

Michael Dünhofen

9771 Berg/Drau 13

Bevollmächtigt durch die BI Neumarkt i. d. Steiermark (siehe Anhang)

Landesverwaltungsgericht Kärnten

z.H. Frau Mag. Sonja Köffler

Fromillerstraße 20

9020 Klagenfurt

Zahl: KLVwG-350/29/2022

Berg, 31.03.2023

Betreff: Bürgerinitiative Neumarkt i. d. Steiermark – Verfahren nach dem K-Str-G-Beschwerde  
Stellungnahme im Rahmen des Parteiengehörs §45 Abs. 3 (AVG) aufgrund des Schreibens von  
Richterin Mag. Sonja Köffler (21.02.2023)

Die folgende Stellungnahme zu den Bereichen Luftschadstoffimmissionen, Lärmimmissionen und  
Verkehr bezieht sich auf,

- das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention (ist von der EU ratifiziert worden),
- die RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES  
RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm,
- die RICHTLINIE 2008/50/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES  
RATES vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa,
- die Rechtsvorschrift für Kärntner Gemeindeplanungsgesetz 1995 - K-GplG 1995,
- die gesamte Rechtsvorschrift für Kärntner Allgemeine Gemeindeordnung – K-AGO.

**Stellungnahmen bzgl. Verkehrstechnisches Gutachten, Ing. Höher, 28.04.2022**

**Die Behauptung des ASV, wonach "Nördlich und südlich der B100 verlaufenden Gebirgszüge  
keine verkehrswirksamen Verbindungen nach Nord und Süd zuließen, ist falsch:**

- a) Von der B100, die von Villach bis Arnbach an der Staatsgrenze von Osttirol zur  
italienischen Grenze verläuft, gibt es eine Abzweigung zur Nord-Süd verlaufenden  
Transitachse, der **Tauern-Autobahn A10**.

b) In Lienz/Osttirol zweigt die **Felbertauernstraße B 108** von der B100 in Richtung Mittersill/Pinzgau und weiter nach Kitzbühel und Kufstein in Nordtirol, ab. Die Straße ist für LKW gut befahrbar, es gibt für die LKW-Maut sogar Mehrfahrten-Karten. Die Straße wird nicht nur von der Felbertauernstraße-AG sondern z.B. auch vom Herausgeber des deutschen Auto-Magazins motoreport.de, Mathias Luft, *"als kostengünstige, fahrerisch schöne Alternative zur Brenner- und Tauernautobahn . ....bestens auch für den Schwerlastverkehr ausgebaut"* empfohlen (Quelle: <https://autoirrtum.de/felbertauernstrasse-maut-und-informationen/>)

c) **Plöckentunnel-Projekt:** dieses war bereits zwischen Österreich und Italien paraphiert (2 Varianten Basis- oder Scheiteltunnel): Das Projekt sollte eine direkte Straßenverbindung zwischen dem italienischen Hafen Triest über den Felbertauern nach München schaffen, scheiterte in den 90er Jahren am Widerstand der Bevölkerung in den von der Route betroffenen Tälern in Kärnten und Tirol; am 29.07.2020 verpflichtete die Mehrheit im Regionalrat der Regional-Friaul-Julisch-Venetien mittels Beschluss die Regionalregierung, den Plöckentunnel als strategisches Infrastrukturprojekt zu bauen.

**Die Behauptung des Amtssachverständigen, wonach die vorherrschenden topographischen Verhältnisse von Brixen bis Lendorf lediglich eine geeignete Straße für die Erschließung, Erreichbarkeit und Verteilung des Verkehrs in Ost-West-Richtung zuließen, ist falsch, weil:**

aa) von der an die B100 anschließende Pustertaler Staatsstraße S.S. 49 (durchgehend als Europastraße E66 beschildert) zweigt bei Toblach die **Staatsstraße S.S. 51 (di`Alemagna)** in südlicher Richtung nach Cortina d`Ampezzo und weiter zum Anschluss an die Autobahn A27 ab, die nach Mestre bei Venedig führt. Die S.S.51 wurde bereits massiv, teilweise dreispurig ausgebaut und wird derzeit um Hunderte Millionen Euro, auch im Hinblick auf die Winterolympiade in Cortina, massiv ausgebaut (11 km lange Umfahrung von Longarone um 396 Millionen Euro, Umfahrungen für die Orte San Vito, Tai und Valle di Cadore um 250 Millionen Euro, 4 km langer Umfahrungstunnel für Cortina, Kosten derzeit unbekannt).

