



RESEARCH CENTER OF
TRANSPORT PLANNING AND
TRAFFIC ENGINEERING

B100

Univ.Prof.Dr. Guenter Emberger

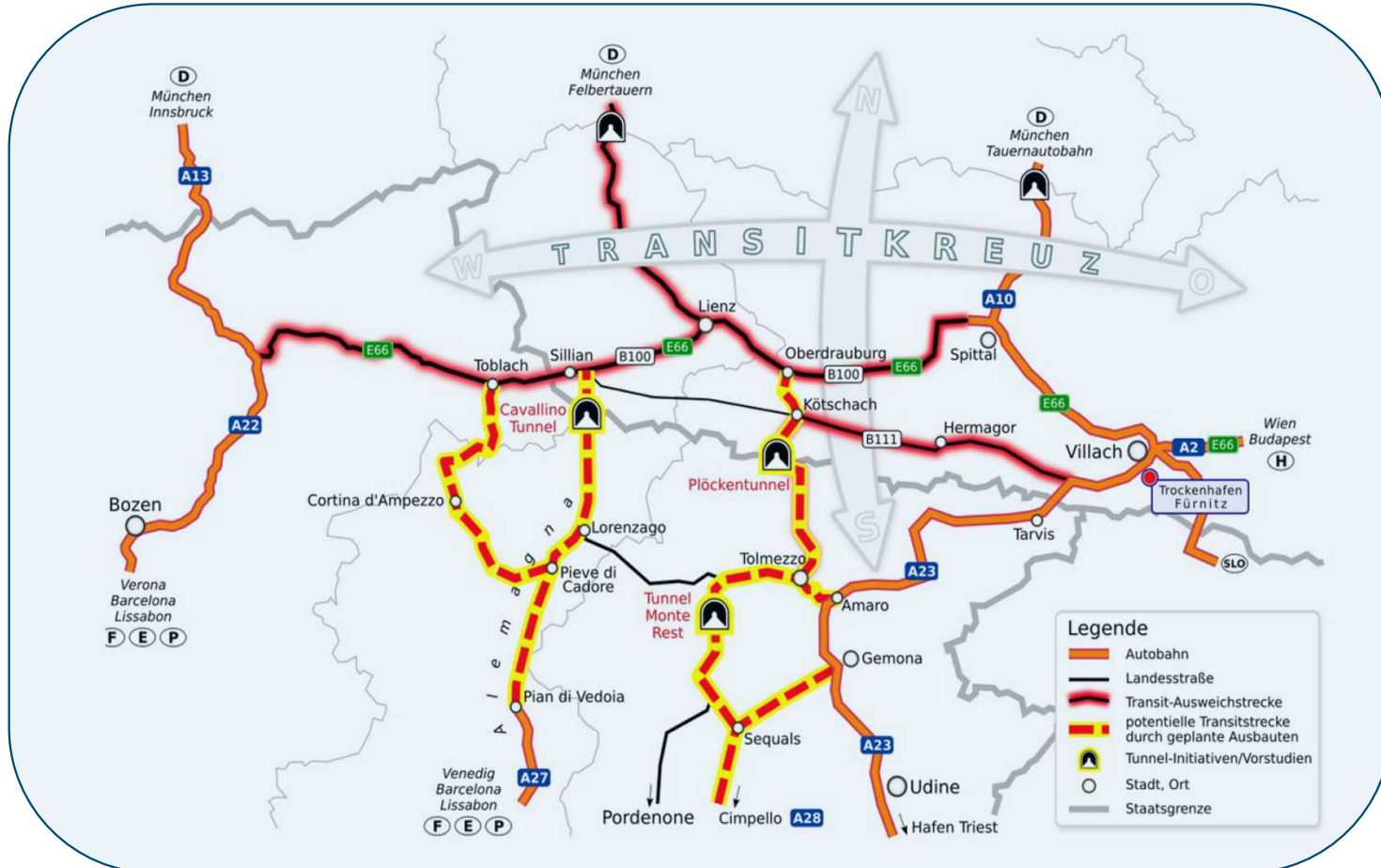
Guenter.Emberger@tuwien.ac.at

Institut für Verkehrswissenschaften

Forschungsbereich für Verkehrsplanung und -technik

TU Wien

Transitkreuz Oberes Drautal - Osttirol - Südtiroler Pustertal





EU Ziele

2030 -55% **Reduktion** Treibhausgas-Emissionen bis **2030**,
2050 **weitgehende Dekarbonisierung** im Verkehr

