



**Postwurfsendung der Gemeinden Berg, Dellach und Greifenburg sowie der Kärntner  
Landesregierung:  
Fakten zum Sicherheitsausbau der B 100 Drautal Straße**

**- Faktencheck -**

Vom Verein Lebensraum Oberes Drautal wurde DI Robert Unglaub, Ing.- Büro ARCHI NOAH beauftragt einen Faktencheck der Postwurfsendung der Gemeinden Berg, Dellach und Greifenburg sowie der Kärntner Landesregierung zum Ausbauprojekt der B 100 „Umfahrung Greifenburg“ durchzuführen.

Im Folgenden werden die wesentlichen Aussagen dieses Schreibens einer Plausibilitätsprüfung auf Grundlage der vorliegenden Projektunterlagen des aktuellen straßenbaurechtlichen Verfahrens und wo erforderlich auch des UVP-Verfahrens aus dem Jahr 2008 unterzogen.

**1. *Die aktuelle bahnparallele Trasse wurde aufwendig geprüft und hat sich in einer Nutzwertanalyse als die am besten geeignete herausgestellt.***

Die hier angeführte Nutzwertanalyse weist schwerste Mängel auf und steht im Widerspruch zu den Ergebnissen der aus fachlicher Sicht wesentlich höherwertigen Nutzwertanalyse im Rahmen des UVP-Verfahrens<sup>1</sup>. Diese kam zum Schluss, dass die bahnparallele Variante, wie sie aktuell vorgesehen ist, die schlechteste von insgesamt 5 Alternativtrassen ist.

**2. *Der Vergleich zeigt deutliche Nachteile der oft erwähnten „Unterflurtrassenvariante“ aus dem Jahr 2011:***

***- Sie war länger!***

Sie war um ca. 400 m länger. Dies spielt für den überregionalen Durchzugsverkehr keine Rolle. Die lokale Verkehrswirksamkeit ist gegenüber dem UVP Projekt jedoch schlechter, da der Wegeaufwand für die Greifenburg Bevölkerung, um zur Straße zu gelangen, markant höher ist.<sup>1</sup>

***- Sie hätte mehr Fläche verbraucht!***

Diese Aussage ist falsch, da die UVP-Variante ab Radlach West zunächst die bestehende B 100 nutzt und die rd. 1 km Unterflurtrasse überschüttet wird und nach Beendigung der Bauarbeiten wieder genutzt werden kann. Etwa ab dem Bereich der Querung Gnoppnitzbach Richtung Westen unterscheiden sich beide Varianten nicht. Eine Auswertung beider Einreichplanungen des Abschnittes Radlach-West bis zur Querung Gnoppnitzbach hat folgende jeweilig zusätzliche dauerhafte Flächeninanspruchnahmen ergeben.

**Aktuelles Projekt** (einschl. der erforderlichen Verbindungsstraße am südlichen Ortsrand von Greifenburg): **rd. 8,2 ha**

**UVP Projekt:** **rd. 5,1 ha**

Es ist somit klar, dass die ursprüngliche UVP-Variante keinen höheren, sondern einen um rd. 3 ha geringeren Flächenverbrauch aufweist.

---

<sup>1</sup> Kermer Consult: Variantenuntersuchung Greifenburg 2003



**- Sie hätte die Landschaft in wesentlich größerem Ausmaß zerschnitten**

Die zusätzliche Zerschneidung trifft sowohl auf die Unterflurtrassen als auch auf den weiterhin genutzten Abschnitt der bestehenden B 100 nicht zu. Relevante, gegenüber dem aktuellen Projekt zusätzliche Zerschneidungseffekte sind im Kreuzungsbereich mit der Weißenseestraße (auf 280 m Länge) und Richtung Westen ab dem Westportal der Unterflurtrasse bis in das Waldgebiet um den Gnoppnitzbach festzustellen. In Anbetracht der Gesamtlänge des Straßenprojekts von rd. 6,5 km ist diese zusätzliche Zerschneidungswirkung, die auch nur auf rd. 500 m landwirtschaftliche Flächen betrifft als nicht wesentlich höher zu bewerten.