bb) seit den 60er-Jahren gibt es das Projekt einer neuen **Autobahnverbindung zwischen Venedig und München, auch als Alemagna-Autobahn oder "Venezia-Monaco" bezeichnet**, die in ihrer ursprünglichen Trassierung über Bruneck im Südtiroler Pustertal ins Zillertal und weiter zur Inntal-Autobahn nach München führen sollte. Diese Trassierung

wurde aufgrund des großen Widerstandes in Südtirol und im Zillertal aufgegeben. Im Jahr 2003 war dieses Projekt noch in einem Entwurf für die Leitschemata für die transeuropäischen Netzwerke TEN-T enthalten, wurde aber aufgrund der vielen Widerstände wieder daraus gestrichen. Stattdessen wurde Anfang der 90er ein Vorprojekt für eine Schnellstraße über das Comelico/Belluno mit einem **Tunnel nach Osttirol (unter dem Monte Cavallino/Kinigat)** mit Einbindung in die B100 bei Sillian oder bei einer Basistunnelvariante mit B100-Einbindung in der Gemeinde Strassen präsentiert. Dagegen rührte sich der Widerstand verstärkt auch in der Provinz Belluno als auch in Osttirol.

Im Jahr 2015 präsentierte der ehemalige IUAV-Prof. Giovanni Campeol u.a. eine neue Alemagna-Trasse nach Lienz in Osttirol mit Einbindung in die Felbertauernstraße. Im Rahmen einer Delegation aus dem Veneto stellte er im November 2016 in Lienz den drei Osttiroler Planungsverbandsobmannen, Tourismusfunktionären und dem FPÖ-Verkehrssprecher im Kärntner Landtag Trettenbrein seine Alemagna-Trasse über Osttirol vor. Prof. Campeol ist offizieller Vertreter der Region Veneto in der Arbeitsgruppe 4 Mobilität der EUSALP. Er übernahm diese Funktion laut italienischen Medienberichten nur unter der Bedingung, sein Alemagna-Projekt mit Trasse über Osttirol vorrangig betreiben zu dürfen.

In einem Artikel des "Il Gazzettino" vom 30-10-2022 wird **Campeols Projekt mit Trasse über Osttirol** nochmals beschrieben ([https://www.ilgazzettino.it/nordest/belluno/a27\\_autostrada\\_venezia\\_monaco\\_giovanni\\_campeol\\_eusalp-7020544.html](https://www.ilgazzettino.it/nordest/belluno/a27_autostrada_venezia_monaco_giovanni_campeol_eusalp-7020544.html)) und ([https://www.ilgazzettino.it/nordest/belluno/a27\\_austria\\_progetto\\_lunghezza\\_120\\_km\\_galleria\\_pedaggio\\_8\\_milioni\\_veicoli-7021852.html](https://www.ilgazzettino.it/nordest/belluno/a27_austria_progetto_lunghezza_120_km_galleria_pedaggio_8_milioni_veicoli-7021852.html)).

Prof. Campeol behauptete in Presse-Aussendungen, dass der Bau der Alemagna dem Art.11 des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention nicht widerspräche und beruft sich dabei auf die Ausnahmebestimmungen im Absatz (2) dieses Artikels.

Der Ausbau der B100 im Drautal wird von den Befürwortern des Alemagna-Weiterbaus in Belluno wohlwollend beobachtet: Der ehemalige Kärntner Straßenbau-Referent, Mathias Reichhold, stellte einer Belluneser Delegation unter der Führung des ehemaligen Präsidenten der Provinz Belluno, Oscar De Bona, die Pläne für den Ausbau der B100 im Oberen Drautal vor, was laut oberitalienischen Medienberichten einen Delegationsteilnehmer zur Schlussfolgerung veranlasste "Dann wäre das Spiel gemacht", sprich: Herstellung einer leistungsfähigen Anschlussstrecke zur Tauern-Autobahn A10 und zur Süd-Autobahn A2.