Mobilitätsmasterplan Österreich 2030 (2021)

Personenverkehr

Verhältnis Auto zu Umweltverbund (Zu Fuß gehen, Rad Fahren und Öffentlicher Verkehr) **VON 60:40 auf 40:60**

Verkehrsleistung Umweltverbund von derzeit **30 % auf 47 %**

Güterverkehr

- Erhöhung **Anteil der Schiene** auf **40%** (entspricht rund 35 Milliarden Tonnenkilometer)

Mobilitätsmasterplan Kärnten MaK 2035 (2016)

- Anteil des **öffentlichen Personenverkehrs** auf **20 %** zu erhöhen, Anteil des **Rad- und Fußgängerverkehrs** auf **40 %**
- **motorisierten Individualverkehr** von derzeit über **77 % auf 40 %** zu senken (gleich wie im Mobilitätsmasterplan)

Straßenverkehr muss hier bis 2050 um mind. 1/3 weniger werden → B100 - Bedarfsgerechter Um- oder Ausbau der B100, B317 und S37 (nicht Neubau!!)

Vermeiden, Verlagern, Verbessern!!

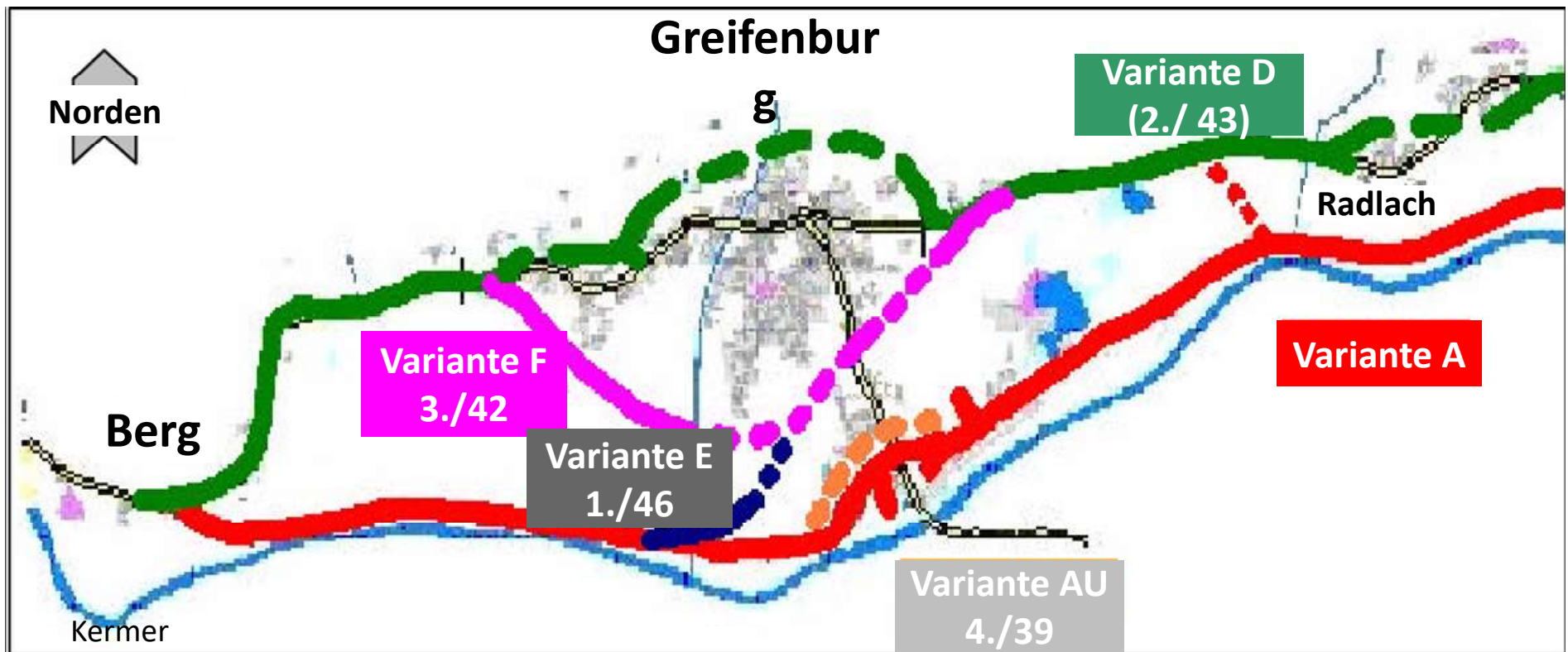


- **Teilabschnitt der E 66**
- **70er Jahre:** als vierspurige Schnellstraße geplant („Hosenträger“ – 1. Querverbindung südlich der Alpen Verbindung der Nord-Süd-Transitachsen)
- **80er /90er Jahre:** Planung bahnpardeller Ausbau in Kärnten
- Widerstand in Greifenburg: Alternativenprüfung im Rahmen des ÖEK – Beschluss ortsnahe südliche Umfahrung von Greifenburg
- **1999 – 2004:** bahnpardeller schnellstraßenartiger Ausbau in 3 Abschnitten ohne UVP (Obergottesfeld bis Radlach, ca. 15 km)
- **2002:** negativer Bescheid zur UVP Pflicht des Abschnitts Radlach – Berg
- **2003:** erfolgreiche Beschwerde bei der EU-Kommission: UVP Pflicht für Radlach - Berg





