

Andrea Matt  
Am Gupfenbühel 3  
FL-9493 Mauren  
LIECHTENSTEIN

Telefon +423-370 1877  
Mobil +41-78-7858373  
E-Mail: andrea.matt@supra.li

Mauren, 27. April 2015

EINSCHREIBEN

Amt der Vorarlberger Landesregierung  
Landhaus  
A-6901 Bregenz

**Betreff** Bescheidbeschwerde gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG  
**Bezug** Antrag auf Herausgabe der Ausgangsdaten für das  
Verkehrsmodell, das im UVP-Genehmigungsverfahren „Stadt-  
tunnel Feldkirch“ verwendet wird.

**Beschwerdeführerin:** Andrea Matt  
Am Gupfenbühel 3  
FL-9493 Mauren  
LIECHTENSTEIN



**Belangte Behörde:** Vorarlberger Landesregierung  
Landhaus  
A-6901 Bregenz

**Wegen** Bescheid vom 01.04.2015, Zahl: VIIb-291A-0060-2015

Einfach  
Beilagen

## Beschwerde gemäß Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG

Gegen den Bescheid der Vorarlberger Landesregierung vom 1. April 2015, Zahl: VIIb-291A-0060-2015, der Beschwerdeführerin Andrea Matt zugestellt am 7. April 2015, erhebt die Beschwerdeführerin binnen offener Frist nachfolgende

### B E S C H W E R D E

Und führt dazu aus:

#### 1. Sachverhalt und Rechtzeitigkeit der Beschwerde

Die Beschwerdeführerin ist die Vertreterin der Bürgerinitiative „mobil ohne Stadttunnel“, der im vereinfachten UVP-Genehmigungsverfahren betreffend „Stadttunnel Feldkirch“ gemäß Bescheid vom 12. September 2014, Zahl: Ib-314-2013/0001, die Parteistellung zukommt. Gegen die Parteistellung wurde am 06. Oktober 2014 eine Beschwerde eingereicht, die aktuell vom Bundesverwaltungsgericht Wien unter dem Aktenzeichen GZ: W193 2012936-1/2Z bearbeitet wird.

Im UVP-Genehmigungsverfahren betreffend „Stadttunnel Feldkirch“ stellt das Verkehrsmodell eine zentrale Planungsgrundlage dar. Gemäß dem Fachbericht TP\_03.01-01a „Verkehrsmodell und Prognose“ der Einreichunterlagen, Seite 10, sind die mittels des Verkehrsmodells ermittelten Verkehrszahlen die Basis, um in der Phase der Umweltverträglichkeitsprüfung zahlreiche Nachweise zu führen. Deshalb sei hier ein hoher Genauigkeitsgrad anzustreben. Wie auf Seite 32 des Berichts ausgeführt, dient das Verkehrsmodell im Rahmen einer UVP dazu, die Auswirkungen des Stadttunnels auf Anrainer, Umwelt, etc. zu prüfen.

Bei der Prüfung des Verkehrsmodells stellten Sachverständigengutachten und auch die Bürgerinitiative „mobil ohne Stadttunnel“ fest, dass Annahmen im Verkehrsmodell nicht nachvollziehbar und nicht plausibel sind, aber ohne die Ausgangsdaten auch nicht widerlegbar (siehe unten). Daher beantragte die Bürgerinitiative „mobil ohne Stadttunnel“ mit Schreiben vom 10. Oktober 2015 bei der für das UVP-Genehmigungsverfahren zuständigen Behörde der Vorarlberger Landesregierung, Abt. Verkehrsrecht, die Ausgangsdaten für das Verkehrsmodell in elektronischer Form als Umweltinformationen nach § 5 Abs 1 L-UIG. Ziel des Antrags war es, mit Hilfe der Ausgangsdaten eine Überprüfung des Verkehrsmodells bei einem von der Landesregierung Vorarlberg unabhängigen Verkehrsexperten in Auftrag geben zu können, um die Ergebnisse in den Stellungnahmen und in der mündlichen Verhandlung zu verwenden.

Die Abteilung Verkehrsrecht teilte der Bürgerinitiative im Schreiben mit der Zahl Ib-314-013/001 am 13. Oktober 2014 mit, über die Einreichunterlagen hinausgehende Daten seien nicht unmittelbarer Gegenstand des UVP-Verfahrens. Mangels Vorliegens könnten sie nicht in Gewährung der Akteneinsicht übermittelt werden. Die UVP-Behörde leitete den Antrag an die Abteilung Straßenbau weiter und stellte zudem in Zweifel, ob es sich um Umweltinformationen handle.