Die anstehenden umfangreichen und **zeitintensiven Sanierungsarbeiten an der Brenner-Autobahn**, insbesondere der Neubau der Lueg-Handbrücke, und die damit verbundenen Verkehrsbeschränkungen veranlassten den Handelskammerverband des Veneto (Unioncamere) jüngst im März 2023, den Weiterbau der **Alemagna über Osttirol als Alternative für den Transit über den Brenner** ins Spiel zu bringen und die diesbezügliche Forderung des Präsidenten der Region Veneto Luca Zaia zu unterstützen (<https://www.unioncamereveneto.it/comunicatistampa/infrastrutture-progetto-venezia-monaco-e-sbocco-a-nord-pozza-unioncamere-veneto-il-sistema-camerale-ce-e-sostiene-il-progetto/>).

In einer Grafik im jüngst erschienenen Infrastruktur-Weißbuch des Handelskammerverbandes Veneto wird die **Alemagna-Trasse mit Zielrichtung Osttirol im Zusammenhang mit einem Logistikzentrum in der Provinz Belluno** dargestellt. ([https://www.unioncamereveneto.it/wp-content/uploads/2022/11/Libro-Bianco-priorita-infrastrutturali-VENETO\\_fin.pdf](https://www.unioncamereveneto.it/wp-content/uploads/2022/11/Libro-Bianco-priorita-infrastrutturali-VENETO_fin.pdf))

Der Ausbau der B100 im Oberen Drautal stellt einen **Lückenschluss in der Länge von ca. 12 Kilometer** dar, denn es wird nicht nur die sogenannte Umfahrung für Greifenburg geplant, sondern - laut Aussage von Landesrat Martin Gruber - werden auch gleichzeitig die Planungen für den Ausbau bei Berg und Dellach/Drau fortgeführt. Dieser Lückenschluss erfolgt **im Rahmen einer zweiziffrigen Europastraße, E66**, aufgrund des AGR-Abkommens Genf 1975 über die "**Hauptstraßen des internationalen Verkehrs**". Zweiziffrige Europastraßen werden im Abkommen als "**express-roads**", also als Schnellstraßen eingestuft. Wie man in der Straßenverwaltung trotz dieses Europastraßen-Konnexes und der Verkehrswirksamkeit, die im Zusammenhang mit den vielen Ausbauten im Südtiroler und Osttiroler Pustertal, im Oberen Drautal, an der Schnellstraße S7 in der Steiermark als Teilstücke der E66 verbunden ist, davon ausgegangen ist, dass es keiner Umweltverträglichkeitsprüfung für die "Umfahrung" Greifenburg bedürfe, ist schleierhaft. Österreich hat das AGR-Abkommen zwar unterschrieben, aber nicht ratifiziert. Trotzdem scheint die Kärntner Straßenverwaltung davon auszugehen, dass es die E66 gibt, wie z.B. die E66-Hinweisschilder in Klagenfurt in Richtung Südautobahn beweisen.

**Zur Behauptung des Amtssachverständigen Ing. Höher, dass jede straßenpolizeiliche Maßnahme auf dieser Strecke ... für die übrigen Gebiete massive negative verkehrliche Auswirkungen nach sich ziehen würde:**

Es gibt in Österreich zahlreiche Beispiele für straßenpolizeiliche Maßnahmen, die mit Verkehrsbeschränkungen für LKW, z.B. Tonnage-Limits, verbunden sind (im Ennstal, Lungau, Fernpass etc.), denn der regionale Quell- und Zielverkehr ist von diesen Beschränkungen befreit. Da auch benachbarte Regionen in Nachbarländern Österreichs (z.B. beim Fernpass deutsche Landkreise) von diesen Ausnahmen profitieren, sind diese auch EU-rechtskonform.

**Des Weiteren wird im verkehrstechnischen Gutachten von Ing. Höher festgehalten:**  
**„Insbesondere das Ergebnis der Verkehrsrelationsuntersuchung 2021 ... beweist, dass der Güterverkehr ein hausgemachtes Phänomen ist...“**