2003 – 2008: Das UVP-Verfahren Abschnitt Radlach – Berg Variantenuntersuchung der UVP



2003

13.09.2024

G. Emberger



2003 – 2008: Das UVP-Verfahren Abschnitt Radlach – Berg

Im Auftrag der örtlichen BI wird eine fachliche Stellungnahme gegen den schnellstraßenartigen Ausbauzustand eingebracht – erfolglos

2007: Positiver UVP-Bescheid

Erfolglose Beeinspruchung des positiven UVP-Bescheids für die „Unterflurtrasse Süd“ durch die Befürworter der bahnparallelen Trasse beim Umweltsenat

2011: Landesrechnungshof kritisiert die Unterflurtrasse Süd als zu teuer

2011: Landesregierung zieht das gesamte Projekt zurück

Es wird leise!



Vorbereitende Planung Radlach – Dellach

Verhandlungen zwischen den Gemeinden Dellach, Berg und Greifenburg über die Trassenführung

2016 Bekanntgabe der Einigung auf die bahnparallele Trasse zwischen Radlach und Berg (Bürgermeistertrasse)

Bevölkerung und auch betroffene Grundeigentümer wurden nicht beteiligt

2020 Gründung BI Lebenswertes Oberes Drautal <https://lebensraum-od.at/>

Erarbeitung Vorschlagsliste von Sofortmaßnahmen & LKW-Transitverbot (Greifenburg, Dellach, Berg und Tristach haben es unterschrieben → danach wurde kein politischer Druck von BM aufgebaut)

Das Genehmigungsverfahren

2020 Einreichung der Projektunterlagen und Antrag auf Genehmigung gemäß Kärntner Straßengesetz durch die Straßenbauabteilung

- integriertes Naturschutzverfahren (einschl. NVP + Artenschutz-VP)

