**Kurzstudie:**

# Geplante Ausbaumaßnahmen der Drau- und Pustertalstraße zwischen Tauern- und Brennerautobahn aus der Sicht der Alpenkonvention:

# Straßenausbau versus nachhaltige Verkehrspolitik?

Erstellt von:

ING.-BÜRO ARCHI NOAH
Landschafts-, Raumplanung
und Umweltprüfung
DI Robert Unglaub
A-9133 Sittersdorf Proboj 2
Tel.: +43/4237/23007 www.archi-noah.at
E-mail: unglaub@archi-noah.at

Im Auftrag: FRIDAYS FOR FUTURE Osttirol, Spittal und Südtirol

Mai 2021

# Inhaltsverzeichnis

| | | Seite |
|---|---|---|
| **1.** | **Anlass und Ziel der Kurzstudie……** | **2** |
| **2.** | **Verkehrliche Bedeutung und Entwicklung der B 100 / SS49 zwischen Tauern- und Brennerautobahn……..** | **3** |
| **3.** | **Ausbauzustand und Verkehrsdichte……..** | **4** |
| 3.1 | Ortsumfahrungen und sonstiger Ausbau seit 1990 bis heute…….. | 4 |
| **4.** | **Geplante Straßenbauprojekte……** | **6** |
| **5.** | **Zwischenfazit……** | **8** |
| **6.** | **Die Alpenkonvention und hochrangige Straßenprojekte……** | **10** |
| 6.1 | Hochrangigkeit der B100 / SS49 im Abschnitt Tauern- / Brennerautobahn im Sinne des Art 2 Verkehrsprotokoll (VerkP)…….. | 10 |
| 6.2 | Ziele und Strategien…… | 11 |
| 6.3 | Konkrete Verpflichtungen in Bezug auf hochrangige Straßenprojekte…… | 12 |
| **7.** | **Zusammenfassung und Empfehlungen……** | **15** |
| **Verwendete Unterlagen und Literatur……** | | **17** |

# 1. Anlass und Ziel der Kurzstudie

Der Straßenverkehr ist EU-weit mit einem Anteil von rd. 25 % an den gesamten Treibhausgasemissionen einer der Hauptverursacher der Klimakrise. Aus- und Neubaumaßnahmen im Straßennetz versiegeln kostbare Böden und belasten Landschaft, Natur und Mensch. Außerdem fördern die gesteigerten Geschwindigkeiten auf den Straßen, gerade im ländlichen Raum, die Monostruktur Autoverkehr und gefährden die regionalen und lokalen Wirtschaftskreisläufe. Eine Verkehrswende hin zu einer vorausschauenden, nachhaltigen und integrierten Verkehrspolitik ist daher das Gebot der Stunde und erfordert bei der Beurteilung von Straßenbauprojekten auch eine Abkehr von den einseitigen, technisch geprägten Sichtweisen des Straßenbausektors.

Seit rd. 30 Jahren wird die Drau- und Pustertalstraße durch den Umbau von Kreuzungsbereichen, siedlungsfernen Neutrassierungen und Ortsumfahrungen in Südtirol, Osttirol und Kärnten Schritt für Schritt ausgebaut. Damit erfährt diese bedeutende Ost-West Straßenverbindung zwischen Brenner und Tauernautobahn eine ständige Attraktivitätssteigerung für den alpenquerenden und inneralpinen Durchzugsverkehr. Weitere Ausbaumaßnahmen, wie z.B. die Fortführung des schnellstraßenartigen Ausbaus der B 100 in Kärnten zwischen Radlach und Dellach oder großzügige Ortsumfahrungen sowie Straßenverbreiterungen im Zuge von Infrastrukturmaßnahmen für die Winterolympiade 2026 in Mailand und Cortina d'Ampezzo sollen folgen.
Schon heute ist ein stetig zunehmender LKW-Verkehr zu beobachten, der vor allem auch auf „Mautflüchtlinge“ zurückzuführen ist, die diesen Straßenzug als billige Alternative zu den großen nördlich und südlich gelegenen transeuropäischen Autobahnverbindungen nutzen.

Die folgende Kurzstudie im Auftrag der Lokalgruppen Osttirol, Spittal und Südtirol von FRIDAYS FOR FUTURE

- untersucht grenzübergreifend die bisherige und geplante Entwicklung der Drau- und Pustertalstraße und die damit verbundenen verkehrlichen Wirkungen auch im Kontext zum Ausbau von Nord-Süd-Straßenverbindungen im Umfeld sowie
- die Beurteilung dieser Entwicklungen im Lichte der völkerrechtlich verbindlichen Vorgaben des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention und
- gibt abschließend Empfehlungen für konkrete Schritte hin zu nachhaltigen, integrativen und umweltgerechten Lösungen für diesen Verkehrskorridor.

## 2. Verkehrliche Bedeutung und Entwicklung der B 100 / SS49 zwischen Tauern- und Brennerautobahn

Die B100 auf österreichischer bzw. SS49 auf italienischer Seite zwischen der Tauernautobahn bei Spittal a. d. Drau und der Brennerautobahn sind mit der Bezeichnung E66 Teil des Europastraßennetzes. Die E 66 führt von Székesfehérvár in Ungarn über Graz, Klagenfurt ,Spittal und Lienz bis Franzensfeste in Südtirol.
Bereits seit 1871 gibt es in diesem großräumigen Ost-West Talzug des südlichen Ostalpenraums auch eine Eisenbahnstrecke. Die „Pustertalbahn“ Franzensfeste – Lienz und die „Kärntner Bahn“ Lienz–Villach. Sie verbanden die bereits existierenden Linien Marburg–Klagenfurt–Villach und Innsbruck–Brenner–Bozen.
Die verkehrliche Bedeutung dieses Ost-West Korridors wurde offensichtlich bereits in Zeiten der Monarchie erkannt. Auch heute hat dieser Korridor im Verkehrsnetz des Alpen-Adria-Raums einen hohen Stellenwert.