**- Sie war im Sinne der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit nicht finanzierbar!**

Wie der Presse vor einiger Zeit zu entnehmen war, beruft sich die Landesregierung bei dieser Beurteilung auf den Landesrechnungshof. Zwar hatte sich dieser in einer ersten Stellungnahme kritisch zu den Kosten des UVP-Projekts geäußert. Die Prüfung konnte jedoch nie abgeschlossen werden, da die Landesregierung das Projekt bereits nach dieser ersten Stellungnahme zurückgezogen hatte. Diesbezüglich liegt dem Verein Lebenswertes Oberes Drautal eine schriftliche Stellungnahme des Rechnungshofpräsidenten Hon.Prof.(FH) Bauer vor. Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die billigste Trassenvariante keineswegs die zweckmäßigste sein muss. Im Gegenteil, das aktuell geplante Projekt steht nicht nur in einem eklatanten Konflikt mit dem Naturschutz (s. Pkt. 6), sondern widerspricht auch den Zielen des Mobilitätsmasterplans Kärnten und dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention, die eine Reduktion des Straßenverkehrs sowie die verstärkte Verlagerung des LKW- und des motorisierten Individualverkehrs auf die Schiene bzw. den ÖV vorsehen. Der geplante schnellstraßenartige Ausbau führt zu einer unnötigen Attraktivitätssteigerung dieser Straßenverbindung und konterkariert diese Ziele.

**3. Auch bei Errichtung der Unterflurtrassen wäre keine landwirtschaftliche Nutzung dieser Flächen möglich gewesen.**

Der Einreichplanung im Rahmen des UVP-Verfahrens ist zu entnehmen, dass der rd. 12 m breite Betondeckel der Unterflurtrassen mit einer ca. 90 cm mächtigen Bodenschicht überschüttet wird<sup>2</sup>. Wie dem UVE Gutachten Landwirtschaft<sup>3</sup> zu entnehmen ist, ist eine landwirtschaftliche Nutzung weiterhin möglich, nach Einschätzung dieses Gutachtens jedoch nur Grünlandnutzung. Das eine Acker- nutzung hier gänzlich unmöglich ist, wird auf Nachfrage bei Landwirtschaftsexperten nicht bestätigt.

**4. Für die geplante bahnparallele Umfahrung von Greifenburg ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.**

Berücksichtigt man bei der Frage der UVP-Pflicht des Vorhabens allein den Wortlaut des österreichischen UVP-Gesetzes so trifft diese Aussage zu. Es ist jedoch immer auch zu prüfen, ob diese Beurteilung mit den Bestimmungen der UVP-Richtlinie der EU im Einklang steht. Dies ist jedoch nicht der Fall. Nach Anhang 1 Z 7 lit b der EU-UVP-Richtlinie besteht für alle Neubaustrecken von Autobahnen und Schnellstraßen die Pflicht zur Durchführung einer UVP. Welcher Straßentyp einer „Schnellstraße“ entspricht, ist in der Richtlinie genau bestimmt. UVP-pflichtig sind demnach auch alle Straßen, die der Schnellstraßendefinition des „Europäischen Übereinkommen über die Hauptstrassen des internationalen Verkehrs“ (AGR) entsprechen. Diese Definition lautet: „Dem Kraftfahrzeugverkehr vorbehalten, nur über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbare Strassen, auf denen insbesondere das Halten und das