Die Bürgerinitiative wandte sich am 16. Oktober 2014 erneut an die Abteilung Verkehrsrecht und begründete, weshalb der Antrag an die Abteilung Verkehrsrecht gestellt wurde. Hingewiesen wurde insbesondere auf den Zusammenhang mit dem UVP-Verfahren und die zentrale Bedeutung, die dem Verkehrsmodell in diesem deshalb zukommt, weil die Höhe der genehmigungsrelevanten Umweltauswirkungen (Luft und Lärm) von der Höhe der berechneten Verkehrsmengen direkt abhängig ist.

Nach einem Erinnerungsschreiben per e-Mail der Vertreterin der Bürgerinitiative „mobil ohne Stadttunnel“ am 10. November 2014, reagierte die Abteilung Verkehrsrecht am 11. November 2014 mit dem Schreiben Zahl Ib-0012-2014 und führte aus, weshalb sie den gegenständlichen Antrag wiederum an die Abteilung Straßenbau weitergeleitet habe. Diese gelte als informationspflichtige Stelle im Sinne des L-UIG.

Am 26. November 2014 teilte die belangte Behörde der Beschwerdeführerin mit Schreiben Zahl VIIb-291A-0060-2014 mit, die Beantwortung der Anfrage erfolge, obwohl der Bürgerinitiative mangels eigenständiger Rechtsfähigkeit keine Antragslegitimation zukomme. Eine bescheidmäßige Entscheidung könne jedoch nur nach rechtmäßig erfolgter Beantragung seitens der Vertreterin der Bürgerinitiative erlassen werden.

Die Bürgerinitiative stellte am 2. Dezember 2014 einen weiteren Antrag, in dem die Rechtsfähigkeit der Bürgerinitiative mit der Parteistellung im UVP-Verfahren begründet wurde. Sollte das Ausstellen eines Bescheids an die Bürgerinitiative weiterhin abgelehnt werden, werde der Antrag auf Herausgabe der Ausgangsdaten des Verkehrsmodells von der Beschwerdeführerin persönlich gestellt.

In der mündlichen Verhandlung betreffend das UVP-Genehmigungsverfahren zum „Stadttunnel Feldkirch“ stellte die Beschwerdeführerin als Vertreterin der Bürgerinitiative am 16. Dezember 2014 den Antrag, das UVP-Verfahren zu unterbrechen und die mündliche Verhandlung erst nach Klärung der Frage durchzuführen, ob die Ausgangsdaten ausgehändigt werden. Bei Ablehnung des ersten Antrags beantragte sie für die Bürgerinitiative, die Frist für Einwendungen zu verlängern, damit es möglich ist, gegebenenfalls nach Klärung der Rechtsfrage das Verkehrsmodell überprüfen zu lassen und eine Stellungnahme so rechtzeitig vor der Genehmigungsentscheidung abzugeben, dass sie in dieser angemessen berücksichtigt werden kann (Seite 8f der Verhandlungsschrift). Der Antrag wurde vom Verhandlungsleiter mit der Begründung abgelehnt, die Rohdaten seien nicht Teil der Einreichunterlagen. Es bestehe keine Verpflichtung, jedes Detail der Untersuchungen zum Teil der Einreichunterlagen zu ma-

chen. Der Antrag sei weitergeleitet worden. Für die Projektwerberin erklärte Frau Hutter ergänzend, es handle sich bei den Rohdaten nicht um Umweltdaten.

Der angefochtene Bescheid wurde der Beschwerdeführerin am 07. April 2015 zugestellt; innerhalb der offenen Beschwerdefrist von vier Wochen ab Zustellung erhebt die Beschwerdeführerin daher rechtzeitig die gegenständliche Beschwerde.

## **2. Anfechtungserklärung**

Der angefochtene Bescheid wird in seinem Spruch zur Gänze angefochten; insbesondere leidet der angefochtene Bescheid aufgrund der Ablehnung der Herausgabe der Ausgangsdaten des Verkehrsmodells, das im UVP-Genehmigungsverfahren „Stadttunnel Feldkirch“ verwendet wird, an inhaltlicher Rechtswidrigkeit.

## **3. Beschwerdegründe**

### **3.1. Vorbemerkungen**

3.1.1. Entgegen der Rechtsauffassung der belangten Behörde handelt es sich bei den Ausgangsdaten des Verkehrsmodells um Umweltinformationen im Sinne des § 2 lit c L-UIG, weil der „Verwaltungsakt“ UVP-Genehmigung eine hohe Umweltrelevanz hat und der vom Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ induzierte Verkehr möglicherweise so erhebliche zusätzliche Luft- und Lärmbelastungen verursacht, dass schwerwiegende Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit möglich sind. Die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens „Stadttunnel Feldkirch“ hängt somit von der Korrektheit der im Verkehrsmodell gesetzten Annahmen ab, insbesondere derjenigen zum induzierten Verkehr. Da ohne die Ausgangsdaten zum Verkehrsmodell auch nicht nachprüfbar ist, ob die Annahmen tatsächlich korrekt gesetzt wurden, können die Ergebnisse und Aussagen der Verkehrsplaner auch von Sachverständigen nicht widerlegt werden.