Die E 66 und damit auch der Straßenabschnitt zwischen Spittal und Franzensfeste ist gemäß des „Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15.11.1975“ der Kategorie „Straßen des Zwischenrasters“ zugeordnet und verbindet Kärnten mit Ost- und Südtirol sowie über die Felbertauernstrecke auch mit Salzburg und Nordtirol. Sie gehört somit der zweithöchsten Kategorie des europäischen Straßennetzes an. Aus der Sicht des o.g. Übereinkommens hat dieser Ost-West Straßenzug eine große Bedeutung als Verbindung zwischen den zum höchstrangigsten Netz der transeuropäischen Verkehrsachsen gehörenden Tauern- und Brennerautobahn (Spittal - Bozen). Des Weiteren hat er eine wichtige Verknüpfungsfunktion für die immer wieder diskutierte weitere hochrangige alpenquerenden Nord-Süd-Verbindung der sog. „Alemagna“ bzw. im Zusammenhang mit Ausbaumaßnahmen bereits existierender Nord-Süd-Verbindungen insbesondere durch Tunnelbauten (z.B. Plöckenpasstunnel)[1].
Die jüngste Entwicklung in Kärnten rund um den geplanten sog. „Trockenhafen“ bei Villach, einem als „verlängerter Arm“ des Triester Hafens geplanten großen Güterumschlagplatz für den europäischen Güterverkehr mit engem Bezug zur "neuen chinesischen Seidenstraße", wird zusätzliche Verkehrsströme erzeugen, die voraussichtlich auch den Druck auf die B 100 / SS49 erhöhen werden.
In den 1970er und 1980er Jahren war auf österreichischer Seite die B100 im oberen Drautal, aufgrund ihres hohen Potenzials für den internationalen Verkehr, ursprünglich als Autobahn geplant. Ein kurzes Teilstück zwischen dem Knoten Spittal und Lendorf ist auch gebaut worden.
Nicht zuletzt aufgrund von massiven Bürgerprotesten setzte in den 1990er Jahren ein Umdenken ein und die B 100 sollte nur noch durch kurze Ortsumfahrungen behutsam ausgebaut werden, um einerseits Ortskerne vom Verkehr zu entlasten und andererseits die Leistungsfähigkeit der Straße nicht zu erhöhen.
Ab Ende der 90er Jahre wurden diese Ansätze seitens der Kärntner Landesregierung jedoch verworfen und es wurde der Ausbau und die Neutrassierung in Form einer siedlungsfernen, bahnparallelen Trasse mit schnellstraßenartigem Ausbaustandard massiv vorangetrieben.

[1] Es ist an dieser Stelle jedoch darauf hinzuweisen, dass sich seit 1975 die Rahmenbedingungen, z.B. durch die Vorgaben der Alpenkonvention, das Weißbuch Verkehr und den „Green Deal“ der EU erheblich verändert haben und der Verkehrsträger Straße aufgrund des Klima- und Umweltschutzes nicht mehr den Vorrang vor der Schiene hat, sondern die Schiene, insbesondere für den Güterverkehr, priorisiert wird.

# 3. Ausbauzustand und Verkehrsdichte

B100 bzw. SS 49 sind zwar einheitlich als zweibahnige Straße ausgebildet, ihre Querschnittsdimensionierung und ihr technischer Ausbauzustand wechseln jedoch im Verlauf der Straße immer wieder. Sowohl in Kärnten, als auch in Ost- und Südtirol gibt es Abschnitte mit relativ geringen Querschnitten, engen Kurvenradien und einzelnen z.T. engen Ortsdurchfahrten, wie z.B. in Greifenburg in Kärnten. Im Gegensatz dazu hat der rd. 15 km lange Aus- und Neubauabschnitt zwischen Obergottesfeld und Radlach in Kärnten Schellstraßencharakter (blaues Autostraßenschild mit Ausschluss des Langsamverkehrs). Auch durch den Bau von Ortsumfahrungen, z.T. sogar in Form von Untertunnelungen bzw. Unterflurtrassen wurden in den letzten Jahren und Jahrzehnten vor allem in Südtirol Langsamfahrstrecken laufend beseitigt und somit Fahrzeiten reduziert.

## 3.1 Ortsumfahrungen und sonstiger Ausbau seit 1990 bis heute

**Kärnten:**

- Ausbau (schnellstraßenartig) Obergottesfeld – Radlach West (ca. 15 km)

*Schnellstraßenartiger Ausbau der B100 in Kärnten*

**Osttirol:**

- Umfahrung Mittewald
- Ortsumfahrung Abfaltersbach
- Ausbau Sillian-Arnbach bis Staatsgrenze

*Ortsumfahrung Mittewald*

**Südtirol:**

- Niederdorf (Ortsumfahrung / kurze Tunnelstrecke)
- Welsberg (Ortsumfahrung mit Tunnelstrecke)
- Bruneck (Ortsumfahrung mit Tunnelstrecke)

*Ortsumfahrung Bruneck - Kreuzungsfreier Knoten „Bruneck West“*

- St. Lorenzen (Ortsumfahrung und Untertunnelung unter der Sonnenburg)
- Vintl (Ortsumfahrung Ober- und Niedervintl, ca. 5.5 km)

*Beginn der Ortsumfahrung Ober-/Niedervintl*

- Mühlbach (Ortsumfahrung mit Tunnelstrecke)

In Abhängigkeit von den gegebenen Raumstrukturen und Siedlungsdichten sowie der jeweiligen örtlichen Funktion der Straße divergieren die Verkehrsdichten auf der Gesamtstrecke erheblich.
Größere und dichter bebaute Siedlungsbereiche bzw. Straßenabschnitten mit Bündelungsfunktion, wie z.B. in Lienz in Osttirol, Bruneck in Südtirol oder Möllbrücke in Kärnten weisen durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken von

16.000 – 22.000 JDTV/24 h[2]

auf.

In sehr ländlichen Abschnitten, ohne größere Ortschaften und Siedlungsgebiete wie z.B. in Berg in Kärnten, Sillian in Osttirol oder Winnebach in Südtirol liegt der

JDTV/24 h bei 4.500 – 8.000[1].

Der LKW-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen liegt im Kärtner Abschnitt der B100 fast durchgehend bei 12 % und damit besonders hoch, in Osttirol bei 7 – 10 % und in Südtirol bei 6-8%.
Für das Jahr 2017 liegen für Osttirol auch die Steigerungsrate des LKW-Verkehrs gegenüber dem Vorjahr vor. Sie liegt mit rd. 5.5 % deutlich höher als die Zunahme des Gesamtverkehrs die durchschnittlich rd. 1,5 % beträgt.

