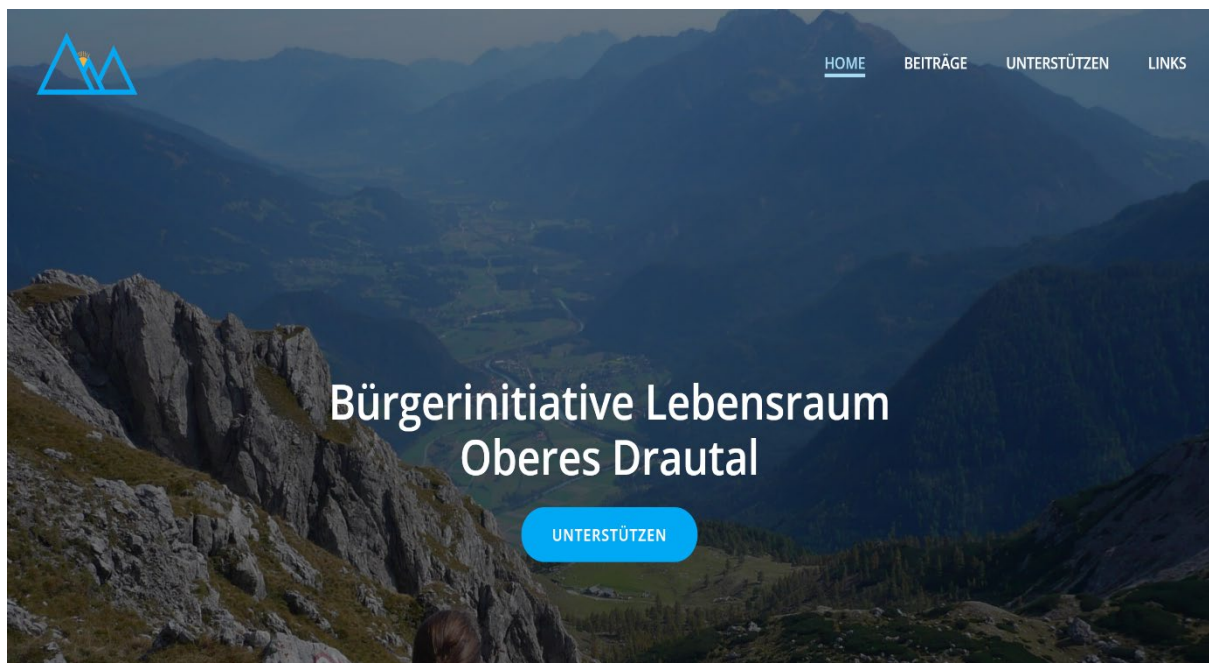




Pressemappe zur Pressekonferenz

B100 – Enteignung und Hochwassergefahr bedrohen mehr als 100 Landwirte und Grundeigentümer durch Straßenbauprojekt in Kärnten

2. Juni 2025, Greifenburg



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

PK: Enteignung und Hochwassergefahr bedrohen mehr als 100 Landwirte und Grundeigentümer durch Straßenbauprojekt in Kärnten

Landwirtschaftliche Nutzflächen enteignet und versiegelt – Bürgerinitiative kritisiert Fehlplanung wegen verschärfter Hochwassergefahr – Alternativtrasse könnte Millionen einsparen

Greifenburg, am 2. Juni 2025 – Anlässlich des für Herbst angekündigten Baustarts der bahnparallelen Ortsumfahrung Greifenburg wehren sich rund 15 Grundeigentümer und zwei Agrargemeinschaften mit mehr als 80 Mitgliedern gegen ihre drohende Enteignung durch das Land Kärnten. Die Bürgerinitiative „Lebensraum Oberes Drautal“ fordert daher Umsetzung einer Alternativtrasse, die Landwirtschaft, Böden und Steuergeld schont sowie die Hochwassergefahr nicht weiter erhöht. „Die bahnparallele B100-Trasse ist kostenintensiv, überdimensioniert und schnellstraßenartig: Sie verursacht mit 63,5 Millionen Euro extremen Steuergeldaufwand, versiegelt weitläufig landwirtschaftliche Flächen und zerstört Erholungsraum als Grundlage des Tourismus. Zufahrten für die Landwirtschaft werden vielfach erschwert und machen Umwege notwendig. Während ganz Österreich maximal spart, will sich Kärnten diese überdimensionierte Fehlplanung weiterhin leisten – inklusive vom Landesrechnungshof als 'feudal' bezeichnetem Doppelstockkreisverkehr auf Kosten der steuerzahlenden Bevölkerung“, sagt Grundeigentümer Günter Emberger.

Die Bürgerinitiative warnt vor einer Verschärfung der ohnehin großen Hochwassergefahr, da durch die in Dammlage geplante Straße 8,5 ha Retentionsflächen verloren gehen. „Der Verlust von Überflutungsflächen steht im Widerspruch zum gültigen Hochwasserrisikomanagementplan für die obere Drau, denn laut vorliegendem Gutachten werden die Hochwasserspiegel in der Klimakrise steigen: Der mehrere Kilometer flussabwärts geplante Ersatzretentionsraum von 5 ha wird daher bei Weitem nicht ausreichen. Wir nehmen die Erhöhung der Hochwasserrisiken sicher nicht hin!“ sagt Michael Dünhofen, Sprecher der Bürgerinitiative „Lebensraum Oberes Drautal“.

Dünhofen fordert Land und Gemeinde auf, sofort entlastende Verkehrsmaßnahmen zugunsten der vom Straßenverkehr betroffenen Bevölkerung umzusetzen: etwa eine Tonnagebeschränkung samt Nachtfahrverbot für LKW, einen Transit-Stopp für LKW-Mautflüchtlinge und Tempo 30 im gesamten Ortsgebiet von Greifenburg. „Das bereits 2008 genehmigte, UVP-geprüfte und von der Gemeinde akzeptierte Umfahrungsprojekt hätte das Greifenburg Verkehrsproblem schon vor einem Jahrzehnt gelöst, wurde von der damaligen Kärntner Landesregierung aber aus fragwürdigen Gründen zurückgezogen“, so Dünhofen.