3.1.2. Sollte das Projekt „Stadttunnel Feldkirch“ im Rahmen des UVP-Verfahrens genehmigt werden, wird sich dies auf die in § 2 lit a und b L-UIG genannten Faktoren, insbesondere Luft und Lärm auswirken. Die für die UVP-Genehmigung entscheidungsrelevanten Prognosen für Luft und Lärm sind wiederum von den im Verkehrsmodell getroffenen Annahmen und den darüber berechneten Verkehrsmengen nach Bau des Stadttunnels abhängig. Denn das Projekt „Stadttunnel Feldkirch“ kann nur dann genehmigt werden, wenn die für die Betriebsphase prognostizierten Verkehrsmengen so klein bleiben, dass die Luft- und Lärmgrenzwerte im Untersuchungsraum dauerhaft eingehalten werden können. Mit den vorgelegten Berechnungen kann der NO<sub>2</sub>-Luftgrenzwert von 35 µg/m<sup>3</sup> in der Innenstadt Feldkirch an der Messstelle

Bärenkreuzung zu dem Zeitpunkt, an dem die höchsten Entlastungen erwartet werden, gerade noch eingehalten werden.<sup>1</sup> Ob die Annahmen im Verkehrsmodell korrekt gesetzt wurden, ist somit entscheidungswesentlich für das UVP-Genehmigungsverfahren.

3.1.3. Ob der behördlich einberufene Sachverständige das Verkehrsmodell geprüft hat und zu welchem Ergebnis er dabei gekommen ist, ist für die Entscheidung über den Antrag auf Herausgabe der Ausgangsdaten für das Verkehrsmodell unerheblich, da es sich nach § 6 L-UIG dabei weder um eine dort abschließend aufgezählte Mitteilungsschranke noch um einen zulässigen Ablehnungsgrund handelt und nach § 4 Abs 1 L-UIG jede Person ein Recht auf Umweltinformationen hat, ohne einen Rechtsanspruch oder ein rechtliches Interesse nachweisen zu müssen. Zudem hat der Sachverständige die Matrizen, Daten zu Kanten, Knoten und Strecken nicht überprüft, sondern nur die Daten zu den Bestandsumlegungen (Verhandlungsschrift, Seite 56).

3.1.4. Die belangte Behörde weist im angefochtenen Bescheid darauf hin, das gegenständliche Verkehrsmodell sei Teil der UVE (Umweltverträglichkeitserklärung gem § 6 UVP-G 2000). Somit wird von der belangten Behörde der Zusammenhang mit dem UVP-Verfahren „Stadttunnel Feldkirch“ nicht bestritten. Der Zusammenhang zwischen dem Antrag auf Herausgabe der Ausgangsdaten für das Verkehrsmodell und dem UVP-Verfahren „Stadttunnel Feldkirch“ ist folglich von beiden Seiten unbestritten und kann außer Streit gestellt werden.

3.1.5. Die Beschwerdeführerin hat das Informationsbegehren mit dem Ziel gestellt, das Verkehrsmodell durch einen von der Landesregierung Vorarlberg unabhängigen Verkehrsexperten überprüfen zu lassen, um in den Stellungnahmen Einwendungen in der Qualität eines Sachverständigengutachtens machen zu können. Eine höhere Qualität der Einwendungen liegt im öffentlichen Interesse. Zudem wollte die Beschwerdeführerin an der mündlichen Verhandlung den Sachverständigen und den Vertretern des Planungsbüros mit Hilfe des Gutachtens auf Augenhöhe begegnen und sich effektiv am UVP-Verfahren beteiligen können. Darauf hat sie bereits in den Anträgen sowie in der mündlichen Verhandlung hingewiesen.

## **3.2. Beschwerdeberechtigung**

§ 4 Abs 1 L-UIG gewährt jeder natürlichen oder juristischen Person freien Zugang zu Umweltinformationen. Somit ist das Recht jedermann zu gewähren, unabhängig von Wohnsitz oder Staatsangehörigkeit, von einer individuellen Betroffenheit oder von einem tatsächlichen oder rechtlichen Interesse. Es darf auch nicht von einer Parteistellung oder einer sonstigen Verfahrensbeteiligung abhängig gemacht werden (*Büchele/Ennöckl*, UIG, Seite 35). Daher ist die Beschwerdeführerin zur Beschwerde berechtigt.