## 4. Geplante Straßenbauprojekte

Die folgende Auflistung stellt die konkret geplanten Straßenbauprojekte der B100 und SS49 mit Stand Mai 2021 auf Grundlage einer Internetrecherche dar. Sowohl in Südtirol – hier vor allem im Zusammenhang mit der Winterolympiade 2026 in Cortina und Mailand – als auch in Kärnten sind größere Bauvorhaben geplant.

[2] Quellen: Verkehrsdaten/-zählungen der autonomen Provinz Südtirol sowie der Bundesländer Kärnten und Tirol (s. Quellenverzeichnis)

**Kärnten:**

- Vollausbau der Autobahnanschlussstelle bei Lendorf
- Ausbau (schnellstraßenartig) Radlach West – Dellach (ca. 11 km)

**Osttirol:**

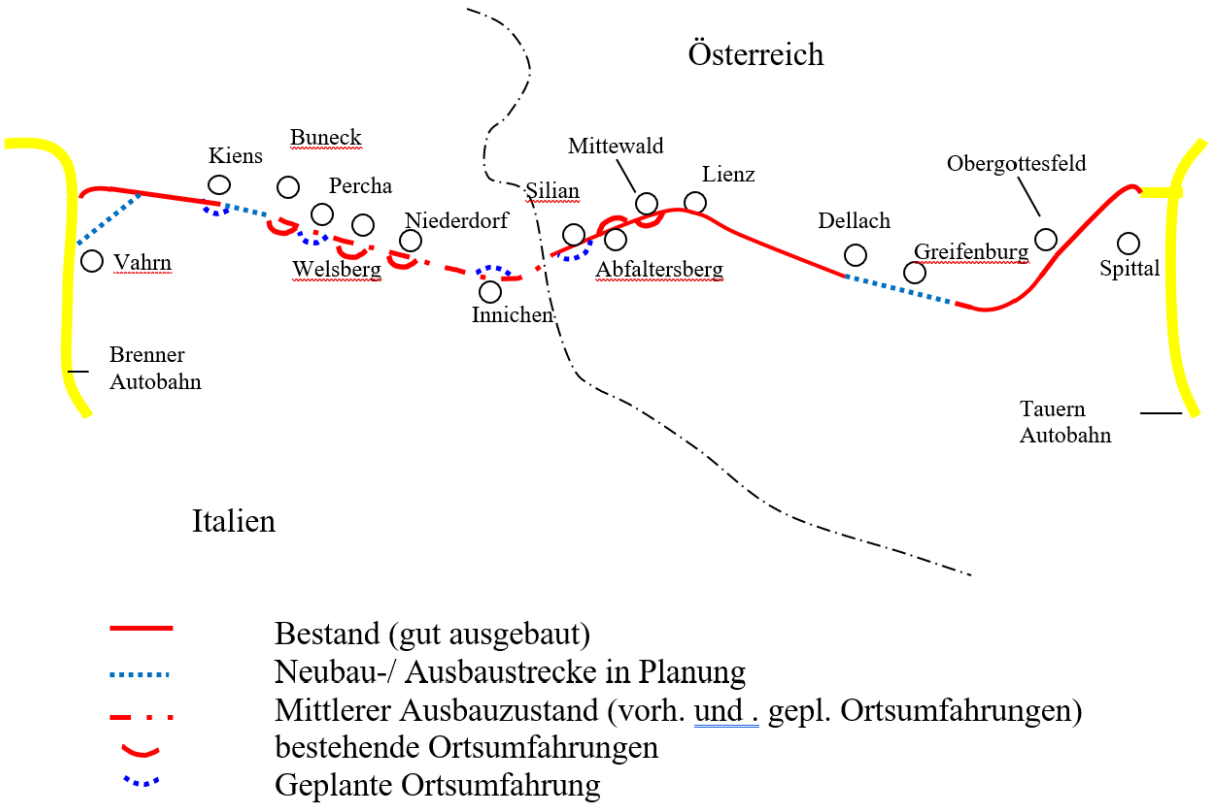
- Umfahrung Sillian

**Südtirol:**

- Innichen (Unterführung / Einhausung)
- bei Olang zwei Kreisverkehre in den Kreuzungsbereichen mit Landesstraßen
- Percha (Ortsumfahrung)
- Ausbau (Verbreiterung) zwischen der neuen Einfahrt Gadertal und Kiens (ca. 6 km)
- Kiens (Ortsumfahrung)
- zusätzliche Anbindung der SS49 an die Brennerautobahn bei Vahrn

In folgender Abbildung ist der gegenwärtige Ausbauzustand sowie die für die nächsten Jahre geplanten Ausbaumaßnahmen der E66 zwischen Tauern und Brennerautobahn dargestellt.

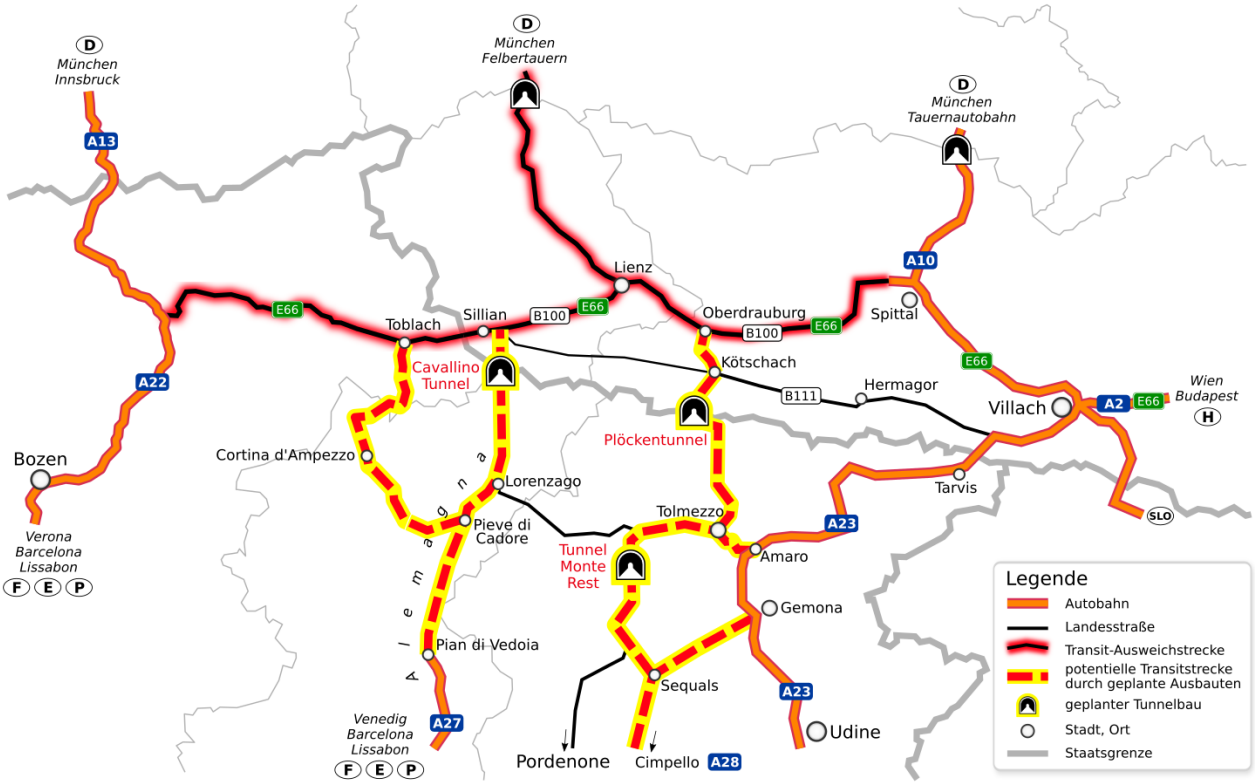
**Abb. 1.: vorhandener Ausbauzustand und geplante Ausbaumaßnahmen**