2021 Positiver straßenbaurechtlicher Bescheid einschließlich naturschutzrechtlicher Ausnahmegewilligung im Dezember

- Anfang 2022** Beschwerde der Bürgerinitiative Neumarkt gegen den straßenrechtlichen Bescheid zur Umfahrung Greifenburg
- April 2023** Landesverwaltungsgericht weist die Beschwerde der Bürgerinitiative ab
- Sommer 2023** Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof und Verfassungsgerichtshof mit Bitte um Parteienstellung und UVP
- 2024** Info an Landesrechnungshof, Wasserechtsbehörde durch die BI
- Juli 2024** Verfassungsgerichtshof hat Beschwerde abgelehnt und an Verwaltungsgerichtshof abgetreten
- Sommer 2024** Einladung Grundbesitzer zu Optionsverträgen
- September 2024** diese Veranstaltung für Grundbesitzer
- 2025ff** komplett offen Wasserrechtsverfahren



Die Verkehrsprobleme entlang der B100 können kurz zusammengefasst werden:

1. Hoher LKW-Verkehr und LKW-Transit
2. Hoher Berufspendelverkehr nach Lienz und Spittal/Drau
3. Hoher Freizeit/Einkaufsverkehr in der Winter- und Sommersaison Tourismus

Für all diese Verkehre glaubt man, dass der Ausbau der B100 die Lösung sein wird! Hier haben sich aber leider ein paar „**Glaubensfehler**“ eingeschlichen.

Sich selbst mal ansehen – muss ich jeden Weg mit dem Auto fahren?? Was kann/soll die Gemeinde tun damit ich nicht jedes Mal mit dem Auto fahren muss/will? Badeseesee? Fußball (Training/Spiel)? Bahnhof?



- **Ausweichverkehr (LKW und PKW) wegen Mautfreiheit** und wegen vieler künftiger Sanierungssperren (Brenner- und Tauern-Autobahn)
- B100 als Zu- und Ablaufstrecke zum ÖBB Rail Cargo-Terminal in Fürnitz und zukünftig zum **Logistikzentrum ALPLOG** in Fürnitz/Federaun
- ÖBB stellt Stückgut nach Osttirol ab Fürnitz per LKW auf der B100 zu (nicht mehr wie früher per Bahn bis Lienz)
- **ÖBB-Anschlussgeleise bei Unternehmen oft unbenützt** (z.B. Gas Schedl in Lienz) oder von Behörden **nicht vorgeschrieben** (THEURL Austrian Premium Timber/Steinfeld/Drau)
- großräumiger Zustellverkehr aufgrund von online-Bestellungen
- großräumiger Ausbau der Zulaufstrecken zur B100 bzw. E66:
 - Ausbau der Alemagna-Staatsstraße S.S.51 und der **Pustertaler Straße** S.S.49 in Südtirol, massiv gefördert durch Sonderfinanzierung für die Winterolympiade Mailand-Cortina 2026
 - 2017: NAbG. Ragger (FPÖ) schlägt **Autobahn durch das Draotal vor mit Anbindung an allfällige Alemagna-Autobahn** (mit Mitteln aus dem 1000-Milliarden-Dollar-schweren chinesischem OneBelt/OneRoad-Finanzierungsprogramm, "Neue chinesische Seidenstraße) und begrüßt am 14.02.2020 in Mestre/Venedig Pläne zum Weiterbau der Alemagna-Autobahn mit Trasse über Osttirol und Einbindung in die B100 (Tunnel unter dem Monte Cavallino/Kinigat) Plöckentunnel oder alternative Pässstraße ? (Diskussion nach Felssturz-bedingter Blockierung der bestehenden Straße am 1. Dez. 2023): Zubringer zur Brenner- und Tauern-Autobahn und zur Felbertauern-Straße über die B100



Man weiß mittlerweile, dass das Drautal/Pustertal eine Mautvermeidungsstrecke für LKW-Transitverkehr ist, hier würde

- **LKW-NACHTFAHRVERBOT** über 3,5 Tonnen zwischen 22:00 und 5:00 Uhr und
- ein **LKW-FAHRVERBOT** über 7,5 Tonnen zwischen 5:00 und 22:00 Uhr ausgenommen Ziel- und Quellverkehr entlang der B 100 (Quell-Zielverkehr bis Lienz entweder von Kärntner Seite, Felbertauern Seite oder über das Pustertal)

eine wesentliche Entlastung für die Anrainer bringen.