**Diese Interpretation der Ergebnisse ist nicht nachvollziehbar,**

1. weil auf Anfrage von Vereinen und Gemeinderatsmitgliedern diese Untersuchung von Hr. Ing. Höher bisher nicht ausgehändigt wurden und somit objektiv überprüfbar wäre.
2. weil es eine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2007 (Abbildung 16 Amt der Kärntner Landesregierung, 2020, p. 238) gibt, wo die gleichen Auftragnehmer der Studie einen LKW-Transitanteil je Richtung von über 40% für das Obere Drautal ausweisen, und es nicht nachvollziehbar ist, warum der Transitanteil im Jahr 2021 auf unter 8% gesunken sein soll.
3. weil in der einzig verfügbaren Publikation (allerdings nur für den Bereich Osttirol) zu dieser Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2021, neben einigen anderen Kritikpunkten angemerkt wird, dass genau die Messstationen im Bereich Greifenburg ausgefallen sind (Köll & Lechner, 2022, p. 16).
4. weil in den Jahren 2020 bis 2022 in Österreich und Europa wegen Covid19 ein Lockdown mit Ausgangsbeschränkungen galt. Das Verkehrsaufkommen dieser Jahre (Personen-, Güter und Transitverkehr) kann daher nicht als repräsentativ angesehen werden und darf unserer Meinung nach mit Recht angezweifelt werden.
5. weil darüber hinaus in Zukunft mit einer weiteren starken Zunahme des Transitverkehrs zu rechnen ist. Das ist einerseits durch eine Teilsperre der Brennerautobahn im nächsten Jahrzehnt wegen Sanierungsarbeiten (Verlagerungsverkehre über Felbertauern bzw. Lendorf/A10 Tauernautobahn) und andererseits durch die geplante Errichtung des Güterverteilsentrums Fürnitz/Alplog Nord begründbar.
6. weil es unverständlich ist, dass zum Schutz der Bevölkerung des Oberen Drautals und Osttirols ein, von mehreren Gemeinden, gefordertes Transit-LKW Fahrverbot nicht umgesetzt wird, sondern stattdessen ein Neubau einer Straße und die Versiegelung wertvoller Acker- und Retentionsflächen realisiert werden soll. Und dies, obwohl laut

Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich (BMK, 2021) und in Einklang mit dem MOMAK 2035 (Kärnten, 2016) eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die im oberen Drautal existierende Schiene verkehrspolitisch gefordert wird.

**Zur Behauptung des Amtssachverständigen Ing. Höher in seinem Resümee „Im MOMAK 2035 des Landes Kärntens ... ist der bedarfsgerechte Um- oder Ausbau der B100 und die Forcierung der Orts- und Straßenraumgestaltung in Zentren festgehalten.“**

Diese Aussage ist für uns irreführend, da Ing. Höher mit einem Um- oder Ausbau argumentiert. Das vorliegende Projekt beinhaltet aber einen kompletten Neubau - nicht nur der B100 - sondern auch von einer zusätzlichen innerörtlichen Straße in Greifenburg. (siehe Stellungnahme Nutzwertanalyse unten) Diesbezüglich möchten wir auch auf den Originalwortlaut im MOMAK 2035 hinweisen, der sich doch nicht unwesentlich von den Aussagen des Ing. Höher unterscheidet. Auf Seite 33 ist nach zu lesen: „Laut Positionspapier ist der Ausbau der B100 für das Land Kärnten von großer Bedeutung, (...) Da es keine Unfallhäufungspunkte in den Ortsdurchfahrten gibt, soll auch das Projekt Greifenburg-Berg-Dellach evaluiert und Alternativen, z.B. ein Bestandsausbau und ein Netz von Nebenstraßen für langsame Fahrzeuge oder auch eine alternative Umfahrung untersucht werden.“

Somit wird mit keinem Wort von einem kompletten Neubau der B100 gesprochen, der sich über 2 Ortschaften zieht. Im Gegenteil, es wird sogar von einem „Bestandsausbau“ gesprochen. bzw. das eine entsprechende Evaluierung zu erfolgen habe. Was hat diese Evaluierung ergeben?

#### **Stellungnahme zu ergänzendes lärmschutztechnisches Gutachten, Ing. Hadolt, 27.01.2023:**

Das aktuelle B100-Umfahrungsprojekt entspricht nicht den Vorgaben des Örtlichen Entwicklungskonzeptes der Marktgemeinde Greifenburg, **auch im Hinblick auf die**

#### **Lärmsituation!**

Das derzeitige B100-Umfahrungsprojekt von Greifenburg (bahnparallele Trassierung, aufwändiger Kreisverkehr mit Unterführung der Hauptverkehrsachse) ignoriert die Vorgaben des Örtlichen Entwicklungskonzeptes (ÖEK).