Zur Veranschaulichung der Transitproblematik sind in der folgenden Grafik neben den aktuelle in stärkerem Maß bereits für den Transitverkehr genutzten Routen, die

nicht zum Autobahnnetz gehören, auch die durch geplante Ausbaumaßnahmen für den Transitverkehr zunehmend an Attraktivität für den übergeordneten Durchzugsverkehr gewinnenden Korridore dargestellt. Der Ausbau dieser Nord -Süd-Achsen würde zwangsläufig Verkehr anziehen, der auch die E66 zusätzlich belasten würde.

*Abb. 2: Verkehrsprojekte für den Nord-Süd-Verkehr im Umfeld der E66*




## 5. Zwischenfazit

Basierend auf einer Straßenklassifizierung aus dem Jahr 1975 (Europäisches Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15.11.1975), wo Umwelt- und Klimaschutzschutz, Ressourceneffizienz, Flächenversiegelung und die Verlagerung auf die Schiene noch keine Rolle spielten, ist die B100 bzw. SS49 zwischen Tauern- und Brennerautobahn als Teil der Europastraße E66 der zweithöchsten Straßenkategorie im europäischen Straßennetz zugeordnet und hat nicht nur aus diesem Grund einen potenziell hohen Stellenwert für den straßengebundenen Fernverkehr als wichtige Ost-Westverbindung im südlichen Ostalpenraum. Ihre parallele Streckenführung zu den nördlich und südlich gelegenen höchstrangigen Ost-West-Verbindungen (Autobahnen Salzburg – Innsbruck - Bozen und Villach – Verona - Bozen) führt dazu, dass sie grundsätzlich als Alternative für den straßengebundenen Fernverkehr auf diesen Routen geeignet ist. Dies gilt vor allem für den LKW-Verkehr, da dieser hier keine Maut zahlen muss und außerdem der Geschwindigkeitsnachteil gegenüber Autobahnen für LKWs - die ohnehin nur maximal 80 km/h fahren dürfen – verkraftbar ist.

Begünstigend für die Nutzung als Ausweichroute wirkt sich aus, wenn die Straße über einen Ausbaustandard verfügt, der möglichst wenige Langsamfahrstrecken z.B. aufgrund
- starker Steigungen,
- enger Kurvenradien,
- schmaler Fahrstreifen oder
- zahlreicher Ortsdurchfahrten

aufweist.

Die sukzessive Beseitigung dieser „Flaschenhälse“ des Verkehrsflusses durch Ausbaumaßnahmen und Ortsumfahrungen ist in den letzten Jahrzehnten in allen drei Regionen (Kärnten, Osttirol, Südtirol) vorangetrieben worden, so dass die Attraktivität für den LKW-Transit ständig zugenommen hat. Die für die nächsten Jahren geplanten Ausbaumaßnahmen und Ortsumfahrungen im gesamten Straßenzug zwischen Tauern- und Brennerautobahn beseitigt mit Ausnahme von Lienz praktisch alle noch verbliebenen „Flaschenhälse“ und Langsamfahrstrecken, so dass die „Schleusen“ für den übergeordneten Fernverkehr endgültig geöffnet würden.

Der in den letzten Jahren überproportional zum Gesamtverkehrsaufkommen ansteigende LKW-Verkehr ist ein deutliches Indiz dafür, dass die B 100 / SS49 tatsächlich zunehmend vom LKW-Fernverkehr als „Mautvermeidungsroute“ genutzt wird. In jüngster Zeit ist dies auch Thema in den vom LKW-Verkehr besonders betroffenen Gemeinden an der B100. Die Gemeinden Greifenburg, Berg und Dellach in Kärnten und Tristach in Osttirol haben aus diesem Grund beschlossen, sich bei den jeweiligen Landesregierungen für ein LKW-Transitverbot nach Vorbild des Ennstals einzusetzen. Die Landesregierungen in Kärnten und Tirol haben vor kurzem beschlossen, eine Verkehrszählung bzgl. des Anteils des Durchzugsverkehrs auf der E66 zwischen Tauernautobahn und österreichischer Grenze durchführen zu lassen.
Auf der Ennstal-Bundesstraße wurde im Jahr 2019 ein Durchfahrverbot für LKWs ab 7,5 t (ausgenommen Ziel- und Quellverkehr) auf dem 60 km langen Teilstück zwischen Mandling und Liezen erlassen. Nach einem Jahr wurde Bilanz gezogen. Der LKW-Verkehr ist um rd. 60% zurückgegangen (ORF Steiermark 2020).

