

Informationen zur Beschwerde der Bürgerinitiative „mobil ohne Stadttunnel“ gegen den Genehmigungsbescheid „Stadttunnel Feldkirch“ der Landesregierung Vorarlberg

Die am 18. August 2015 eingereichte Beschwerde wurde von der Vertreterin der Bürgerinitiative, Andrea Matt, und weiteren in der Bürgerinitiative ehrenamtlich tätigen Personen erarbeitet. Kompetent unterstützt und beraten wurden das Team durch Mag. Lukas Tschapeller, Anwaltskanzlei HEINZLE NAGEL, dessen Finanzierung die Umweltorganisationen VCL und LGU sowie weitere Sponsoren übernommen haben. Für diese Unterstützung danken wir herzlich. In der Folge haben Privatpersonen und Umweltorganisationen die Textbausteine übernommen und ebenfalls Beschwerde eingereicht.

Die 93 Seiten umfassende Beschwerde der Bürgerinitiative kann [hier](#) eingesehen werden. Nachfolgend haben wir aktuell wichtige Informationen zum UVP-Verfahren „Stadttunnel Feldkirch“ und zur Beschwerde zusammengestellt.

1. Vorgeschichte

Die Planungen Österreichs, die österreichische und die schweizerische Autobahn über eine südliche Umfahrung der Stadt Feldkirch zu verbinden, sind mehr als 50 Jahre alt. Die Route „Feldkirch zur Staatsgrenze bei Tisis“ war bereits 1964 ins Bundesstraßengesetz aufgenommen worden (siehe Bild). Mit dem Bundesstraßengesetz 1971 wurde aus ihr die S17 Liechtensteiner Schnellstraße. 2002 wurde aus ihr eine Landesstraße. Seit dieser Überländerung hat der Bund Österreich 40 Mio Euro für die „Umfahrung Feldkirch Süd“ reserviert. Die Landesregierung Vorarlberg hat erklärt, sie werde diese 40 Mio Euro für das Projekt „Stadttunnel Feldkirch“ verwenden.

Rheintalautobahn

Staatsgrenze nördlich Lochau — Bregenz —
Lauterach—Dornbirn—Feldkirch zur Wiener
Straße östlich Bludenz;
Lauterach zur Staatsgrenze nächst Höchst;
Feldkirch zur Staatsgrenze bei Tisis.

83. Stück — Ausgegeben am 5. August 1971 — Nr. 286

1545

VERZEICHNIS 2

Bundesstraßen S (Bundes Schnellstraßen)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
S 1	Marchfelder Schnellstraße	Wien/Kaisermühlen (A 20, A 22, A 24)—Groß Enzersdorf— Staatsgrenze bei Schloßhof.
S 2	Donaukanal Schnellstraße	Wien/Prater (A 4, A 20)—Donaukanal—Wien/Floridsdorf (A 22)—Wien/Stammersdorf (A 5).
—		
S 17	Liechtensteiner Schnellstraße	Feldkirch (A 14)—Staatsgrenze bei Tisis.

In Liechtenstein wehrt man sich seit langem gegen das Vorhaben. 2005 stellte die liechtensteinische Regierung den Schlussbericht „Zweckmäßigkeit Beurteilung von Varianten zur Entlastung von Feldkirch“ vor. Sie hatte eine Studie in Auftrag gegeben, um die verkehrlichen Auswirkungen des Projektes Letzetunnels zu aktualisieren und möglichen Alternativen gegenüberzustellen. Einige wichtige Ergebnisse der Studie:

- Die Amtsvariante Letzetunnel führt zu einer deutlichen Steigerung der Belastung beim Grenzübergang Schaanwald (S. 46). Der Verkehr auf der Bärenkreuzung wird sich nach Bau des Letzetunnels praktisch gleich wie heute abwickeln. Es ergibt sich 2015 praktisch keine Verkehrsentslastung gegenüber 2005 (S. 50).
- Je stadtnaher der Bypass (Anm. Autoren: die Umfahrung), desto grösser ist die Verkehrsentslastung an der Bärenkreuzung (S. 47).

Die Landesregierung Vorarlberg reagierte prompt. Aussagen des damaligen Verkehrslandesrates Manfred Rein aus einem Interview vom 15. Juli 2005 in den Vorarlberger Nachrichten.

Rein: „Dass die Amtsvariante die grosse Entlastung bringt, war und ist verlogen.“

Rein: „Die Südumfahrung Feldkirch wäre in der vorliegenden Variante eindeutig eine Transitschleuse.“

Rein: „Die bestehende Variante wird optimiert. Es bleibt sicherlich beim Tunnel, aber mit Anbindungen.“

Im UVP-Verfahren „Stadttunnel Feldkirch“ wird nun diese optimierte Variante auf



ihre Umweltauswirkungen geprüft. Die Route des alten Letzetunnels wurde so verändert, dass zwei Stadtanbindungen möglich werden. Der (neue) Letzetunnel und die Stadtanbindungen werden durch einen grossen unterirdischen Kreisel (70 m Durchmesser) verbunden.