Dazu muss festgestellt werden: Im umfangreichen Entscheidungsprozess für das immer noch gültige ÖEK der Marktgemeinde Greifenburg wurde im Variantenvergleich für das Verkehrskonzept eine ortsnahe Umfahrung in Form einer Unterflurtrasse als beste Lösung gefunden. Die zuvor seit Jahrzehnten favorisierte bahnparallele Amtstrasse der Ktn.

Landesregierung wurde in diesem Variantenvergleich dabei als schlechteste Lösung für Ortsentwicklung bewertet, **vor allem auch wegen der negativen Verkehrswirksamkeit für die örtliche Bevölkerung und der zu erwartenden Lärmbelastung für den gesamten Talraum.** Laut EU-Richtlinie war dafür auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Diese wurde von 2004 bis 2006 durchgeführt. Am 25. 9. 2008 erfolgte der Genehmigungsbescheid vom Umweltsenat Wien an das Land Kärnten. Am 26. 8. 2009 wurde der 1. Bauabschnitt von Radlach West bis zum 1. Unterflurabschnitt bei Rasdorf und bis zur Bahnhofstraße (B87) verordnet. Während der Prüfung durch den Ktn. Landesrechnungshof zog die Ktn. Landesregierung plötzlich das Projekt zurück und begann mit einer neuerlichen Projektplanung für eine bahnahe Trasse.

Ohne Berücksichtigung der Ziele des Örtlichen Entwicklungskonzeptes von Greifenburg und ohne UVP- Verfahren. Diese bahnparallel geplante Trasse schränkt die Erreichbarkeit des Marktes Greifenburg massiv ein und beeinträchtigt äußerst negativ die wichtige Tourismusinfrastruktur ( Badesee, Fliegercamp und Fliegerlandeplatz).

Besonders bedenklich scheint beim aktuellen Projekt der Umgang mit der drohenden Verlärmung des gesamten Talraumes. **Die Feststellungen von Ing. Hadolt im ergänzenden lärmschutztechnischen Gutachten sollten um die Erkenntnisse und Datenlage aus dem ursprünglich genehmigten Projekt und des Örtlichen Entwicklungskonzeptes vergleichend erweitert werden.**

**Stellungnahme zu Seite 3, Bereich 6, westliches Ende des Projektes: „Lärmschutzmaßnahmen sind durch das Bauprojekt nicht verpflichtend“**

Es ist weiter nicht nachvollziehbar, dass in Greifenburg im Bereich Schulstraßensiedlung (LS3) eine Lärmschutzmaßnahme vorgesehen ist, jedoch am westlichen Ende des jetzt geplanten Neubaus in der Ortschaft Berg/Drau nicht! Obwohl auch in diesen Bereich Wohnsiedlungen bestehen, die sich noch dazu teils im geringeren Abstand zur geplanten Trasse befinden. Auch die Topografie mit einer leichten Hangneigung ist an beiden Stellen zu vergleichen!

**Daher ist die Argumentation von Hr. Hadolt nicht schlüssig.**

## Stellungnahme zur Nutzwertanalyse der Trassenvarianten Greifenburg aus dem Jahr 2021

Bzgl. der Nutzwertanalyse der Trassenvarianten Greifenburg (Amt der Kärntner Landesregierung, Hadolt, & Klammer, 2021) ist festzuhalten, dass die fachliche Qualität dieses Gutachten weit unter den seinerzeitigen Gutachten (Kermer & Land: Kärnten - Straßen und Brücken, 2007) aus dem Jahr 2007 liegt.

Eine qualitative und quantitative Überprüfung der zur Beurteilung herangezogenen Kriterien ist nur sehr eingeschränkt möglich, ein entsprechender Anhang mit detaillierten Berechnungen wie bei der Variantenuntersuchung 2007 fehlt komplett. Insgesamt wurden bei der Nutzwertanalyse 2021 11 Kriterien herangezogen. Im Vergleich dazu wurden bei der Variantenuntersuchung 2007 insgesamt 15 Kriterien beurteilt. Auffällig ist, dass bei der Nutzwertanalyse 2021 beim Themenfeld Umwelt das Kriterium "Biodiversität und Naturschutz" fehlt. Es ist essenziell und hier würde die bahnparallele Variante mit Sicherheit erheblich schlechter bewertet werden als die UVP-Trasse.