Kommunalpolitische Beschlüsse ignoriert

Dünhofen weist auf das Ignorieren kommunalpolitischer Entschlüsse und die lückenhafte Informationspolitik von Land Kärnten und betroffenen Gemeinden hin: „Die bahnparallele Trasse fährt über die 1300 Einwohner von Berg im Drautal drüber, deren Gemeinderäte 2015 einstimmig für eine verträglichere Trassenführung stimmten. Im Straßenbauverfahren von Land und Gemeinden gab es keine ausreichenden Informationsveranstaltungen zur Trassenführung, ihrer Auswirkungen und möglicher Alternativen. Nicht einmal den unmittelbaren Anrainern wurde

Juni 2025

Parteistellung zugesprochen; diese schalteten das Verwaltungsgericht ein und warten aktuell auf dessen Entscheidung. Auch das Wasserrechtsverfahren und das Verfahren beim Verwaltungsgerichtshof zur UVP-Pflicht sind noch anhängig“, so Dünhofen. „Nahe am Natura2000- und Ramsar-Schutzgebiet 'Obere Drau' werden schon jetzt weitere großflächige Bodenversiegelungen in Form von Siedlungsräumen und Gewerbeflächen angekündigt: Diese Baupläne stehen im Widerspruch zu nachhaltiger und klimafreundlicher Verkehrspolitik. Nur eine ortsnahe und kurze Variante außerhalb der Hochwasserbereiche und sensiblen Naturräume, die keinen zusätzlichen Transitverkehr anlockt sowie auf Landwirtschaft und Tourismus Rücksicht nimmt, taugt als enkeltaugliche Lösung für die Ortsumfahrung Greifenburg – dafür muss auch die Bevölkerung eingebunden werden“, betont Günter Emberger.

Die Geschichte des Ausbaus der B100 im Oberen Drautal - Schnellstraße versus Lebensqualität für eine ganze Region

An der Geschichte des Ausbaus der B 100 im Oberen Drautal kann man die Verfehlungen der Verkehrspolitik der letzten 30 Jahre ablesen. Er ist damit zu einem ihrer Symbole geworden.

Gemeinsam mit der SS 49 in Südtirol stellt die B 100 eine Ost-West-Verkehrsverbindung zwischen Tauern- und Brennerautobahn dar. Diese Verbindungsfunktion hat Politik und Straßenbauer schon Anfang der 70er-Jahre des vorigen Jahrhunderts Pläne zum Bau einer Autobahn zwischen Spittal an der Drau und der Brennerautobahn bei Franzensfeste/Fortezza entwickeln lassen. Gleichzeitig sollte, wie im „Transitkreuz“ ersichtlich (siehe Beilage), in Osttirol mit der geplanten Alemagna Autobahn (Venedig – München) eine weitere Nord-Süd-Verbindung entstehen. Nicht zuletzt aufgrund des hartnäckigen Widerstands der Bevölkerung sind diese Pläne in den Schubladen der Straßenplaner verschwunden.

Bis heute geblieben ist jedoch sowohl auf italienischer als auch auf österreichischer Seite der Drang die SS49 wie auch die B100 zu einer leistungsstarken und schnellen Ost-West-Verbindung auszubauen. Dies wurde im Oberen Drautal zwischen 1988 und 2003 in mehreren Bauabschnitten auf rund 15 km auch umgesetzt. Eine schnellstraßenartige, überwiegend kreuzungsfreie Fernverkehrsstraße mit hohem Boden- und Landschaftsverbrauch durchschneidet nun den ohnehin schon sehr begrenzten Talraum.

Im anschließend geplanten Abschnitt Greifenburg – Berg geriet der Ausbau im Jahr 2002 jedoch ins Stocken. Die Gemeinde Greifenburg hatte sich bereits seit vielen Jahren gegen den überdimensionierten bahnparallelen Ausbau ausgesprochen. Engagierte Bürgerinnen und Bürger konnten schließlich erfolgreich bei der EU-Kommission für die Durchführung einer UVP intervenieren. Im Jahr 2008 wurde die UVP-Genehmigung für eine überwiegend ortsnahe und z.T. als Unterflurtrasse geführte Variante erteilt. Im Rahmen eines umfangreichen Variantenvergleiches war diese am besten bewertet worden.