Es ist daher davon auszugehen, dass die Verkehrswirkungen für Liechtenstein praktisch die gleichen sind, weil in der neuen Variante die alte Transitschleuse versteckt enthalten ist.

Bereits 2009 hat die Regierung ein Positionspapier zur Verkehrsplanung Feldkirch Süd“ verabschiedet und lehnt in diesem die Tunnelspange Feldkirch Zentrum bis Tisis ab. Dieses ist nach wie vor gültig. Dies hat die Regierung mehrfach betont. Auch wurde das Positionspapier im UVP-Verfahren der Stellungnahme der Regierung zur Umweltverträglichkeitserklärung beigelegt.

Das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein stellte zum Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ fest: „Das Land Vorarlberg plant die Realisierung der Südumfahrung Feldkirch. (...) Für die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein bringt diese Massnahme keinen Nutzen. Eine durch die Massnahme allenfalls induzierte Zunahme des Transitverkehrs von der österreichischen Autobahn A14 durch das Liechtensteiner Unterland zur schweizerischen Autobahn A13 ist mittels geeigneter Massnahmen zu unterbinden.“

2. Die zentrale Rolle des Verkehrsmodells

Da mit dem Vorhaben eine neue Straßeninfrastruktur geschaffen wird, ist der durch das Tunnelsystem erzeugte Verkehr der Hauptverursacher von Umweltbelastungen. Der Verkehrsuntersuchung kommt somit eine zentrale Rolle im gesamten UVP-Verfahren zu. Diese zentrale Bedeutung des Verkehrsmodells wird nicht nur von der Bürgerinitiative, sondern auch von den Verkehrsplanern sowie den Sachverständigen, insbesondere denen für Luft und Lärm, in ihren Berichten und Gutachten betont und ist somit unbestritten.

Wenn nun die Untersuchungen zu Luft und Lärm zu dem Ergebnis kommen, die Erhöhung der Luft- und Lärmbelastungen seien der Bevölkerung in den Gebieten, in denen die Verkehrsmengen zunehmen, zumutbar oder sogar unerheblich, dann beruhen diese Aussagen auf den mit dem Verkehrsmodell prognostizierten Verkehrsmengen. Doch jedes Verkehrs-

modell geht von Annahmen aus und kann über diese Annahmen gezielt beeinflusst – ja sogar manipuliert – werden.

Deshalb hat die Bürgerinitiative bei der Prüfung der Unterlagen des Umweltverträglichkeitsberichtes den Schwerpunkt auf das Verkehrsmodell gelegt und dort auch zahlreiche Einwendungen gemacht. Zwei der Einwendungen waren so gravierend, dass die Unterlagen nachgebessert werden mussten.

- Da die ersten Reisezeitmessungen im Januar, einem der beiden Monate mit dem geringsten Verkehrsaufkommen durchgeführt worden waren, mussten sie im Herbst 2014 wiederholt werden. Mit dem Ergebnis, dass die Verkehrsmenge auf der Relation Walgau – Liechtenstein angehoben werden musste.
- Der LKW-Verkehr, insbesondere der Stau an der Grenze Tisis/Liechtenstein, musste vertiefter untersucht werden. Da der Stau deutlich häufiger auftritt, als in den Unterlagen dargestellt, enthält die Genehmigung die aufschiebende Bedingung, dass der Stadttunnel nur dann eröffnet werden darf, wenn nachgewiesen werden kann, dass durch die LKW-Abfertigung keine Staus entstehen können.

Doch noch immer enthält das Verkehrsmodell verkehrsmindernde Annahmen, die aus Sicht der Bürgerinitiative offensichtlich fachlich nicht korrekt sind. Folgende Punkte wurden daher ua. in die Beschwerde aufgenommen:

2.1. Prognosehorizont 2025 ist zu kurz

Beim Prognosehorizont im Verkehrsmodell handelt sich um eine der zentralen Annahmen im Verkehrsmodell. Je weiter er in die Zukunft gesetzt wird, desto höher sind die absoluten Verkehrsmengen. Von den Verkehrsmengen abhängig ist wiederum die Höhe der absoluten Luft- und Lärmbelastung bzw die in der UVP erforderliche Prüfung, ob die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Gesundheit eingehalten werden können.

Die in der UVP verwendete Prognose 2025 stellt die Situation dar, zu der laut eigenen Angaben der Konsenswerber die höchsten Entlastungen für Anrainer und Umwelt zu erwarten sind. Aufgrund der dann erst geringen Verkehrszunahme sind zu diesem Zeitpunkt aber auch die Belastungen für die Menschen außerhalb der Tunnelportale noch am geringsten. Aus Sicht der Bürgerinitiative ist dieser Zeitpunkt nicht angemessen gewählt, weil die Verkehrsmengen ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme wieder zunehmen und in einer UVP nachgewiesen werden muss, dass die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub in einem realistischen Szenario langfristig eingehalten werden können.

Es handelt sich hierbei um einen gravierenden Beschwerdepunkt, da sowohl das Immissionsschutzgesetz Luft als auch das UVP-Gesetz aufgrund der Vorgabe „langfristig“ bzw „dauerhaft“ einen längeren Prognosehorizont voraussetzen. Wird jedoch – wie in der Beschwerde gefordert - der Horizont 2035 verwendet, können mit hoher Wahrscheinlichkeit die Genehmigungsvoraussetzungen nicht mehr eingehalten werden.