---

<sup>1</sup> Fachbericht TP\_05.03-01a, Luftschadstoffe, Technischer Bericht, Seite 158

### 3.3. Umweltinformationen nach § 2 lit c L-UIG

3.3.1. Laut § 2 lit c L-UIG sind Umweltinformationen sämtliche Informationen in schriftlicher, visueller, akustischer, elektronischer oder sonstiger materieller Form über Maßnahmen, wie Gesetze, Pläne und Programme, Verwaltungsakte, Vereinbarungen und Tätigkeiten, die sich auf die in lit a und b genannten Umweltbestandteile und –faktoren auswirken oder wahrscheinlich auswirken, sowie Maßnahmen und Tätigkeiten zu deren Schutz. Bei den in lit a genannten Umweltbestandteilen wird unter anderem Luft aufgezählt, bei den in lit b genannten Faktoren Lärm.

3.3.2. Anders als von der Beschwerdegegnerin ausgeführt, wird der Begriff der Umweltinformationen in § 2 L-UIG nicht abschließend umschrieben. Auf Basis der Rechtsprechung sowie der Regierungsmaterialien ist von einem weiten Umweltbegriff auszugehen. Bei den aufgezählten Umweltbestandteilen und Umweltfaktoren handelt es sich um demonstrative Nennungen. Die in § 2 lit c L-UIG normierten Umweltmaßnahmen umfassen sämtliche Handlungen. Unter „Verwaltungsakte“ fallen alle Formen hoheitlichen Handelns von Behörden, insbesondere von Bescheiden und damit auch von Genehmigungen (*Büchele/Ennöckl*, UIG, Seite 22f). Der Leitfaden zur Aarhus-Konvention, auf die sich das L-UIG zurückführen lässt, weist auf die Entscheidungsverfahren nach Art 6 Aarhus-Konvention hin, also auf UVP-Verfahren, und erklärt, es komme auf den Effekt an, den die Aktivität auf die Umwelt habe. Er führt aus, die Definition umfasse auch Informationen, die im Zusammenhang mit Verkehrsplanungen stehen.<sup>2</sup>

3.3.3. Zu den Verwaltungsakten gehören Genehmigungen, somit also auch UVP-Genehmigungsverfahren. Der Zusammenhang zwischen dem Antrag auf Herausgabe der Ausgangsdaten für das Verkehrsmodell und dem UVP-Verfahren „Stadttunnel Feldkirch“ ist unbestritten.

3.3.4. Unbestritten ist auch, dass sich eine Genehmigung des Stadttunnels Feldkirch auf den Umweltbestandteil Luft und den Faktor Lärm auswirken wird. In der UVE werden die Auswirkungen des Stadttunnels Feldkirch auf Luft und Lärm ausführlich dargestellt. Die Auswirkungen haben sogar Genehmigungsrelevanz, da der Stadttunnel in einem Luftsanierungsgebiet nach IG-L errichtet werden soll und umstritten ist, ob die Luftgrenzwerte bei Genehmigung des Vorhabens dauerhaft eingehalten werden können. Auch hinsichtlich der Luft- und Lärmauswirkungen in Liechtenstein besteht eine entscheidungswesentliche Genehmigungsrelevanz, da auch dort heute schon Luft- und Lärmgrenzwerte überschritten werden und es bei einer auch nur geringfügigen Erhöhung der induzierten Verkehrsmenge um schätzungsweise

---

<sup>2</sup> UNECE, *United Nations Economic Commission for Europe*, The Aarhus Convention: An implementation guide, Second edition, 2014, [http://www.unece.org/env/pp/implementation\\_guide.html](http://www.unece.org/env/pp/implementation_guide.html) Seite 53: “Most importantly, the activities or measures do not need to be a part of some category of decision-making labelled “environmental”. The test is whether the activities or measures may have an effect on the environment. So, for example, information related to planning in transport or tourism would in most cases be covered by this definition. Many countries’ national legislation contains lists of environmental information, which includes applications for permits, decisions on whether to permit an activity, conclusions of environmental expertise, EIA documentation, etc.”

200 bis 300 Fahrzeuge möglicherweise zu relevanten Zusatzbelastungen kommt (ausführlich dazu: Stellungnahmen der Bürgerinitiative vom 9. und 29. Dezember 2014).

3.3.5. Das Verkehrsmodell ist Ausgangsbasis für die Ermittlung der Höhe der Auswirkungen auf Luft und Lärm. Von den dort berechneten Verkehrsmengen ist das Ausmaß der Luft- und Lärmbelastung direkt abhängig. Das wird auch im Fachbericht „Verkehrsmodell und Prognose“ der UVE-Einreichunterlagen auf den Seiten 10 und 32 so dargestellt (siehe oben). Ergänzend weist die Beschwerdeführerin auf den UVE-Leitfaden des Umweltbundesamtes hin. Er erläutert auf den Seiten 43f, dass der Verkehr ein Hauptverursacher von Umweltbelastungen ist. Daher empfiehlt er die Durchführung gesonderter Verkehrsuntersuchungen, die als Grundlage für die Beurteilung der anderen Fachbereiche bzw. Schutzgüter dienen. Straßeninfrastrukturneubauten zählen zu den sogenannten Linienvorhaben. Sie sind Teil des Verkehrssystems und wirken über den induzierten Verkehr, der durch den Neubau entsteht. Zur Beurteilung der Auswirkungen eines Linienvorhabens ist eine Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung notwendig.

