Chancen und Risiken

Klimaschutz und was bedeutet das für unsere Mobilität

Die Klimaänderung ist die größte Herausforderung für die Menschheit. Es hat lange gedauert bis dies erkannt wurde, mittlerweile sind nur mehr wenige Jahre Zeit hier durch einen radikalen Wandel des Wirtschaftens, des Ressourcenverbrauchs, der Flächenversiegelung und der Treibhausgasemissionen eine Begrenzung der Klimaerwärmung auf 1,5 Grad bzw. des 2 Grad Zieles zu erreichen.

Es gibt daher Bestrebungen auf internationaler Ebene (COP26¹), EU-Ebene (Green Deal²), nationaler Ebene (Ref-NEKP³) und regionaler Ebene (z.B. Klimaschutzplan Kärnten 2018⁴) das Klima zu schützen und somit die Menschheit von den negativen Auswirkungen zu bewahren.

Die Klimaziele werden aus praktischen Gründen auf die einzelnen Sektoren wie produzierende Wirtschaft, Energie, Haushalte und auch den Verkehr heruntergebrochen. Hierzu existieren wiederum entsprechende Pläne, wie diese Ziele für die einzelnen Bereichen lauten und wie sie erreicht werden können. Für den Bereich Verkehr ist das auf nationaler Ebene der Mobilitätsmasterplan2030⁵, auf Kärntner Landesniveau ist hier der MoMAK 2035⁶ zu nennen.

Als Ziele für den Verkehrsbereich wurde in diesen Dokumenten eine Treibhausgasneutralität für das Jahr 2040 vorgegeben, das bedeutet, dass bis 2040 keine Verbrennungsmotoren für den Güter- und Personenverkehr im Einsatz stehen dürfen.

Weiters wird eine Verlagerung der Autowege von derzeit über 60% (Österreich) bzw. 77% (Kärnten) auf weniger als 40% aller Wege als Ziel vorgegeben. Um diese Ziele erreichen zu können, müssen die Gemeinden, Länder und der Bund eng zusammenarbeiten und abgestimmte Maßnahmenbündel umsetzen, damit die betroffenen Menschen - und das werden wir alle sein - den Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr (Bus, Bahn, Anrufsammeltaxi,

¹ <https://unfccc.int/process/bodies/supreme-bodies/conference-of-the-parties-cop>

² https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

³ <https://ccca.ac.at/wissenstransfer/uninetz-sdg-13/referenz-nationaler-klima-und-energieplan-ref-nekp>

⁴ https://ccca.ac.at/fileadmin/00_DokumenteHauptmenue/08_Newsletter/klimastrategie_ges_red_180426.pdf

⁵ <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html>

⁶ https://tsp.ktn.gv.at/DE/sitemap/MoMAK_2035/MoMAK_2035_s1/Vision_2035



etc.), das Fahrrad und das zu-Fuß-gehen zu erleichtern bzw. zum Normalfall werden zu lassen.

Neben diesen Zielen der Treibhausgasneutralität des Verkehrssektors und der Reduktion der Autowege ist auch der Flächenverbrauch signifikant auf 2,5 Hektar statt 11 Hektar pro Tag national und in Kärnten⁷ auf ein 10tel des heutigen Wertes zu reduzieren, da andernfalls wiederum die oben genannten 1.5 Grad bzw. 2 Grad Ziele nicht erreicht werden können.

Festzuhalten ist, dass eine Erwärmung um 1.5 bzw. 2 Grad zu weltweiter Trinkwasserknappheit bei gleichzeitigen signifikanten Meeresspiegelanstieg⁸, Dürrekatastrophen, Starkregenereignissen und Migrationswellen von bis zu 280 Mio Menschen führen wird. Es ist also von eigenstem Interesse aller diese Grenzen nicht zu überschreiten.

Für Kärnten, das Drautal und für uns konkret bedeutet das, dass die Politik Maßnahmen ergreifen muss, die uns von der Autoabhängigkeit befreien. Wie wir durch die Weltwirtschaftskrise 2008, durch die Covid-Pandemie und durch den Krieg in der Ukraine deutlich sehen und gesehen haben, sind wir als Volkswirtschaft, aber auch als Einzelner, von den Energie und Spritpreisen direkt betroffen. Maßnahmen wie zum Beispiel ein Aussetzen der Mehrwertsteuer auf fossile Treibstoffe sind kontraproduktiv, da derartige Maßnahmen kurzfristige Entlastungswirkungen haben aber die Autoabhängigkeit nur verlängern. Es bedarf also Maßnahmen, die es uns ermöglichen unsere Mobilitätsbedürfnisse am Land wie auch in der Stadt treibhausgasneutral, ressourcenschonend und leistbar zu befriedigen. Im Klartext bedeutet dies eben, dass wir in Zukunft unsere Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufswege zu einem großen Teil zu fuß, per (E-)Fahrrad, per öffentlichen Verkehr und nur in wenigen Ausnahmefällen per treibhausgasneutralen Autos zurücklegen werden dürfen/können.