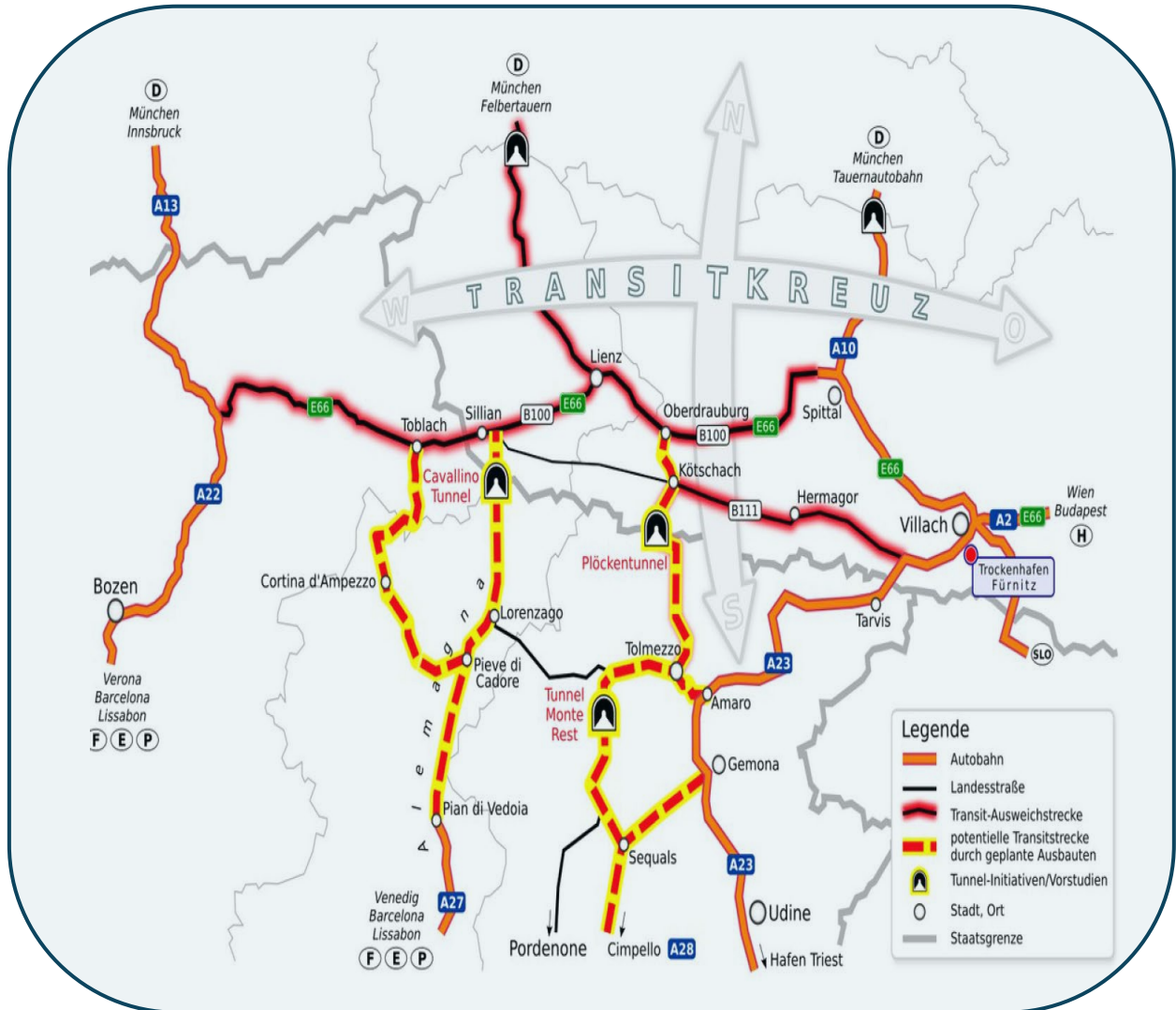
Dieses genehmigte Projekt wurde im Jahr 2011 vom Land Kärnten aus fragwürdigen Gründen zurückgezogen. Zuvor hatte in einem ersten Prüfschritt der Landesrechnungshof u. a. nach Einsparpotenzialen gefragt. Diese wurden jedoch nie vorgelegt. Somit konnte das Projekt, da es offensichtlich inzwischen zurückgezogen wurde, vom LRH nicht zu Ende geprüft werden.

Nach rund 30 Jahren äußerst teurer Planung ist die Politik nun zur bahnparallelen Variante für Greifenburg zurückgekehrt, die dem Geist des ungehemmten Straßenausbaus der 70er-Jahre entsprang und damit einer zeitgemäßen, klimaschonenden und nachhaltigen Verkehrspolitik diametral entgegensteht. Der Verein Lebensraum Oberes Drautal und Umweltorganisationen warnen weiterhin vor einem schnellstraßenartigen und damit verkehrsbeschleunigenden Ausbau nicht nur auf österreichischer Seite. Je mehr sich die Fahrzeit auf dieser Ost-West-Achse verkürzt, umso attraktiver wird sie für den Transitverkehr, der schon heute ein großes Problem darstellt.

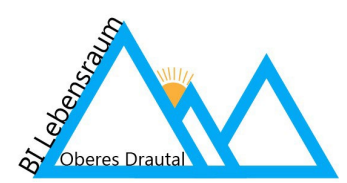
Eine wirklich zukunftsfähige und verträgliche Lösung ist daher weiter gefragt. Noch ist das Projekt nicht genehmigt. Die wasserrechtliche Bewilligung steht aufgrund der Hochwasserproblematik der geplanten Trasse noch aus. Gegen die nicht gewährte Parteistellung für die Anrainerinnen und Anrainer im Straßenbauverfahren ist eine Beschwerde beim Verwaltungsgericht anhängig, ebenso beim Verwaltungsgerichtshof wegen der Pflicht zur Durchführung einer UVP.

Bis zur Umsetzung einer zukunftstaugliche Umfahrungslösung werden daher vom Verein Lebensraum Oberes Drautal schnell wirkende Sofortmaßnahmen zur Entlastung der vom Straßenverkehr betroffenen Bevölkerung gefordert, u.a. ein Transit-Stopp für LKW-Mautflüchtlinge wie auf der Ennstal-Straße B320 und Tempo 30 im betroffenen Ortsgebiet von Greifenburg.