<sup>2</sup> UVE 2005, Plan UFT Greifenburg Ost, charakteristische Querprofile

<sup>3</sup> UVE 2005, Landwirtschaft Endbericht



*Parken verboten sind.*“ (Anlage II Nr. II. 3 des AGR). Wie in den bereits ausgebauten B 100 Abschnitten, so wird auch das aktuelle Projekt als „Autostraße“ geführt (blaue Autostraßentafel). Somit sind die Kriterien Halte- und Parkverbot sowie der Ausschluss des nicht-motorisierten Verkehrs erfüllt. Die vorgesehene niveaufreie Kreuzung mit der Weißenseestraße ist eine „Anschlussstelle“ im Sinne dieser Definition. Auch die westliche Einbindung in die Bestandsstrecke bei St. Athanas, obwohl hier nur eine höhengleiche T-Kreuzung vorgesehen ist, ist bei einer Schellstraße nach o.g. Abkommen möglich, wenn diese Einmündung nur von untergeordneter Bedeutung ist und ein geringes Verkehrsaufkommen aufweist. Dies trifft auf die zukünftig nur noch als reine Ortserschließungsstraße (Rückstufung zu einer Gemeindestraße) dienende Bestandsstrecke der B 100 eindeutig zu. Dies gilt auch für eine mögliche Anbindung an die B 100 Bestandsstrecke bei Radlach-West. EU-Richtlinien genießen gegenüber dem nationalen Recht einen Anwendungsvorrang. Es ist daher von einer UVP-Pflicht auszugehen.

**5. *Der Querschnitt der aktuellen Trasse und das Begleitwegenetz wurde so dimensioniert, dass der Flächenverbrauch so gering wie möglich ausfällt.***

Eine wirklich flächensparende Variante wäre eine kurze südliche Umfahrung von Greifenburg - wo erforderlich als Unterflurtrasse – die anschließend weitestgehend die bestehende B 100 nutzt. Die Bestandsstrecke könnte ohne erheblich zusätzliche Flächeninanspruchnahme den heutigen Sicherheitsanforderungen angepasst werden (Sicherheitsausbau).

**6. *Als Ersatzmaßnahme werden dem Naturschutz ökologische Ausgleichsflächen von 16 ha zur Verfügung gestellt. Dem gegenüber wird für die Umfahrung eine Fläche von rd. 6,5 ha beansprucht!***

Dem Bericht der naturschutzrechtlichen Einreichplanung ist zu entnehmen, dass **7.6 ha** wertvolle und geschützte Biotopflächen zerstört werden<sup>4</sup>.

Eine gutachterliche Stellungnahme im Rahmen der Beschwerde an das Landesverwaltungsgericht hat trotz dieser auf den ersten Blick großzügigen Naturschutzmaßnahmen festgestellt, dass die Verträglichkeit mit dem angrenzenden Natura 2000-Gebiet Obere Drau durch die straßenbedingte Zerschneidungs- und Verlärmungswirkung sowie Kollisionsgefahr für dort lebender streng geschützte Tierarten (z.B. Fledermäuse, Spechtvögel) nicht gegeben ist. Entsprechend des europarechtlich bindenden Prüfschemas bei drohenden Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten, ist als erster Prüfschritt des für diese Fälle vorgesehenen Ausnahmeverfahrens, eine naturverträglichere Projektalternative (andere Trasse) zu suchen<sup>5</sup>. Dies ist im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens jedoch nicht geschehen. Das vorliegende Projekt ist daher in dieser Form nicht naturverträglich.

**7. *Der LKW-Anteil, der dem Transitverkehr zugeordnet werden kann, liegt im einstelligen Prozentbereich.***

Nach Angaben der neuesten Studie des Amtes der Tiroler Landesregierung zu einem LKW-Transitverbot auf der B 100 befahren täglich 157 LKW bzw. LKW ähnliche Fahrzeuge die B 100 als übergeordneter Durchgangsverkehr (Relationen zwischen Richtung Südtirol, Richtung Spittal und Richtung Felbertauern)<sup>6</sup>. Im straßenbaurechtlichen Bescheid wird der durchschnittliche tägliche LKW und LKW ähnliche Verkehr im Bereich Greifenburg mit 900 KFZ/24 h angegeben. Der Anteil des übergeordneten Durchzugsverkehrs („Transit“) liegt somit weit höher als im einstelligen Prozentbereich, nämlich bei rd. **17 %**.

<sup>4</sup> B100 Drautal Straße km 64,360 – 70,949 Umfahrung Greifenburg – Einreichprojekt Naturschutz

<sup>5</sup> ASFINAG (HRSG) 2016: Natura 2000 und Artenschutz – Empfehlungen für die Planungspraxis beim Bau von Verkehrsinfrastruktur

<sup>6</sup> Amt der Tiroler Landesregierung 2022: B 100 in Osttirol – Verkehrliche Wirkung eines LKW-Fahrverbots