3.3.6. Von den im Verkehrsmodell gesetzten Grundannahmen und Ausgangsdaten ist die Höhe des induzierten Verkehrs und über diesen die Höhe der Auswirkungen eines Linienvorhabens auf Luft und Lärm abhängig. Es handelt sich bei den Grundannahmen und Ausgangsdaten somit um entscheidungswesentliche Umweltinformationen. Anders als von der belangten Behörde auf Seite 5 des Bescheids dargestellt, konnten diese Grundannahmen und Ausgangsdaten nicht vollständig öffentlich eingesehen werden. Sie sind auch im Fachbericht TP\_03.01-01a „Verkehrsmodell und Prognose“ der Einreichunterlagen nicht vollständig dargestellt, so dass das Verkehrsmodell mit den veröffentlichten Angaben nicht nachvollziehbar und nicht nachprüfbar ist. Darauf weisen der Verkehrsexperte *Knoflacher* und weitere Sachverständige in ihren Gutachten hin.

Der international anerkannte Verkehrsexperte Em. O. Univ. Prof. DI Dr. *Hermann Knoflacher* geht in seinem Gutachten vom 20. Januar 2014 auf Seite 3 auf das im UVP-Verfahren „Stadt-tunnel Feldkirch“ verwendete Verkehrsmodell ein:

*„Die heute verwendeten Modelle lassen im Prinzip jede Art von Manipulation ohne weiteres zu, sodass die Berechnungsergebnisse in Form der dargestellten Belastungsbänder keine brauchbaren Aussagen für eine solide fachliche Beurteilung liefern können. Um eine fachliche Beurteilung liefern zu können sind Annahmen über*

- *Verkehrsbeziehungsmatrizen*
  - *Berechnungsmodi für die unterschiedlichen Verkehrsbeziehungsmatrizen*
  - *die genaue Kenntnis des Netzes aller Strecken aller Kanten und Knoten erforderlich,*
- weilers, ob das Modell Rückkopplungen berücksichtigt bzw. welche Auswirkungen des Modells – wenn es sich um längerfristige Abschätzungen handelt – auf die Siedlungsstrukturen gegeben sind. Die vorliegenden Belastungsangaben sind daher ohne diese entsprechende Prüfung und sachkundige Analyse für eine qualifizierte Entscheidung für diese Südvariante auch aus diesen Gründen unbrauchbar.“*

Zwei im September 2014 veröffentlichte Gutachten, die vom Amt für Umwelt in Liechtenstein in Auftrag gegeben worden waren, stellten ebenfalls Mängel im Verkehrsmodell fest. Acontec weist auf Seite 4 darauf hin, die Nachvollziehbarkeit der gemachten Berechnungen sei basierend auf den im technischen Bericht aufgeführten Kanten schwierig. Tuffli & Partner hält auf Seite 10 fest, Aussagen der Vertreter des Verkehrsplanungsbüros könnten aufgrund fehlender Grundlagen nicht widerlegt werden.

3.3.7. Mehrere Parteien haben in ihren Stellungnahmen das Verkehrsmodell stark kritisiert. Auf Grund dieser Stellungnahmen mussten bereits wichtige Parameter für das Verkehrsmodell geändert werden, was sich signifikant auf die Höhe des induzierten Verkehrs auswirkte.

Der UVE-Fachbericht TP\_03.01-01a „Verkehrsmodell und Prognose“ nennt auf Seite 18 zwei wichtige Parameter: *„Zur Kalibrierung der Spitzenstundenmodelle und der Berechnung der Reisezeitveränderungen durch den Stadttunnel sind die bestehenden Reisezeiten auf den Hauptachsen wichtige Eingangsparameter.“*

Beim wichtigen Eingangsparameter „bestehende Reisezeiten“ konnten im Fachbericht, der entsprechend den Aufträgen des Sachverständigen schon verbessert worden war, derart gravierende Mängel nachgewiesen werden, dass im Herbst 2014 eine weitere Reisezeitmessung durchgeführt werden musste. Diese Mängel waren dem Sachverständigen bei seiner Prüfung, die er vor der öffentlichen Auflage durchgeführt hatte, nicht aufgefallen. Aufgrund der Ergebnisse der Reisezeitmessungen im Herbst 2014 erhöhte sich die Menge des induzierten Verkehrs um etwa zwei Drittel. Beispielsweise musste der induzierte Verkehr für den Durchgangsverkehr Feldkirch von 4,3 % auf 7,6 % angehoben werden. Noch immer sind die Reisezeiten umstritten, da sie auf nicht statistisch haltbare Art ermittelt wurden. Zudem werden die Reisezeitmessungen vom Januar 2012 weiterhin mitverwendet und beeinflussen den Eingangsparameter „bestehende Reisezeiten“ stärker als die Reisezeitmessungen vom Herbst 2014, da sie an 7 von 12 Monaten verwendet werden. Das Konzept für die Ermittlung der Reisezeiten beruht auch nicht auf einem Regelwerk, sondern ist in wesentlichen Punkten von den Verkehrsplanern und dem Sachverständigen gemeinsam ausgearbeitet worden, so dass der Sachverständige – wenn er das Konzept und die Reisezeitmessungen für plausibel erklärt – gleichsam sein eigenes Konzept beurteilt.