Der aus lokaler bzw. regionaler Perspektive vor allem mit der Entlastung von Ortsgebieten begründete Bau von Ortsumfahrungen bzw. siedlungsfernen Neubaustrecken führt in Summe zu einer erheblichen Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit dieser Fernverkehrsverbindung.
Außerdem wird in unmittelbare Folge dieser Strategie die lokale Immissionsentlastung (Lärm und Abgase) der Bevölkerung in den Siedlungskernen oftmals mit

- der erheblichen Beeinträchtigungen der Landschaft und der Erholungsnutzung (Störung des Landschaftsbildes, Barrierewirkung, Lärm und Abgase),
- dem Verlust von Biodiversität,
- großflächiger zusätzlicher Versiegelung der insbesondere in Alpentälern knappen Ressource Boden,
- der Zerschneidung landwirtschaftlicher Nutzflächen sowie
- der Schwächung der Ortszentren durch die Schaffung neuer attraktiver Infrastruktur insbesondere für die Ansiedlung größere Handelseinrichtungen außerhalb des Siedlungsgebiets

erkauft.

D.h., die vermeintliche Lösung eines Problems, schafft eine Fülle neuer und gipfelt letztlich darin, dass der Straßenverkehr als Verursacher all dieser Probleme sogar noch zunimmt.

# 6. Die Alpenkonvention und hochrangige Straßenprojekte

Die Alpenkonvention ist ein internationales Vertragswerk der 8 Alpenstatten und der EU, das in umfassender Weise ein Ziel-, Handlungs- und Durchführungsprogramm für die umweltverträgliche und nachhaltige Entwicklung des Alpenraumes entwirft. Sowohl Südtirol, als auch Osttirol und Kärnten gehören mit 100 % ihres Territoriums zum Anwendungsgebiet der Alpenkonvention. Sie besteht aus der Rahmenkonvention, die durch insgesamt 9 Durchführungsprotokolle präzisiert wird.
Es kann im Rahmen dieser Kurzstudie nicht näher auf den Rechtscharakter der Alpenkonvention und speziell ihrer Protokolle eingegangen werden. Es sei an dieser Stelle jedoch darauf hingewiesen, dass die Protokolle als völkerrechtlich verbindliches Vertragswerk nach ihrem Inkrafttreten in Österreich am 18.12.02 gesetzesergänzenden und gesetzesverändernden Charakter haben und der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich sind, sodass eine Erlassung von Gesetzen gemäß Art. 50 Abs. 2 Bundesverfassungsgesetz nicht erforderlich ist (vgl. Haßlacher, P., 2011, S. 8).

Auch in Italien sind die Protokolle der Alpenkonvention ratifiziert und damit Teil des italienischen Rechtsbestandes und somit auch völkerrechtlich verpflichtend. Die unmittelbare Anwendbarkeit für Behörden bzw. Gerichte ist jedoch in Italien nicht durch den Verzicht auf den Erfüllungsvorbehalt wie in Österreich geregelt worden. Ergänzend ist auch darauf hinzuweisen, dass auch in der EU das Verkehrsprotokoll in Rechtskraft ist.

Bevor auf die einzelnen Vorgaben des Verkehrsprotokolls eingegangen wird, sei zuvor auch kurz auf die Frage eingegangen, ob es sich bei der B100 / SS49 im Abschnitt zwischen Tauern- und Brennerautobahn um eine hochrangige Straße im Sinne des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention (VerkP) handelt. Dies ist deshalb von Interesse, weil für Neu- und Ausbaumaßnahmen in dieser Straßenkategorie Art 11 VerkP besondere Verpflichtungen vorsieht.

## 6.1 Hochrangigkeit der B100 / SS49 im Abschnitt Tauern- / Brennerautobahn im Sinne des Art 2 Verkehrsprotokoll (VerkP)

In Art 2 VerkP sind neben Autobahnen und mehrbahnigen, kreuzungsfreien Straßen auch alle Straßen als hochrangig definiert, die eine ähnliche Verkehrswirkung wie diese höchstrangigen Verkehrsinfrastrukturen entfalten.

Die bei CIPRA Österreich angesiedelte Rechtsservicestelle der Alpenkonvention hat sich im Zusammenhang mit dem Projekt „Scheiteltunnel Fernpassstraße“ in Tirol mit dieser Frage in einer Stellungnahme ausführlich befasst (Rechtsservicestelle der Alpenkonvention, 2019).
Die Rechtsservicestelle kommt zu dem Schluss, dass bei der Beurteilung der „Verkehrswirkung“ des Straßenzugs folgende Kriterien zu prüfen sind:

- die Verbindungs- bzw. Transitfunktion,
- Übernahme auch von Verkehr angrenzender Autobahnen bzw. mehrbahniger kreuzungsfreier Straßen und
- die Substitution von Hauptverbindungen.

Des Weiteren stellt die Rechtsservicestelle fest:
„… *entscheidend ist allein die Wirkung des Verkehrs auf einer Straße, nicht hingegen der Grad des Straßenausbaus. Wenn eine Straße also nicht nur dem lokalen Verkehr dient, sondern den Verkehr angrenzender Autobahnen bzw. mehrbahniger, kreuzungsfreier Straßen übernimmt, damit also eine fehlende Hauptverbindung ersetzt und dadurch einen wesentlichen und entsprechend stark frequentierten Anschluss zwischen solchen Streckenabschnitten darstellt, ist sie funktional als hochrangig einzustufen. […]*
*…[und] somit auch eine Landesstraße eine hochrangige Straße im Sinne des Verkehrsprotokolls sein (kann), wenn sie in ihrer Verkehrswirkung einer Autobahn ähnelt. Dies trifft beispielsweise auf die Fernpassstraße B 179 oder die Ennstalstraße B 320 zu, bei welchen es sich um Landesstraßen handelt.“*
(Rechtsservicestelle der Alpenkonvention 2019, S. 6)

Dies trifft in gleicher Weise auch auf die B 100 / SS49 im Abschnitt zwischen Tauern- und Brennerautobahn zu. Auch hier ersetzt diese Straßenverbindung höchstrangige Autobahnen im Süden bzw. im Norden und übernimmt Verkehr von der Tauern- bzw. Brennerautobahn. Sicherlich ist die Verkehrsfrequenz am Fernpass bzw. auf der Ennstalstraße im Durchschnitt höher als in diesem Abschnitt der E66. Dies ändert jedoch nichts daran, dass sie funktional als hochrangig einzustufen ist, weil ein nicht unerheblicher Anteil des Verkehrsaufkommens übergeordneter Durchzugsverkehr ist. Außerdem ist ihre Verkehrsdichte deutlich höher als auf einer vergleichbaren nur dem lokalen bzw. regionalem Verkehr dienenden Straßenverbindung (z.B. der Mölltal-Bundesstraße in Kärnten).