Grafik Transitzkreuz Oberes Drautal - Osttirol - Südtiroler Pustertal



Landesrechnungshof hält fest



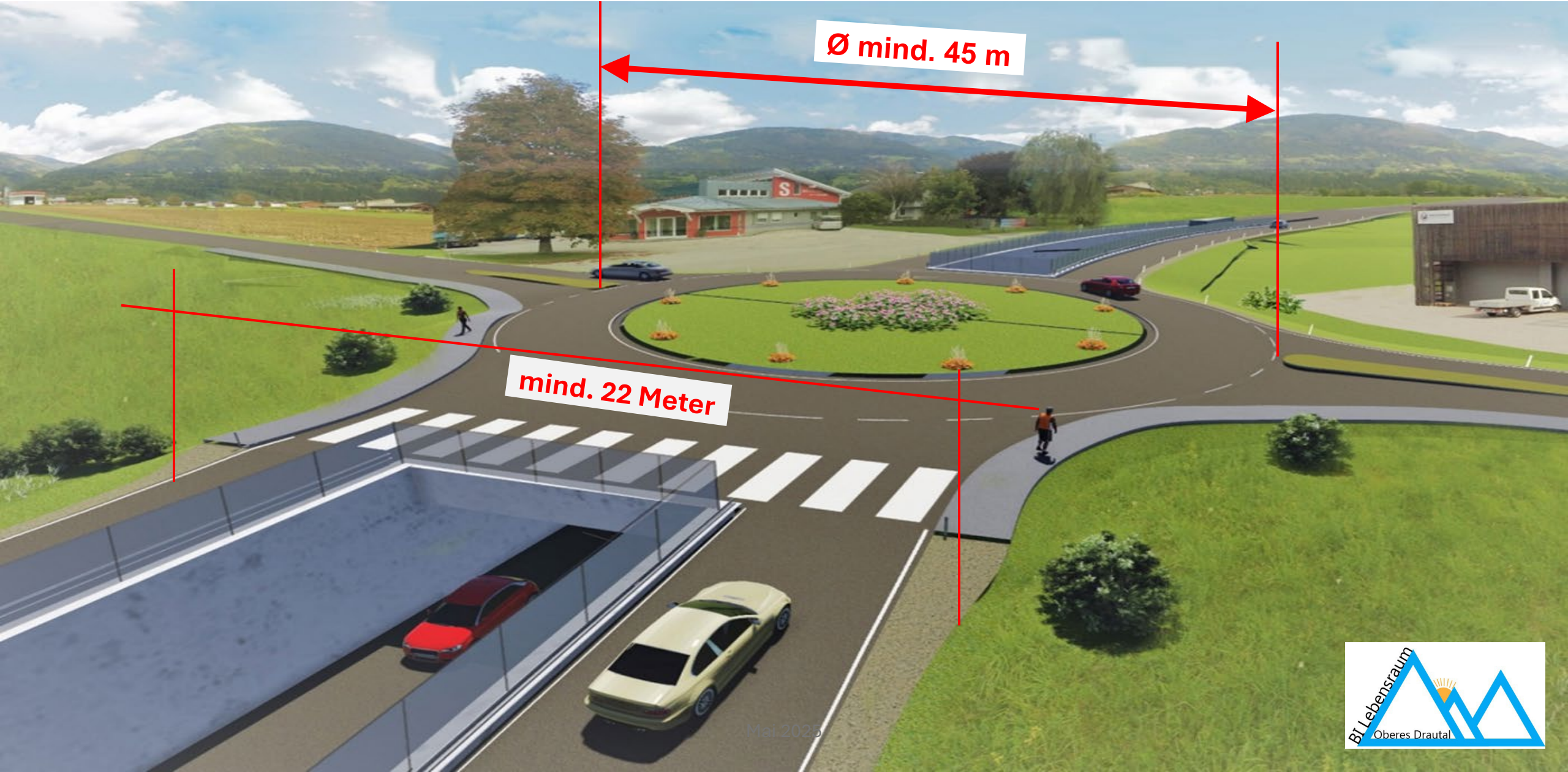
- „.....dass die **gewählte Ausführung der Anschlussstelle Greifenburg Mitte eine feudale Lösung** wäre und empfahl, diesen Knoten insbesondere hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit nochmals zu evaluieren. (LRH- Bericht 2024, Seite 21)
- Allein Kosteneinsparung wegen Berechnungsfehlern von ~ 6 Mio Euro (LRH, Seite 23)
- Verbindungsstraße mit 8,75m Kronenbreite ist im Vergleich zu den weiterführenden Gemeindewegen sehr breit. (LRH, Seite 54)

Insgesamt 62 Empfehlungen zur Verbesserung des Projektes !

- **E1 - Wiederholung Nutzwertanalyse zur Findung der besten Trasse (E1) – sagt schon alles!**
- **E5 - „Feudaler“ Knoten Greifenburg sollte insbesondere hinsichtlich Wirtschaftlichkeit evaluiert werden**
- **Jede Menge Empfehlungen die Massen und Kostenermittlungen zu überprüfen**
- **E26 - Straßenbreiten an Bestand anpassen**
- E49 und E50 - Bzgl **Unterführung** Geh und Radweg (G=2) Die Trassenführung des Geh- und Radwegs (Objekt G02) wäre in **Zusammenhang mit den weiter östlich bestehenden Gemeindestraßen nochmals zu evaluieren** und insbesondere eine Brückenkonstruktion als Alternative zur Unterführung im Detail zu prüfen. (TZ 43) Der LRH bemängelte darüber hinaus, dass die Trasse der Unterführung auf Ackerflächen und **unter** der in diesem Bereich **vierspürigen B100** geplant war.
- E50 Von **der Nutzung der Unterführung durch motorisierte Fahrzeuge sollte Abstand** genommen werden, da die B100 Drautal Straße am neuen Kreisverkehr, lediglich etwa 500 m Fahrtstrecke entfernt, überquert werden könnte.