Wie sich ein jeder vorstellen kann, sind diese Verhaltensänderungen bei uns Menschen nur durch besondere Anstrengungen bewerkstellig bar. Es bedarf hier eines immensen Ausbaus des Öffentlichen Verkehrs wie zum Beispiel eine Einführung eines halb/viertelstunden Taktes auf den Schnellbahnstrecken in Kärnten, einen Aufbau eines Mikro-ÖV-Systems in allen Ortschaften, eines massiven Ausbaus der Fahrradinfrastruktur bei gleichzeitiger Kostenerhöhung des Autoverkehrs durch die Einführung einer tageszeit-, fahrleistungs- und fahrzeugtyp abhängigen Straßenbenützungsg Gebühr und einer Einführung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung. Als diese Maßnahmen zusammen müssen eingeführt werden, um die, zur Erreichung des 1.5 bzw. 2 Grad Ziels notwendigen Verhaltensänderungen im Bereich Mobilität zustande bringen zu können.

Die Politik hat hier leider noch nicht vollständig die Dringlichkeit für den Klimaschutz (= Menschenschutz) verstanden und praktiziert, speziell in Kärnten noch immer eine Art der Verkehrsplanung, welche den Paradigmen des vergangenen Jahrtausends, nämlich den ungebremsten Ausbau von Straßeninfrastruktur und die alleinige Ausrichtung auf den PKW- und Straßengüterverkehr entspricht, und somit die Autoabhängigkeit der Kärntner Bevölkerung zu Lasten der Umwelt und unserer Kinder weiterhin verlängert. Die Politik versteht nicht, dass ein Ausbau der B100 im Bereich Greifenburg, Berg, Dellach, auch wenn er als Sicherheitsausbau tituiert wird, im Gesamtsystem gesehen, eine signifikante Kapazitätssteigerung bewirkt, die Autoabhängigkeit weiter fördert und dringend notwendige

⁷ Kärnten ist mit 3,3 ha Versiegelung pro Tag Spitzenreiter in Österreich – sieh dazu auch

https://www.meinbezirk.at/kaernten/c-wirtschaft/alarmierende-zahlen-zu-flaechenverlust-in-kaernten_a3257295

⁸ https://wiki.bildungsserver.de/klimawandel/index.php/Meeresspiegelanstieg_in_Europa

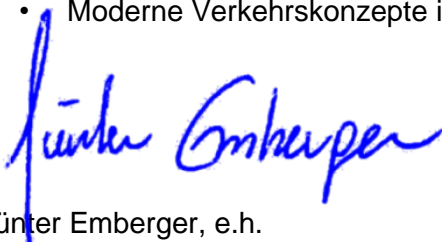


Geldmittel für die oben angesprochene Verkehrswende unwiederbringlich „verschleudert“ und durch den Flächenverbrauch wertvollen Boden für immer versiegelt.

Die Politik versteht nicht, dass die Verlagerung von den derzeit rund 77% der A- und B-Verkehrswege auf 40%, wie im MoMAK 2035 bzw. dem Mobilitätsmasterplan 2030 als Zielvorgabe definiert, einer Verkehrsreduktion von -48% entspricht – es wird sich also der Verkehr auf Kärntens Straßen halbieren (müssen). Zusätzlich wird auch der (Transit-)Güterverkehr vermehrt auf die Schiene verlagert werden. Umgelegt auf das Straßennetz in Kärnten bedeutet das, dass es zumindest um den Faktor 2 überdimensioniert ist und es keinen weiteren Neu/Ausbau aus verkehrlicher Sicht geben dürfte. Damit wäre das Verkehrsproblem in Greifenburg, dem oberen Drautal und Osttirol gelöst, da sich auch hier der Verkehr halbieren würde!

Forderungen / Lösungsvorschläge

- Überdenken B100 Neubau – **Drautalgerechte Adaption der B100** wie z.B. eine ortsnahe Unterflurtrasse Greifenburg und nicht Ausbau/Schaffung einer Transitachse B100 – Geld nutzen für zukunftssträchtige ökologische Mobilität
- ein klimaschonendes Gesamtverkehrskonzept für die Region Oberes Drautal/Osttirol inklusive Konzept zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene
- LKW-Nachtfahr- und Durchfahrtsverbote für Transit-LKW über 7,5 Tonnen (-ausgenommen Ziel- und Quellverkehr)
- Ausbau des öffentlichen Verkehrs (30-Minuten Takt Schiene und Bus zwischen 5:30 – 22:30)
- ÖV - Abend/Nachtverbindungen zumindest am Wochenende
- Ausbau Radinfrastruktur / Fußgängerinfrastruktur
- Kärnten/Osttirolticket zu einem vernünftigen, leistbaren Preis
- Umweltverbund-freundliche Raumplanung und Flächenwidmung (z.B. keine Industriewidmungen ohne Gleisanschluss/Haltestelle Bahn/Bus)
- Tempolimits 30 km/h innerorts, 80 km/h Landesstraßen, 100km/h Autobahn → schnelle, günstige und relativ leicht umsetzbare Sofortmaßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffemissionsbelastung
- Moderne Verkehrskonzepte in den Bezirkshauptstädten Lienz und Spittal/Drau



Günter Emberger, e.h.

Greifenburg, Wien, 7. Juni. 2022