**Es ist somit davon auszugehen, dass es sich bei der E66 im Abschnitt zwischen Tauern- und Brennerautobahn um eine hochrangige Straßenverbindung im Sinne des Art 2 VerkP handelt und damit alle Bestimmungen dieses Protokolls, die sich auf hochrangige Straßen für den inneralpinen Verkehr beziehen, zu beachten sind.**

Im Folgenden werden aus dem VerkP die wichtigsten für die B100 / SS49 relevanten Ziele und Strategien sowie die speziell für hochrangige Straßen bzw. Straßenbauprojekte geltenden Verpflichtungen herausgegriffen und auf die geplanten Ausbauvorhaben der B100 / SS49 angewendet.

## 6.2 Ziele und Strategien

*Art. 1 (1)*
*Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die a) Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß senkt, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs,*

*insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize.....*

*Art 1 (2)*
*Die Vertragsparteien verpflichten sich, den Verkehrsbereich unter Wahrung des Vorsorge-, Vermeidungs- und Verursacherprinzips zu entwickeln*

*Art. 5 (1)*
*Die Vertragsparteien fördern die internationale Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Institutionen, um grenzüberschreitend bestmögliche und aufeinander abgestimmte Lösungen zu erreichen*

Diese wichtigsten strategisch ausgerichteten Bestimmungen gelten vor allem der Programmierung der Verkehrspolitik und -planung. Die nationale / regionale Verkehrsplanung muss demnach klare Prioritäten für die Schiene und zur Verminderung der verkehrsbedingten Belastungen im Alpenraum setzen sowie künftige Risiken soweit wie möglich minimieren. Auch sind größere Planungen - und dies trifft unmittelbar auf den B 100 /E 66 Ausbau zu - mit den Nachbarländern abzustimmen.

Auch wenn die Erreichung der o.g. Ziele ein ganzes Bündel von verkehrsträgerübergreifenden und raumordnungspolitischen Maßnahmen im Sinne integrierter Gesamtkonzepte in den jeweiligen Nationalstaaten bzw. ihren Regionen erfordern, ist es essenziell, dass auch alle ergriffenen Einzelmaßnahmen und Projekte diese Ziele unterstützen. Zumindest muss ausgeschlossen werden, dass sie im Widerspruch zu den Zielen stehen und diese konterkarieren.
Die zahlreichen geplanten Maßnahmen an der B 100 / SS49 – so wie sie bisher vorgesehen sind – führen zwangsläufig zu einer weiteren Erhöhung der Attraktivität dieser Straßenverbindung für den Fernverkehr und stehen somit in erheblichem Konflikt mit diesen Zielstellungen. Das wird auf den folgenden Seiten anhand weiterer konkreter Verpflichtungen des Verkehrsprotokolls noch näher erläutert.

## 6.3 Konkrete Verpflichtungen in Bezug auf hochrangige Straßenprojekte

***Art 8. Abs. 1:***
*Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei großen Neubauten und wesentlichen Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen Zweckmäßigkeitsprüfungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen vorzunehmen und deren Resultate im Hinblick auf die Ziele des Verkehrsprotokolls Rechnung zu tragen.*

***Art 11 Abs. 2 lit a, b und c:***
*Ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr kann nur dann verwirklicht werden, wenn*
*a) die in der Alpenkonvention in Artikel 2 Abs. 2 lit. j festgelegten Zielsetzungen*
*[…. Reduktion der Belastungen und Risiken aus dem inneralpinen und alpenquerenden Verkehr auf ein erträgliches Maß….;…..verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene…, Anm. d. Verf.] durch Vornahme entsprechender Vorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen aufgrund des Ergebnisses einer Umweltverträglichkeitsprüfung erreicht werden können,*
*b) die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- oder Neubau von*

*Bahn- und Schifffahrtsstrukturen und die Verbesserung des Kombinierten Verkehrs sowie durch weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden können.*

*c) die Zweckmäßigkeitsprüfung ergeben hat, dass das Projekt wirtschaftlich ist, die Risiken beherrscht werden und die Umweltverträglichkeitsprüfung positiv ausgefallen ist*

Die Pflicht zur Durchführung der genannten Analysen und Prüfungen bezieht sich auf größere Projekte (Art 2 VerkP), die i.d.R. auch entsprechende erhebliche ökologische, raumordnerische, soziale und ökonomische Auswirkungen haben. Der Umbau einzelner Kreuzungsbereiche, die Entschärfung einer Kurve u.ä. sind davon nicht erfasst. Ortsumfahrungen und Neubaustrecken mit einer Länge von mehreren km, wie

- der schnellstraßenartige Ausbau Radlach West – Dellach (ca. 11 km) in Kärnten (auch Teilabschnitte davon!),
- die Ortsumfahrung Sillian in Osttirol, sowie in Südtirol
- die Ortsumfahrungen Percha und Klien,
- der Ausbau (Verbreiterung) zwischen der neuen Einfahrt Gadertal und Kiens (ca. 6 km) sowie
- die zusätzliche Anbindung der SS49 an die Brennerautobahn bei Vahrn

erfüllen jedoch grundsätzlich den o.g. Tatbestand, da sie Verkehrswirkungen erzielen, die den Transitverkehr begünstigen und somit einer hochrangigen Straßenverbindung entsprechen. Dies gilt unabhängig davon, ob die Hochrangigkeit explizit als Ziel einer Maßnahme definiert wird oder ob dies nur ein „Nebenprodukt“ des geplanten Projekts ist.

Ein Projektbeispiel bei dem eine Zweckmäßigkeitsprüfung und Risikoanalyse aus fachlicher Sicht durchzuführen wäre, ist der aktuell geplante B 100 Ausbau in Kärnten zwischen Radlach West und Berg-Ost. Die Ergebnisse dieser Prüfungen und Analysen sind im Lichte der Ziele der Alpenkonvention zu interpretieren und in die Entscheidung über das Projekt einzubeziehen. Sie bilden somit einen wesentlichen Bestandteil des entscheidungserheblichen Abwägungsmaterials der Bewilligungsbehörde.