Auch bei anderen Annahmen bestehen berechtigte Zweifel daran, ob sie korrekt gesetzt wurden. Dies zeigt die Bürgerinitiative in ihren zwei Stellungnahmen vom 9. Dezember 2014 und vom 29. Dezember 2014 ausführlich auf.<sup>3</sup>

3.3.8. Die belangte Behörde weist in ihrem Bescheid darauf hin, dass es sich bei den einzelnen Elementen des Verkehrsmodells wie den Verkehrsbeziehungsmatrizen, den Widerstandsfunktionen, dem Netz in verschlüsselter Form selbst nicht um Umweltinformationen handle. Sie geht somit von einem engen Umweltinformationsbegriff aus. Die belangte Behörde stellt

<sup>3</sup> Siehe <http://www.stattunnel.at/home/stellungnahme/>, Stand 15.04.2015



aber auch gleichzeitig fest, dass die Widerstandsfunktion der Berechnung der Attraktivität einer Strecke für den Verkehr diene. Je höher die Attraktivität sei, desto mehr Fahrzeuge fahren über eine Strecke. Damit weist jedoch die belangte Behörde in ihrem Bescheid selbst auf den Zusammenhang zwischen Widerstandsfunktion und Umweltauswirkung hin. Denn wenn mehr Fahrzeuge über die Strecke fahren, dann wirkt sich dies über die höhere Luft- und Lärmbelastung auf die Umwelt und auf die Gesundheit der Menschen entlang der Straße aus.

Anders als wie von der belangten Behörde ausgeführt, muss der Umweltinformationsbegriff weit verstanden werden und umfasst auch Informationen wie Ausgangsdaten für ein Verkehrsmodell, denen für die Ermittlung der Umweltauswirkungen einer Straßeninfrastrukturneubaute eine zentrale Rolle zukommt. Auch gemäß Rechtssatz des VwGH vom 29.05.2008, 2006/07/0083 sind die Begriffe Umweltinformationen und informationspflichtige Stelle nicht eng, sondern weit auszulegen.

3.3.9. Mit ihrem Antrag will die Beschwerdeführerin erreichen, dass sich die Bürgerinitiative, deren Vertreterin sie ist, effektiv am UVP-Genehmigungsverfahren „Stadttunnel Feldkirch“ beteiligen kann. Nach *Büchele/Ennöckl*, UIG, Seite 15 setzt effektiver Rechtsschutz für die Bürger voraus, *„dass diese über die entscheidungswesentlichen Informationen verfügen. Durch den Zugang zu Umweltdaten wird dem Einzelnen die Möglichkeit eingeräumt, die Einhaltung des Umweltrechts zu kontrollieren und Vollzugsdefizite aufzuzeigen. Das Umweltinformationsrecht führt so zu einer dezentralen und effektiveren Kontrolle behördlicher Tätigkeit durch die Öffentlichkeit“*. Ziel der Beschwerdeführerin war und ist es, sich mit Hilfe eines Sachverständigengutachtens zum Verkehrsmodell rechtzeitig und damit vor Ablauf der Frist, in der Einwendungen möglich sind, effektiv am UVP-Verfahren beteiligen zu können. Dies ist ihr jedoch nur möglich, wenn sie die Erkenntnisse der aus den im gegenständlichen Verfahren beantragten Umweltinformationen rechtzeitig vor der UVP-Genehmigungsentcheidung bei der für die UVP zuständigen Behörde einbringen kann. Nur dann kann sie das ihr mit Art 6 Abs 4 UVP-Richtlinie durch das Unionsrecht zuerkannte Recht wahrnehmen, den zuständigen Behörden gegenüber Stellung zu nehmen und Meinungen zu äußern, wenn alle Optionen noch offen sind und bevor die Entscheidung über den Genehmigungsantrag getroffen wird.