„Feudaler“ Kreisverkehr Greifenburg mit Unterflurtrasse

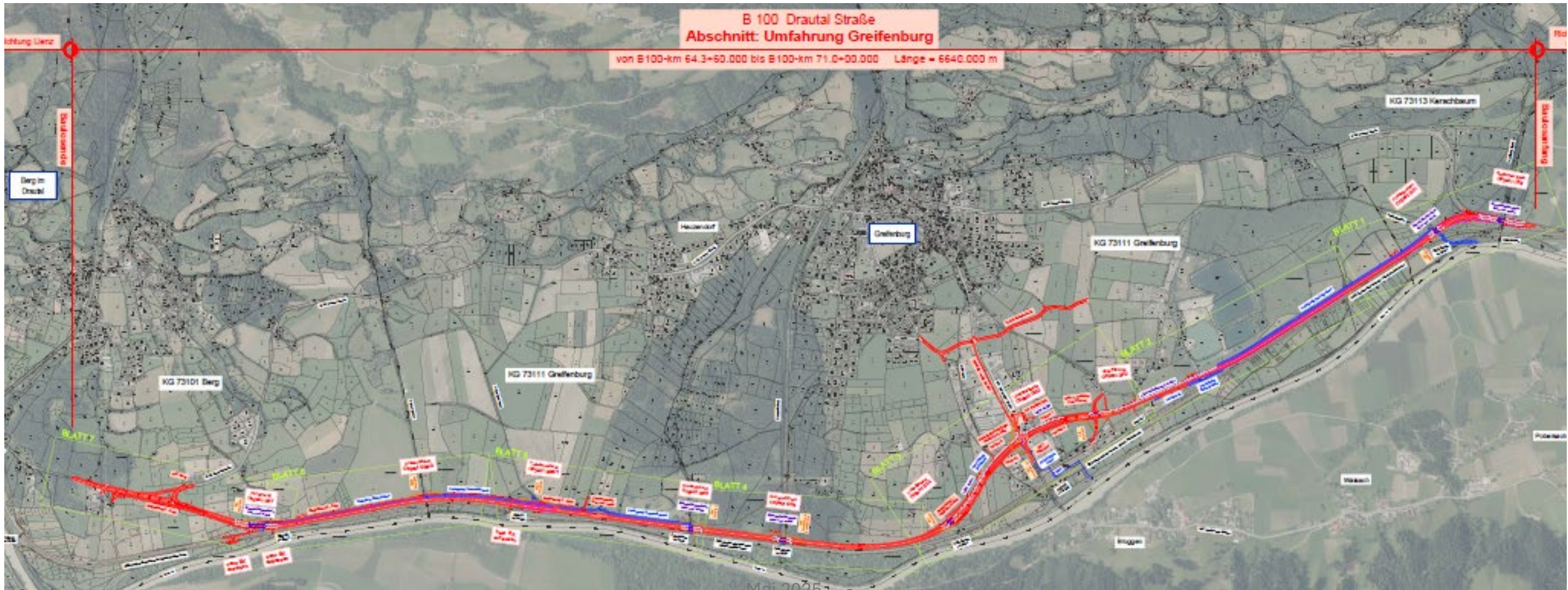
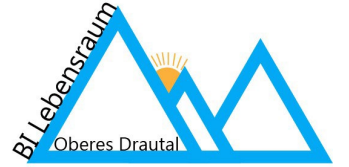
Gibt es in ganz Kärnten nicht – maximale Kosten – maximaler Flächenverbrauch



Mai 2025