Aus den Zielen des Verkehrsprotokolls lassen sich u.a. folgende Prüfkriterien für die Risikoanalyse bzw. Zweckmäßigkeitsprüfung dieses und vergleichbarer anderer Straßenprojekte der B 100 / SS49 ableiten:

a) Was ist Ziel und Zweck des Projekts? Stehen die verkehrlichen Ziele des Projekts im Einklang mit den Zielen der Alpenkonvention?
b) Wird das geplante Straßenbauprojekt dazu beitragen Belastungen und Risiken durch den inneralpinen und alpenquerenden Verkehr auf ein erträgliches Maß zu senken? Oder bleiben sie gleich bzw. werden sogar erhöht?
c) Entspricht die angestrebte verkehrliche Leistungsfähigkeit (Ausbaustandard, Linienführung, Betriebsgeschwindigkeit usw.) und damit auch die Verkehrswirkung des Projekts den völkerrechtlich verpflichtenden Zielen der Protokolle der Alpenkonvention?
d) Begünstigt das vorgesehene Projekt die Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs auf die Schiene? Oder trägt es dazu bei, den inneralpinen und alpenquerenden Gütertransport auf der Straße gegenüber der Schiene zu begünstigen?

e) Ist das Straßenprojekt so geplant, dass dem Vorsorgeprinzip entsprochen wird, indem negative mögliche Folgen von vornherein soweit wie möglich vermieden werden, d.h., sind Alternativen nach Maßgabe der Ziele der Protokolle der Alpenkonvention geprüft worden - und wenn ja - wurde das gegenständliche Projekt bei diesem Vergleich als das am besten gereihte, bewertet?

Ohne den Ergebnissen dieser Gutachten vorweg greifen zu wollen, lassen sich bereits folgende Tendenzen erkennen:
Der Ausbau der B 100 zu einer leistungsfähigen Fernstraße mit Schnellstraßencharakter widerspricht den Zielen der Alpenkonvention,

- da diese Maßnahmen zusätzlichen Fernverkehr, insbesondere die Autobahnmaut vermeidenden Schwerlastverkehr anzieht und damit in weiterer Folge, insbesondere auch durch das Zusammenwirken mit weiteren Ausbaumaßnahmen in Ost- und Südtirol, auf der gesamten E 66 die verkehrsbedingten Belastungen zunehmen würden und z.B. im Luftbelastungsgebiet Lienz (nach UVP-G) das „erträgliche Maß“ noch weiter überschreiten würde,
- weil das Vorsorge- und Vermeidungsprinzip insofern missachtet würde, da gegenüber dem bahnparallelen, fernverkehrsfördernden Ausbau (Schnellstraßencharakter), eine konkrete bereits im Jahr 2008 genehmigte wesentlich umweltschonendere und raumverträglichere Alternative vorliegt (Ortsumfahrung Greifenburg mit Unterflurtrasse) und die jetzt geplante Variante in den amtlichen Gutachten des damaligen UVP-Verfahrens als die schlechteste gereiht wurde,
- da keine Maßnahmen zur verstärkten Verlagerung des Verkehrs (z.B. zwischen Spital und Bozen) auf die Schiene ergriffen werden, obwohl parallel auf der gesamten Wegestrecke eine Eisenbahnlinie verläuft,
- da keine Maßnahmen gegen den übergeordneten Durchzugsverkehr insbesondere die „Mautflüchtlinge“ ergriffen werden, obwohl diese einen beträchtlichen Anteil am LKW-Verkehrsaufkommen haben,
- weil die Zweckmäßigkeit des angestrebten hohen Ausbauzustands der Straße im Hinblick auf den festzustellenden Bedarf (aktuell ca. 7.000 JDTV/24 h) und die öffentlich von der Kärntner Landesregierung genannten verkehrlichen Ziele, wie Erhöhung der Verkehrssicherheit und Entlastung der Ortschaften vom Durchgangsverkehr, zumindest stark anzuzweifeln ist.

Diese für das aktuelle B 100 Ausbauprojekt vorgenommene Beurteilung würde zu ganz ähnlichen Ergebnissen auch bei den größeren Ausbaumaßnahmen (Ortsumfahrungen, Ausbaustrecken) in Ost- und Südtirol führen.

***Art. 8 Abs. 2:***
*Planung von Verkehrsinfrastrukturen im Alpenraum sind zu koordinieren und zu konzentrieren. Jede Vertragspartei verpflichtet sich bei Vorhaben mit erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen, spätestens nach Vorlage der Prüfungen vorherige Konsultationen mit den davon betroffenen Vertragsparteien durchzuführen. Diese Bestimmungen präjudizieren nicht das Recht der Vertragspartei, den Bau von Verkehrsinfrastrukturen vorzunehmen, die zum Zeitpunkt der Annahme dieses Protokolls im Rahmen ihrer Rechtsordnung beschlossen sind oder für die der Bedarf gesetzlich festgestellt ist.*

Sowohl in Ost- und Südtirol als auch in Kärnten wurden in den letzten 30 Jahren erhebliche und für den Fernverkehr wirksame Ausbaumaßnahmen umgesetzt, die zahlreiche Langsamfahrstrecken wie Ortsdurchfahrten oder kurvenreiche enge Streckenabschnitte beseitigt haben. Die aktuell bzw. mittelfristig geplanten Projekte, insbesondere in Kärnten und Südtirol, würden mit Ausnahme von Lienz praktisch die letzten den Verkehrsfluss verlangsamenden „Flaschenhälse“ dieses Straßenkorridors überwinden und somit die Attraktivität für den überregionalen Durchzugsverkehr schlagartig noch weiter erhöhen. Damit wäre endgültig eine sehr attraktive Transitroute geschaffen mit großen Risiken bzgl. einer ganz erheblichen Steigerung insbesondre des LKW-Verkehrsaufkommens.
Es ist davon auszugehen, dass sowohl die Straßenbaumaßnahmen in Kärnten als auch in Südtirol erhebliche grenzüberschreitende Auswirkungen haben werden.
Daher sind Österreich und Italien verpflichtet diese Planungen miteinander abzustimmen und vor allem bzgl. ihrer gemeinsamen verkehrlichen Wirkungen im Hinblick auf die Ziele des Verkehrsprotokolls zu beurteilen und dafür zu sorgen, dass diese Ziele (s.o.) nicht unterlaufen werden.

