

## Offener Brief an

Landeshauptmann-Stellvertreterin Mag.<sup>a</sup> Dr.<sup>in</sup> Gaby Schaunig-Kandut  
Landeshauptmann-Stellvertreter Martin Gruber,  
Landesrätin Mag.<sup>a</sup> Sara Schaar,  
Landesrat Ing. Daniel Fellner,  
Landesrat Mag. Sebastian Schuschnig



31. Oktober 2024

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

aus der Presse ist zu entnehmen, dass die Kärntner Landesregierung **Sparmaßnahmen** plant, von denen auch Ihre Abteilungen betroffen sind. Sie überprüfen Großprojekte hinsichtlich Wirkung, Zielsetzung, Dringlichkeit und möglicher Verschiebungen, darunter die **B100 Drautalstraße** „Umfahrung Greifenburg“. Diese Information ist für uns wichtig, wemgleich wir besorgt sind, was dies für Greifenburg bedeutet.

Die Greifenburg Bevölkerung braucht dringend eine Umfahrung, jedoch ist die **aktuelle, teure Variante in der Hochwasserzone** problematisch: Fünf Hektar Retentionsflächen gehen hier verloren und die Baukosten im Grundwasserbereich sind deutlich höher als bei einer nördlicheren Trassenführung. Was bedeutet dies auch im Bereich Umwelt- und **Naturschutz**? Im Ramsar-Gebiet wäre ein naturschutzrechtliches Verfahren erforderlich. Im **Katastrophenschutz** relevanten Bereich sind die umliegenden Siedlungsflächen und Firmenansiedlungen gefährdet, selbst wenn flußabwärts ein Ausgleich der Retentionsflächen vorgesehen ist. Erfahrungen aus anderen Regionen in diesem Jahr zeigen, dass ein 100-jährliches Hochwasser in Zeiten des Klimawandels oft unzureichend kalkuliert ist. Zudem plant die ÖBB Umbaumaßnahmen im Bereich des Bahnhofs Greifenburg/Weissensee.

Sie haben die Möglichkeit, die **bereits 2009 verordnete und UVP-geprüfte Umfahrungsvariante** für Greifenburg zu nutzen – eine Lösung, die das Land Kärnten selbst als beste Option befand. Dass dieser Bescheid und diese Bewilligung seither ungenutzt blieben, hat die Bürgerinnen und Bürger in Greifenburg nun über ein Jahrzehnt auf die dringend benötigte Entlastung warten lassen. Die damals genehmigte Variante verläuft zudem außerhalb der Hochwasserzone, was Bau- und Folgekosten reduzieren würde. **Einfachere ortsnahe Lösungen**, angelehnt an die jetzt zusätzlich geplante Verbindungsstraße, könnten die Kosten auf nur 1 bis 2 Millionen Euro pro Kilometer begrenzen.

Der **Landesrechnungshof** (LRH) empfahl in seinem Prüfbericht zum „Großvorhaben Umfahrung Greifenburg“, die geplante Anschlussstelle mit dem **doppelstöckigen Kreisverkehr** und der teuren Unterführung im Grundwasserbereich **neu zu bewerten und anzupassen**. Ein einfacher, plangleicher Kreisverkehr, wie er auf Seite 13 des Berichts vom Oktober 2024 vorgeschlagen wird, würde nicht den Schnellstraßencharakter annehmen wie die jetzige Variante und wäre zudem wesentlich kostengünstiger.

Einsparungen könnten auch durch eine nördliche Trassenführung **bei St. Athanas** – wie vom Gemeinderat Berg beschlossen – erzielt werden, indem die geplante **62-Meter-Flutbrücke** mit Baukosten von mehr als 1,7 Millionen Euro entfällt.

Während Sie alternative Lösungen prüfen und wir auf die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zur **UVP-Pflicht** für die bahnparallele Trasse warten, würden sich die Bürger von Greifenburg über eine unmittelbare Entlastung und erhöhte Sicherheit freuen, indem Sie sich für **Sofortmaßnahmen** wie Tonnagebeschränkungen, ein Transitstopp für Mautflüchtlinge und Tempo 30 im gesamten Ortsgebiet einsetzen.

**Fazit:** Mit den **11 Millionen Euro**, die allein der Kreisverkehr mit Unterflurtrasse und Auf- und Abfahrtsrampen kostet, könnte eine ortsnahe Umfahrung sofort gebaut werden.

Mit freundlichen Grüßen,

**Michael Dühofen**  
**Obmann der Bürgerinitiative Lebensraum Oberes Drautal**