Weiters wurde das Kriterium „Ortsentwicklung“, welches die Trassen bzgl. der Zielsetzungen des derzeit gültigen Örtliche Entwicklungskonzepts beurteilen würde, in der Nutzwertanalyse 2021 im Vergleich zur Variantenuntersuchung 2007 (absichtlich?) weggelassen.

Weiters scheinen positive Eigenschaften einer Unterflurtrasse, wie zum Beispiel Begrünungen, aber auch die verringerte Neuversiegelung durch Bestandsnutzung in die Bewertung keinen Eingang gefunden zu haben.

Insgesamt sind von den verwendeten 11 Kriterien nur 3 Kriterien (**Kriterium 2: Konfliktpunkte, Kriterium 4: Verkehrswirksamkeit, Kriterium 7: Lärm-, Abgas- und Staubbelastrung**) nachvollziehbar, bei den restlichen 8 Kriterien sind entweder die Annahmen, die Berechnungen oder die Schlussfolgerungen tendenziös zugunsten der bahnparallelen Trasse in die Bewertung eingeflossen.

Es ist **FESTZUHALTEN**, dass die bei der Auswahl der bahnparallelen Trasse **notwendig werdende Gemeindestraße im Bereich Greifenburg** (rund 700 Meter Länge, 10 Meter Querschnittsbreite) bei **ALLEN** Kriterien der Nutzwertanalyse **NICHT BERÜCKSICHTIGT** wurde (da Gemeindestraße)! Diese zusätzliche Straße muss bei der Beurteilung der Varianten unbedingt mitaufgenommen werden.

Weiters hätte auch die vom Gemeinderat Berg/Drau einstimmig beschlossene Trasse nordöstlich der Filialkirche St. Athanas, welche bestandsnäher and daher im Bodenverbrauch als auch bei den

Kosten deutlich vorteilhafter wäre, bei der Nutzwertanalyse berücksichtigt werden sollen (siehe unten).

Unserer Meinung nach ist diese der Trassenauswahl zugrundeliegende Nutzwertanalyse aus dem Jahr 2021 nicht zur Beurteilung von Straßentrassen im Bereich Greifenburg geeignet.

Referenzen:

Amt der Kärntner Landesregierung, A.-W., Tourismus und Mobilität, Hadolt, H., & Klammer, P. (2021). Variantenvergleich Nutzwertanalyse Mai 2021 Umfahrung Greifenburg Trassenvarianten UVP-Trasse 2008 / EP-Trasse 2020 5-21ocr.pdf>.

Emberger, G. (2022). Geplanter Ausbau B 100 – Umfahrung Greifenburg - Stellungnahme zur Nutzwertanalyse der Trassenvarianten Greifenburg. 4.

Kerner, & Land: Kärnten - Straßen und Brücken. (2007). Umweltverträglichkeitserklärung 2005 LB100 Drautal Straße, Abschnitt Radlach West - Berg West , Trassenvergleich.

**Ergänzende Stellungnahme bzgl. dem Übergehen des einstimmigen Gemeinderatsbeschlusses bzgl. Trassenführung in Berg/Drau:**

Verwaltungsrechtlich äußerst fragwürdig ist auch, dass das Land Kärnten für jene Trassenführung einen Baubescheid erteilt, die in Berg/Drau direkt **gegen einen aufrechten (einstimmigen) Gemeinderatsbeschluss** steht! (siehe Anhang unten) Die beschlossene Trassenführung der Gemeinde Berg/Drau wurde auch aufgrund eines **Gutachtens des Ziviltechnikerbüros Lagler, Wurzer & Knappinger** aus Villach, vom Gemeinderat in Berg getroffen. Abschließendes Fazit des Gutachtens: *„Die Gemeindevariante berücksichtigt die raumordnerischen Interessen der Gemeinde, ist flächensparend und verläuft nicht quer durch eine Landschaftseinheit, sondern an der Trennlinie zweier landwirtschaftlichen Nutzungsstrukturen – Ackerflächen im Talraum und Weideflächen im Schuttkegelbereich.“*

Höchstachtungsvoll,  
  
Michael Dünhofen

Anhang

Gemeinderatsbeschluss Berg zu B100 vom 12.10.2015

Gemeinderatsbeschluss Berg zu B100 vom 04.08.2015

Vollmacht BI Neumarkt