## 7. Zusammenfassung und Empfehlungen

Die in naher Zukunft, in Südtirol, Osttirol und Kärnten geplanten weiteren Neu- und Ausbaumaßnahmen an der nach Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention als hochrangig einzustufenden Europastraße E66 (B100 / SS49) zwischen Tauern- und Brennerautobahn werden mit Ausnahme der Ortsdurchfahrt von Lienz **nunmehr auch die letzten „Flaschenhälse“ und Langsamfahrstrecken in diesem Straßenkorridor beseitigen und somit die Attraktivität dieser Straße insbesondere für den LKW-Transitverkehr schlagartig nochmals erhöhen.** Dies steht in erheblichem Widerspruch zu einer ganzen Reihe der völkerrechtlich verpflichtenden Ziele und Vorgaben des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention:

- Anstatt die **verkehrsbedingten Belastungen** für Mensch und Umwelt zu senken, werden diese insgesamt **weiter erhöht** (Art. 1 Abs. 1).
- Anstatt dem zunehmenden überregionalen Verkehrsaufkommen, vor allen des **Gütertransports auf der B 100 / SS49, wirksam entgegenzutreten** und Kapazitäten vermehrt auf die parallel zum gesamten Straßenzug verlaufende **Bahnstrecke zu verlagern, wird der Straßengüterverkehr weiter begünstigt** (Art 11. Abs 2).
- Anstatt eine **grenzüberschreitend abgestimmte Verkehrspolitik** zwischen Südtirol, Osttirol und Kärnten bzw. Italien und Österreich zur Umsetzung der Ziele des Verkehrsprotokolls zu betreiben, werden einseitig aus der Perspektive des regionalen und lokalen Straßenverkehrs begründete Bauprojekte **ohne Beachtung der übergeordneten Folgewirkungen** umgesetzt (Art. 8 Abs. 2).

Große Aus- und Neubauvorhaben an hochrangigen inneralpinen Straßen, wie z.B. mehre km lange Ortsumfahrungen und Neutrassierungen sind nach Art 11 VerkP sehr restriktiv zu handhaben und nur nach im Hinblick auf die Ziele des VerkP positiv abgeschlossenen **Zweckmäßgkeitsprüfungen und Risikoanalysen** zulässig.

Es wird daher dringend empfohlen:

- Bevor Straßenprojekte genehmigt bzw. umgesetzt werden, zunächst ein **grenzüberschreitendes, verkehrsträgerübergreifendes Gesamtverkehrskonzept**, aufbauend auf den Zielen einer **nachhaltigen und umweltverträglichen Verkehrspolitik im Sinne der Alpenkonvention** zu erarbeiten. In dieses Gesamtverkehrskonzept ist nicht nur der Ost-West-Korridor Drau- / Pustertal einzubeziehen, sondern auch die wesentlichen diesen Korridor schneidenden Nord-Süd Achsen zu berücksichtigen.
- Anschließend sollten ausschließlich Maßnahmen umgesetzt werden, die dem Gesamtverkehrskonzept dienen und **keinesfalls die Attraktivität für den Transit- und Fernverkehr steigern**, wie z.B.:
  - im Fall besonders belasteter Ortsgebiete **ggf. Bau kurzer Ortsumfahrungen ohne wesentliche Attraktivitätssteigerung für den Durchzugsverkehr**
  - wirksame Maßnahmen zur **Verlagerung von Verkehrsflüssen von der Straße auf die Schiene**, insbesondere durch Verbesserung des Angebots auf der Schiene. Auf dieses Handlungsfeld sollten die insgesamt begrenzten finanziellen Mittel konzentriert werden.
- Als Sofortmaßnahme, vor Umsetzung des Gesamtkonzepts, sollten kurzfristig auf der E66 zwischen Tauern- und Brennerautobahn, Maßnahmen zur Eindämmung des **LKW-Transits durch Fahrverbote** ergriffen werden. D. h., nur der regionale Ziel- und Quellverkehr wären erlaubt.

# Verwendete Unterlagen und Literatur

Amt der Kärntner Landesregierung, Abt. 7 Wirtschaftsrecht und Infrastruktur, 2014:
Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035. Teil 3: Handlungsfelder und Maßnahmen

Amt der Kärntner Landesregierung, Abt. 7 Wirtschaftsrecht und Infrastruktur, 2003:
Straßenbaubescheide für die Baulose LB 100 Lengholz - Steinfeld West und Steinfeld West - Radlach West vom 06.05.03 bzw. 11.05.03

Amt der Kärntner Landesregierung, Abt. 7 Wirtschaftsrecht und Infrastruktur, 2019:
Verkehrszähldaten
https://strassenbau.ktn.gv.at/Themen/Verkehrsz%C3%A4hlung/Verkehrsz%C3%A4hldaten

Arge Stop Transit – Homepage
www.arge-stop-transit@aon.at

Assessorat für Bauten, ladinische Schule und Kultur, 2002:
Pressemitteilung zur Studie: Ausbau der Pustertaler Straße SS49
Bozen 01.08.2002

Autonome Provinz Südtirol/Bozen
Datenbank Verkehr 2019
https://astat.provincia.bz.it/downloads/Help_Verkehr-dt.pdf

Bundesminsiterium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 2007 (Hrsg):
Die Alpenkonvention: Handbuch für ihre Umsetzung, Wien.

Land Tirol Sachgebiet Verkehrsplanung, 2017:
Verkehr in Tirol – Bericht 2017
https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/downloads/verkehrsberichte/VB_2017_web.pdf

Europäisches Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15.11.1975,
http://www.gesetze.ch/sr/0 75211/0

Gesamtverkehrskonzept Kärnten, 1995:
Band 8 – 10
Hrsg: Amt der Kärntner Landesregierung Abt. 17P

Haßlacher, Peter, 2011:
Vademecum Alpenkonvention
Hrsg: Österreichischer Alpenverein

ORF Steiermark 2020:
Ein Jahr Lkw-Fahrverbot im Ennstal: Positive Bilanz
https://steiermark.orf.at/stories/3077210/

Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention 1991 im Bereich Verkehr
BGBl. III Nr. 234/2002

Rechtsservicestelle Alpenkonvention für Behörden und Zivilgesellschaft bei CIPRA Österreich, 2019:
Stellungnahme zur Frage der Vereinbarkeit eines Fernpassscheiteltunnels mit dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention, insbesondere Hochrangigkeit vor/nach Ausbau
https://secure.umweltbundesamt.at/alpenkonvention/green/public/pz38display.pl?session=&id=252,331,40,4020

Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention):
BGBl. Nr. 477/1995