Übersicht Gesamtprojekt Radlach-Greifenburg -Berg

lt. Land keine UVP –Pflicht!!! (auch nicht mit den Abschnitten von Spittal bis Lienz ;-))

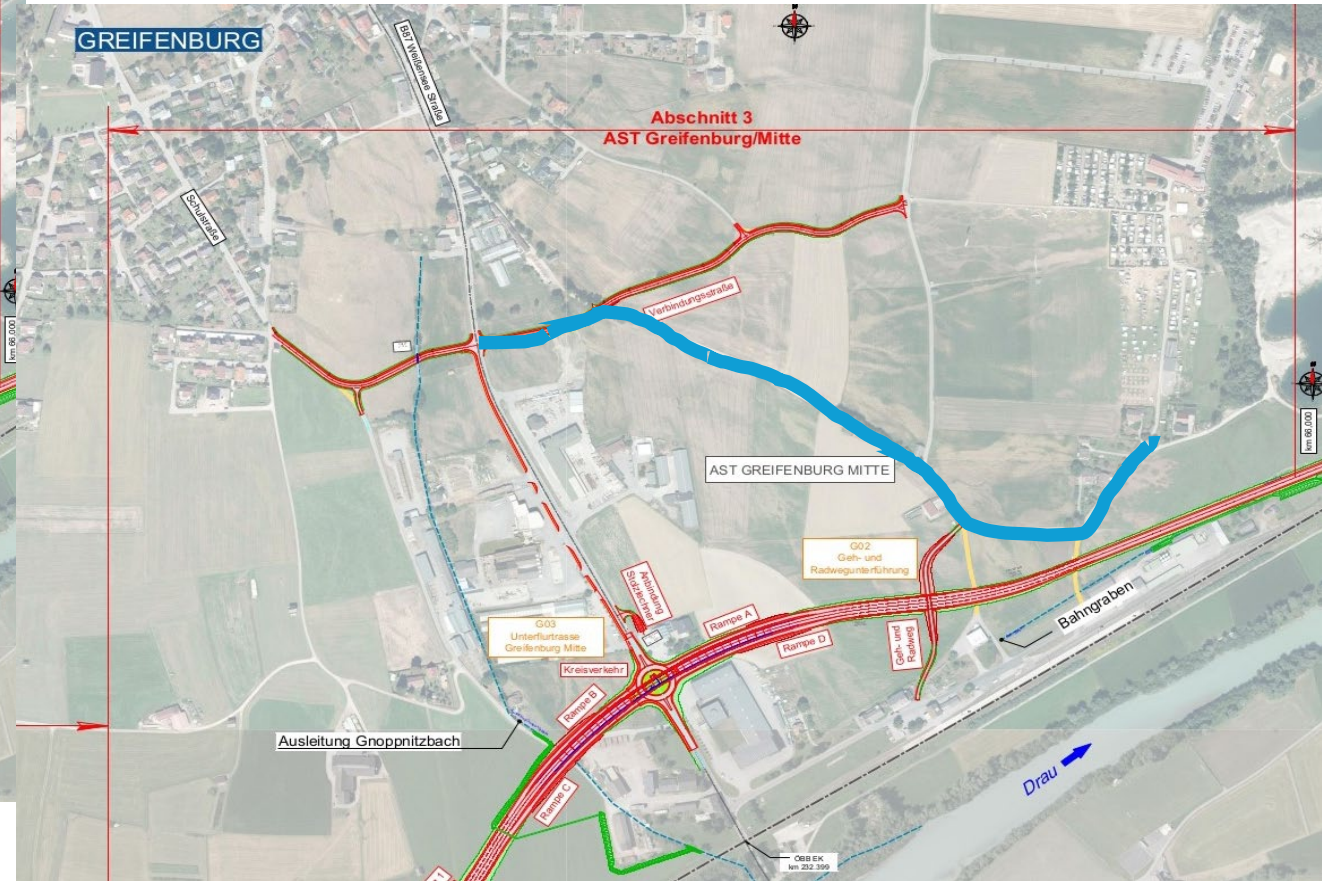
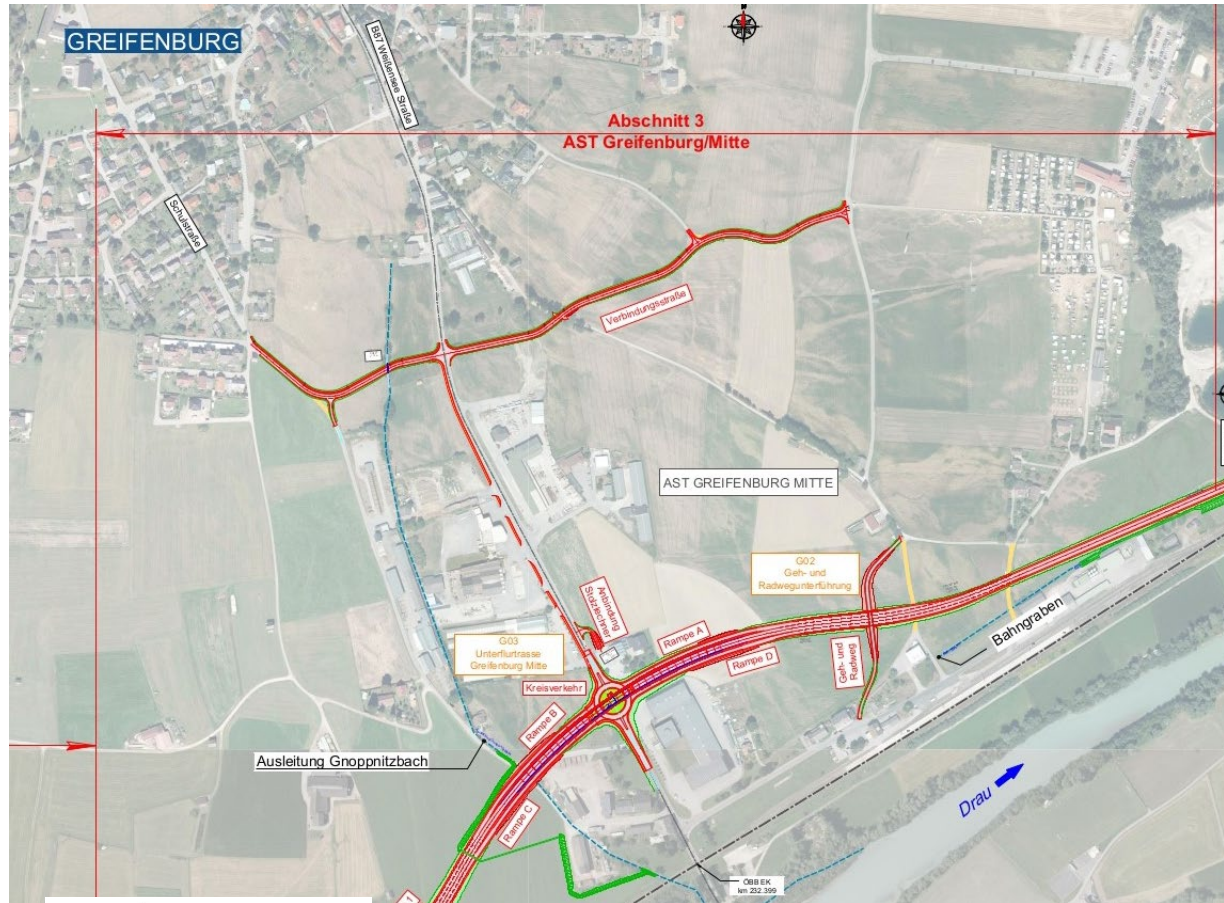