3.3.10. Um das Verkehrsmodell durch einen Verkehrsexperten überprüfen lassen zu können, sind folgende Angaben notwendig:

- Plan der Verkehrszellen mit den Anbindungen an das Netz,
- die verwendete Verkehrsbeziehungsmatrix,
- das Netz in verschlüsselter Form (Kanten und Knoten = Strecken und Knoten) und
- die Widerstandsfunktionen

Diese Ausgangsdaten sind aktuell nicht öffentlich zugänglich. Es kann der Beschwerdeführerin auch nicht zugemutet werden, diese Daten selbst zu ermitteln und die bereits gemachte Arbeit auf eigene Kosten zu wiederholen. Dies wäre auch nicht sinnvoll. Denn ihr und der Bürgerinitiative geht es um die Prüfung der Nachvollziehbarkeit und Plausibilität der ermittel-

ten Verkehrsmengen. Welche Annahmen im für das UVP-Verfahren verwendeten Verkehrsmodell getroffen wurden, ist dafür entscheidend. Diese Annahmen legt der Fachbericht nicht vollständig und nicht nachvollziehbar offen.

3.3.11. Ob die im Verkehrsmodell getroffenen Annahmen, unter anderem Widerstandsfunktion und Parameter wie Streckengeschwindigkeit, Streckenkapazität, Streckentyp etc korrekt und plausibel gesetzt wurden, kann nur dann auf effiziente und sinnvolle Weise überprüft werden, wenn die Ausgangsdaten des Verkehrsmodells in elektronischer Form ausgehändigt werden, damit sie in ein anderes Software-System eingelesen und dort von einem unabhängigen Verkehrsexperten überprüft werden können. Das L-UIG sieht eine Aushändigung von Umweltinformationen in elektronischer Form ausdrücklich vor.

### **3.4. Zusammenhang UVP-Verfahren und Umweltinformationen**

3.4.1. Im UVP-G werden die unionsrechtlichen Vorgaben aus der UVP-Richtlinie 2011/92/EU umgesetzt, im L-UIG die aus der Umweltinformationsrichtlinie 2003/4/EG. Beide Richtlinien setzen die Vorgaben aus der Aarhus-Konvention um, der sowohl die EU als auch Österreich beigetreten sind. Bei der Aarhus-Konvention handelt es sich somit um ein sogenanntes gemischtes Abkommen, so dass das Unionsrecht unter Berücksichtigung der Aarhus-Konvention auszulegen ist. Im Zusammenhang mit dieser Beschwerde sind daher sowohl die unionsrechtlichen als auch die völkerrechtlichen Verpflichtungen zu beachten.

3.4.2. Mit der Aarhus-Konvention erhält die Öffentlichkeit drei Rechte, bekannt als die „drei Säulen“ oder „drei Pfeiler“ der Aarhus-Konvention: den Zugang zu Umweltinformationen, die Beteiligung der Öffentlichkeit an umweltbezogenen Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gericht. Der Rechtsschutz ist in den drei Fällen vorgesehen, in denen der Anspruch auf Zugang zu Umweltinformationen verletzt wird, die Rechtmäßigkeit einer Entscheidung mit Öffentlichkeitsbeteiligung überprüft werden soll oder ein Verstoß gegen eine Bestimmung des Umweltrechts vorliegt.

3.4.3. Die drei Säulen stehen in einem engen Zusammenhang. Eine effektive Beteiligung an einem Entscheidungsverfahren – und damit an einem UVP-Verfahren - ist nur dann möglich, wenn auch ein Anspruch auf die Umweltinformationen, die für die Prüfung und Beurteilung der Umweltauswirkungen im UVP-Verfahren notwendig sind, besteht und dieser gerichtlich durchgesetzt werden kann, bevor die Entscheidung getroffen wird. Darauf weist der Leitfaden zur Aarhus-Konvention hin.<sup>4</sup> Den Zusammenhang und die sich daraus ergebenden Konsequenzen zeigt auch der Völkerrechtsexperte *Jonas Ebbeson* auf.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> UNECE, *United Nations Economic Commission for Europe*, The Aarhus Convention: An implementation guide, Second edition, 2014, [http://www.unece.org/env/pp/implementation\\_guide.html](http://www.unece.org/env/pp/implementation_guide.html), P 61: “Article 6, paragraph 3, for example, requires that public participation procedures have adequate time frames for all the phases of public participation. Often in a particular public participation process, a member of the public may wish to request environmental information from a public authority under article 4. This information may be critical to the person’s participation and may also therefore be necessary to ensure effective participation of the public. So the time periods for digesting the notification and the relevant information

3.4.4. Nach der UVP-Richtlinie erhält die betroffene Öffentlichkeit im UVP-Verfahren eine besondere Stellung und aufgrund dieser weitergehende Verfahrensrechte als die allgemeine Öffentlichkeit. Sie hat nach Art 6 Abs 3 UVP-Richtlinie das Recht, ergänzend zu den in Anhang IV genannten Angaben weitere Informationen zu erhalten. Darunter in Übereinstimmung mit der Umweltinformations-Richtlinie 2003/4/EG auch Informationen, die für die Genehmigungsentscheidung von Bedeutung sind und erst zugänglich werden, nachdem die Öffentlichkeit informiert wurde.