Güterverkehr wieder auf die Bahn. Zusammenarbeit mit ÖBB? Gemeinden müssen hier aktiv werden!

Der lokale Güterverkehr geht mit den Menschen schlafen und steht mit ihnen auf!

Der **lokale Wirtschaftsverkehr** und der Wirtschaftsstandort wären davon nur **marginal betroffen**.



Um die Klimaziele zu erreichen und um die Bezirksstädte Lienz und Spittal verkehrlich zu entlasten, muss in Zukunft der **Berufspendelverkehr** auf den **öffentlichen Verkehr** gelenkt werden.

Die Städte **Lienz** und **Spittal** sind schon dabei **Verkehrskonzepte** zu erstellen und umzusetzen (oder auch nicht ;-):

- **Parkgebühren** um Pendler zum Umstieg bewegen,
- der **Ausbau des öffentlichen Verkehrs** (neue Zughaltestellen, Busverbindungen), aber auch
- Ausbau von **Fahrradinfrastrukturen** (Wege und Abstellanlagen) und
- **verkehrsberuhigte Zonen** (Fußgängerzone Lienz, Begegnungszone Spittal)

werden den Umstieg auf den ÖV erleichtern.



Auch hier gibt es schon Modellregionen in Österreich und der Schweiz, die vorzeigen das ein sanfter, ökologischer Tourismus durch geeignete Maßnahmen eine zukunftssträchtige Nische sein wird.

Eine Transitroute, wie es eine **vollausgebaute B100** sein wird, **verringert die Attraktivität** des oberen Drautales/Pustertales für den sanften Tourismus radikal. Wer will schon Urlaub in einem Bergtal machen, wo sich der oben genannte Verkehr durchquält.

Jeder von uns kennt die Strecken entlang der Tauernautobahn oder im Inn- und Wipptal. **Massentourismus, Lärm und Transit** sind die Folge.

Die **Abfahrverbote im Jahr 2019** und die **Blockabfertigung** sind letzte **Hilferufe** dieser bemitleidenswerten Täler.



- Überdenken B100 Neubau – **Drautalgerechte Adaption und nicht Ausbau/Schaffung einer Transitachse B100** – Geld nutzen für zukunftsträchtige ökologische Mobilität
- Es braucht ein **klimaschonendes Gesamtverkehrskonzept** für die Region Oberes Drautal/Osttirol
- LKW-Nachfahr- 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)
- Öffentlicher Verkehr - Abend/Nachtverbindungen zumindest am Wochenende
- Ausbau Radinfrastruktur / Fußgängerinfrastruktur
- (Kärnten/Osttirolticket zu einem vernünftigen, leistbaren Preis)
- Umweltverbund-freundliche Raumplanung und Flächenwidmung (z.B. keine Industriedidmungen ohne Gleisanschluss/Haltestelle Bahn/Bus)
- Tempo 30 km/h innerorts, Tempo 80 km/h Landesstraßen, Tempo 100km/h Autobahn
- Moderne Verkehrskonzepte in den Bezirkshauptstädten Lienz und Spittal/Drau

Weitere offene Punkte



- Warum ist die 2008 als schlechtest bewerte Trasse nun auf einmal die Beste?
- Lärmschutz Maßnahmen Greifenburg und Berg nicht klar da nicht eingezeichnet
- Warum in Berg ein einstimmiger, von Fachgutachten gestützter Gemeinderatsbeschluss ignoriert wird?
- Abfahrt Radlach weg
- Zufahrt Badesees vom BHF Greifenburg nicht mehr möglich?
- Ausgleichsflächen wo?
- Bepflanzung Bäume an der Böschung und Pflege
- Begleitstraße Greifenburg – verkehrliche Wirkung/Nutzen
- Arrondierungen in Berg/Greifenburg
- Was passiert wenn in Lienz eine Umfahrung kommt?
- Ablöseverhandlungen warum getrennt Greifenburg Ost/West/Athanas

**Herzlichen Dank an die BI Lebensraum
Oberes Drautal !!!**

<https://lebensraum-od.at/>

**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit!**

Guenter.Emberger@tuwien.ac.at