Mai 2025

Verbindungsstraßen – keine Infos, keine Einbindung der Bürger!!

Lt. Bescheid (mind 7.500m² Neuversiegelung!!!! –
Kronenbreite über 8,5 m → nicht berücksichtigt
bei der Variantenbewertung!)

Neue Variante in Blau (ohne Infos bzgl Flächenverbrauch,
Kosten, Nutzen – man weiß es nicht??)

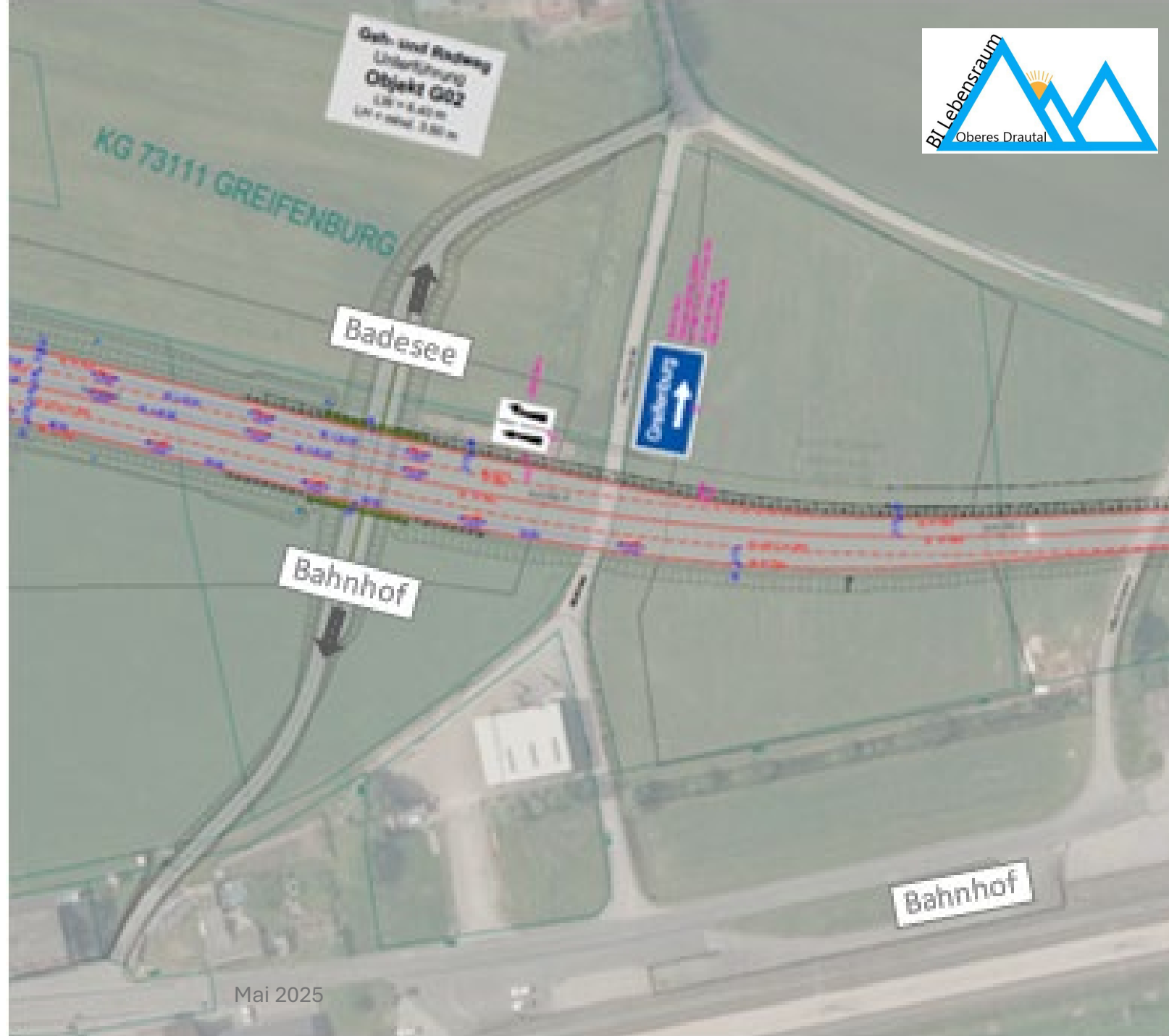


Geh- und Radwegunterführung Lageplan (Objekt G02)

Neubau im 4- spurigen
Bereich der B100 statt
bestandsnah

Plötzlich statt 4m
Breite, 6.4m Breite und
Durchfahrt für
„Hubsteiger“)

**Ignorierung der LRH-
Empfehlungen**



B100 komplett im 30-jährigen Hochwasserbereich!!
Was passiert in Bruggen? Was flussabwärts? Was mit Bahnlinie?
Was mit der Straßenverbindung wenn HOCHWASSER??

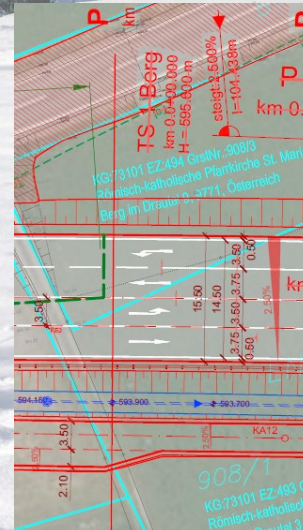
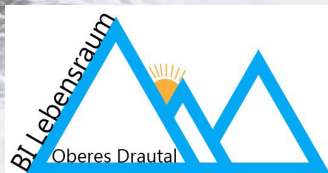
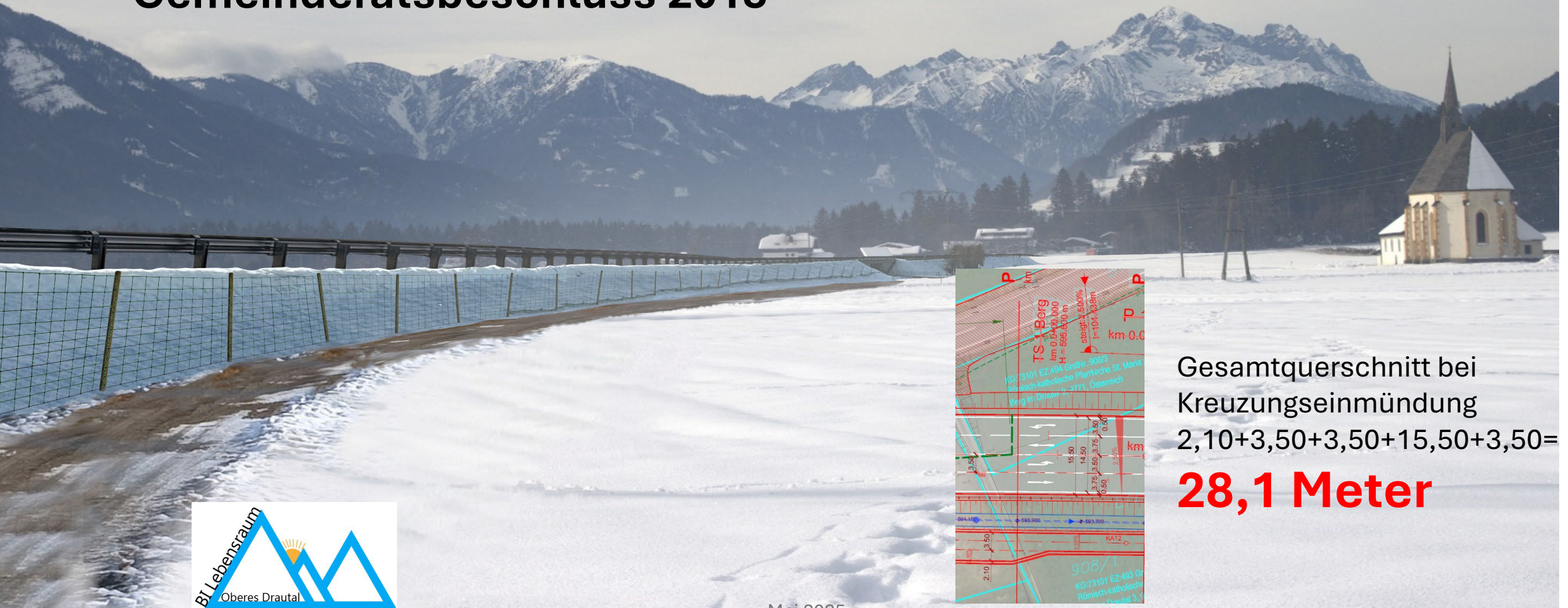


B100 –NEU: Wegen des angestrebten schnellstraßenartigen Charakters bedrängt die aktuelle Trasse zusätzlich das **Natura 2000-Europaschutzgebiet Obere Drau** und das **sakrale Kulturgut St. Athanas**.