3.4.5. Die Umweltinformations-Richtlinie wurde im B-UIG und im L-UIG umgesetzt, die UVP-Richtlinie im UVP-G 2000. Somit ist bei Entscheidungen auch zu prüfen, ob unmittelbar anwendbare Bestimmungen aus diesen beiden Richtlinien aufgrund des Anwendungsvorrangs anzuwenden sind. Da beide Richtlinien auf die Aarhus-Konvention verweisen und die unionsrechtlichen Verpflichtungen daraus umsetzen, sind sie inhaltlich der Aarhus-Konvention entsprechend auszulegen.

### 3.5. Zusammenfassung

Unter Berücksichtigung des Unionsrechts und der Aarhus-Konvention ist der Umweltinformationsbegriff im L-UIG weit auszulegen und umfasst auch sämtliche Informationen über die Daten, mittels welcher die Höhe möglicherweise erheblicher Umweltauswirkungen in einem UVP-Genehmigungsverfahren berechnet werden. Dazu gehören bei einem Vorhaben wie dem Stadttunnel Feldkirch auch die Ausgangsdaten des Verkehrsmodells, weil die Höhe der im UVP-Verfahren ermittelten Luft- und Lärmbelastung direkt abhängig von den im Verkehrsmodell ermittelten Verkehrsmengen ist. Bei einer Straßeninfrastruktureubaute, die in einem Luftsanierungsgebiet nach IG-L durch geführt wird, handelt es sich bei den Ausgangsdaten für das Verkehrsmodell um für die UVP-Genehmigung entscheidungswesentliche Umweltinformationen iSd § 2 L-UIG. Diese Ausgangsdaten sind auf Antrag in elektronischer Form an die betroffene Öffentlichkeit auszuhändigen.

---

*provided in the documentation relating to the proposed activity, and for preparing comments to be made at a public hearing or other opportunity, must take into account the possibility that further information may need to be requested from public authorities. The time periods for public participation should at a minimum be long enough for a response to a request for information to be made in the ordinary course. Yet, if the request for information requires an extension, or if some requested matter is refused under the exemptions of article 4, delays may result. The public participation procedures under article 6 might need to be flexible enough to respond to such eventualities, for example, by providing that a member of the public who believes that his or her request for information relating to a particular public participation proceeding has been wrongfully refused or delayed may demand an extension of the public participation proceedings pending resolution of an appeal.”*

<sup>5</sup> Ebbesson, Jonas, A Modest Contribution to Environmental Democracy and Justice in Transboundary Contexts: The Combined Impact of the Espoo Convention and Aarhus Convention, in Review of International and European Community International Law, RECIEL 20 (3) 2011, Page 249: “The most relevant part of the Aarhus Convention for EIAs is the standards on public participation in decision making. Yet, the right to access to information and the right to access to justice also matter for effective EIAs. Access to adequate information is a prerequisite for effective assessments, and should be provided through the procedure and documentation of the EIA. Access to justice includes the possibility to have the EIA procedure as well as the substance – or lack of substance – in the EIA documentation challenged and reviewed.”

#### 4. Antrag

Die Beschwerdeführerin stellt daher den

#### **A n t r a g,**

das zuständige Verwaltungsgericht möge

- (i) gemäß Art 130 Abs 4 B-VG iVm § 28 Abs 2 VwGVV in der Sache selbst entscheiden und der Beschwerde stattgeben, da der angefochtene Bescheid an inhaltlicher Rechtswidrigkeit leidet.
- (ii) den Auftrag aufheben und dem Antrag der Beschwerdeführerin stattgeben, *in eventu*
- (iii) den angefochtenen Bescheid in seinem Spruch aufheben und die Angelegenheit an die Behörde zurückzuverweisen.
- (iv) die gegenständliche Beschwerde mit der Beschwerde von Frau Friederike Egle, Amerdonastraße 13, A-6820 Frastanz, verbinden.

#### **A n r e g u n g:**

das Verwaltungsgericht wolle dem Gerichtshof der Europäischen Union folgende Frage zur Auslegung des Artikel 2 Z 1 der Umweltinformations-RL 2003/4/EG gemäß Artikel 267 Abs 3 AEUV zur Vorabentscheidung vorlegen:

1. Steht das Unionsrecht, insbesondere Artikel 2 Z 1 Umweltinformations-Richtlinie 2003/4/EG in Verbindung mit Artikel 6 Abs 3 lit c UVP-Richtlinie 2011/92/EU, einer nationalen Rechtslage entgegen, nach der es sich bei den Ausgangsdaten eines Verkehrsmodells, dessen Annahmen die Höhe der Verkehrsmengen und über diese die Umweltauswirkungen hinsichtlich Luft und Lärm in einem UVP-Genehmigungsverfahren entscheidungswesentlich beeinflussen, nicht um Umweltinformationen handelt?

  
**Andrea Matt**