Alternative Trassen (A und B) mit geringerer Bodenversiegelung und besserer Bestandsnutzung liegen weit weniger im problematischen Hochwasserbereich und wären auch wesentlich kostengünstiger!!



B100 bei St. Athanas - 4 Meter hoher Damm, mind. 11 Meter breit plus südseitigen Begleitweg mit mind. 4 Meter Breite (siehe Querschnitt unten) statt nördliche Einbindung lt. Berger Gemeinderatsbeschluss 2015



Gesamtquerschnitt bei
Kreuzungseinmündung
 $2,10+3,50+3,50+15,50+3,50=$
28,1 Meter

B100-Neu, geplante Dammaufschüttung direkt vor St. Athanas ©

L-OD.JPG



B100-Neu, Anschluss Berg mit Trassenplanung gesteckt südlich St. Athanas

© L-OD.JPG



Damm und Schallschutzwände im Bereich Spielbichler



Mai 2025

Hochwasser 28.-31. Oktober 2018



Mai 2025

Foto 3: Drau bei Greifenburg

Hochwasser 28.-31. Oktober 2018





Foto 2: Drau bei Hauzendorf

Extrem bitter! Der Sportplatz des SV Greifenburg wurde erneut vom Hochwasser verwüstet!

Dienstag, 01. September 2020 09:39



"Extrem bittere Tage"

"Diese Bilder sind uns leider noch in guter Erinnerung. Nach den starken Regenfällen am Wochenende wurde unsere Sportanlage (ähnlich wie beim Hochwasser im Herbst '18) wieder überflutet. Ein Großteil des Trainings- und Hauptfeldes standen unter Wasser. Auch in unseren Nachbargemeinden (z.B.: Berg und Oberdrauburg) gab es Überschwemmungen, die teilweise starke Beschädigungen hinterließen", vermeldet der SV Greifenburg in einer Aussendung.

"Durch unsere rasche Reaktion und die schnelle Hilfe der FF Greifenburg (spezieller Dank vor allem an die beiden Kommandanten A. Haßlacher und M. Schober – die eine provisorische Sperre errichteten) konnten größere Schäden verhindert werden. Trotzdem wurde unsere Anlage leider wieder in Mitleidenschaft gezogen. Die nächsten Tage werden das Ausmaß dieser Schäden erst verdeutlichen. Wir hoffen trotzdem, dass wir die restlichen Heimspiele absolvieren können. Wir halten euch natürlich auf dem Laufenden.,,



Sonntag | 16°C
30.8.2020



Bruggen

Mai 2025

Fussballplatz Greifenburg / Bruggen



Mai 2025

30-08-2022, Bruggen

Fussballplatz Greifenburg / Bruggen

Vorkehrungen

Mai 2025

30-08-2022, Bruggen



16°C
Gewitter

**Gesamte Sportanlage
35cm überflutet.**

Fussballplatz Greifenburg / Bruggen

30-08-2022, Bruggen

Transitkreuz Oberes Drautal - Osttirol - Südtiroler Pustertal



**Leserbrief, gesendet an Kleine Zeitung, Kronenzeitung, Profil und MeinBezirk Ende März
2025 – leider von allen Medien nicht veröffentlicht!**

Familie Harald Emberger

9761 Greifenburg, Bahnhofstraße 251

Emberger.Harald@gmail.com

Greifenburg, 28.03.2025

LESERBRIEF

GREIFENBURG B100 RAD- UND GEHWEGUNTERFÜHRUNG: ETIKETTENSCHWINDEL!

Stell dir vor, da wird ein Geh- und Radweg, ca. 200 m lang querfeldein über die Äcker bis zu 15 m breit (inklusive Böschung) und bis zu 5 m tief (im Grundwasser) geplant.

Stell dir vor, dort ist die neue B100 bereits vierspurig und in Tieflage für die Unterquerung der B87 Bahnhofstraße.

Stell dir vor, der Bürgermeister will, dass auf diesem Rad- und Gehweg auch Einsatzfahrzeuge (z.B. Hubsteiger) durchfahren.

UND JETZT stell dir vor, da gibt es einen Bericht vom Landesrechnungshof (LRH) der unter anderem diese Planung kritisch hinterfragt und Alternativen empfiehlt, die nachhaltiger und kostengünstiger sind. Der vorgibt, dass die Nutzung durch motorisierte Fahrzeuge unnötig ist, da in der Nähe ausreichend Querungsmöglichkeiten bestehen.

Stell dir vor, die bestehende Gemeindestraße bleibt nicht links liegen und ein Geh- und Radweg mit 3,50 m Breite und 2,50 m Höhe wie es das Straßenwesen vorsieht, wird dort errichtet.

Stell dir vor, dieser Bericht: [Drautal Straße Umfahrung Greifenburg - Bericht LRH](#) (oder wenigstens eine Auswertung davon): <https://lebensraum-od.at/wp-content/uploads/2024/10/Auswertung-LRH-Bericht-B100-Projekt-bei-Greifenburg-1.pdf> finden Beachtung bei den zuständigen Stellen.

Stell dir vor, die überdenken die Planung und folgen den Empfehlungen des LRH.

Stell dir vor, es hätte irgendwann Informationsveranstaltungen von Gemeinde, Bezirk oder Land für die Betroffenen gegeben und nicht nur Treffen im stillen Kämmerlein.

Stell dir vor, öffentliche Gelder werden nicht verschwendet und wertvolle Ackerflächen nicht versiegelt.

UNVORSTELLBAR!? - Weil DAS wäre dann ein echter Meilenstein!

Familie Emberger