2.2. Reisezeitmessungen nicht korrekt

Je höher der Reisezeitgewinn bei Fahrt durch den Tunnel im Verhältnis zur Fahrt über die Bärenkreuzung ist, desto mehr Verkehr entsteht. Wie entscheidend dies ist, lässt sich an der Wirkung erkennen, die sich aufgrund der im UVP-Verfahren notwendigen Korrektur der Reisezeiten ergab. Nach Erhöhung des Reisezeitgewinns von 2 Minuten auf 3:30 Minuten musste die Annahme für den induzierten Verkehr auf der Relation Walgau-Liechtenstein von

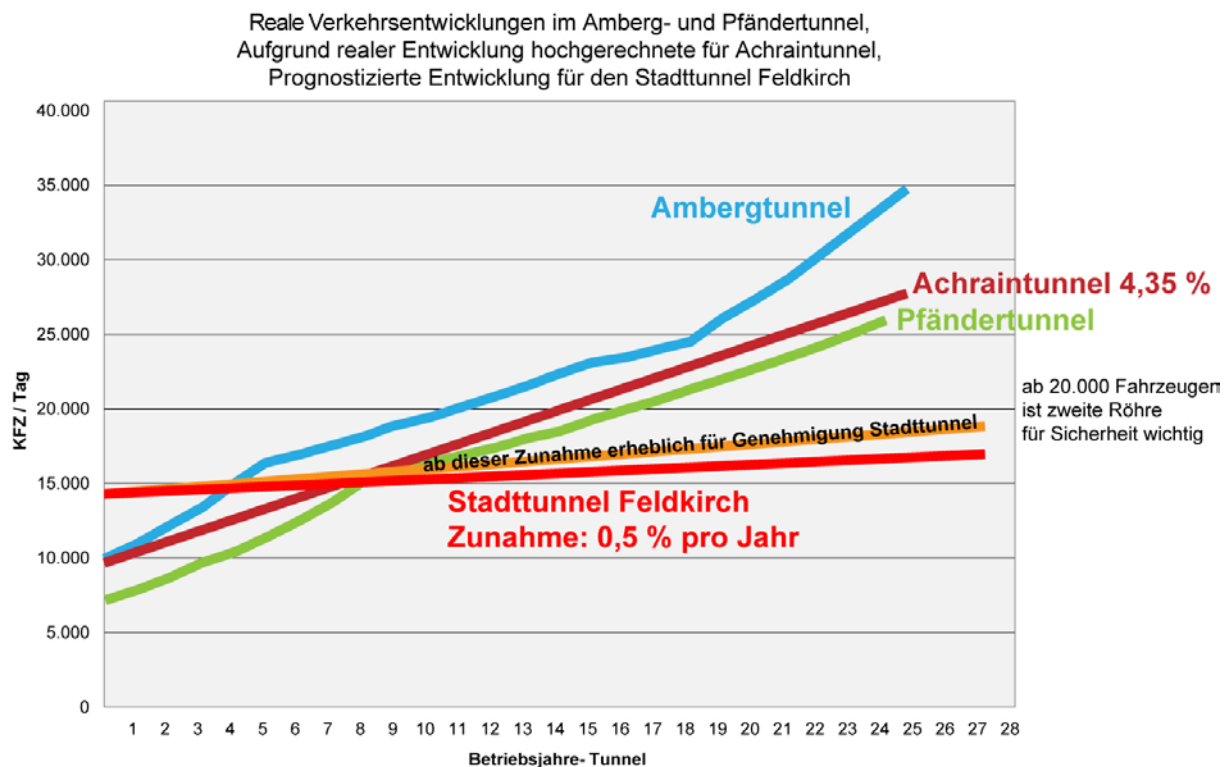
4,3 % auf 7,6 % angehoben werden. In der Folge erhöhte sich auch die durch den Stadttunnel Feldkirch induzierte Verkehrsmenge an der Grenze Tisis/Schaanwald um 19 % von 1.490 auf 1.770 Fahrzeuge pro Tag.

Wie in der Beschwerde ausführlich erklärt, wird der Reisezeitgewinn mit Hilfe nicht korrekter Annahmen wie mittlere Geschwindigkeit von 40 km/h im Stadttunnel immer noch unrealistisch niedrig gehalten. Auf der Relation Walgau – Liechtenstein beträgt der Reisezeitgewinn laut Verkehrsmodell nur 3:30 Minuten.

2.3. Zu niedrige Hochrechnungsfaktoren

Der Hochrechnungsfaktor wirkt sich auf die absolute Verkehrsmenge der Nullprognose aus. Damit beeinflusst er auch die Höhe der relativen Verkehrsmenge zwischen Nullprognose und Vollausbau, die wiederum für die Berechnung verwendet wird, ob die zusätzliche Luftbelastung in Liechtenstein so relevant ist, dass sie untersucht werden muss. Das Verkehrsmodell verwendet Hochrechnungsfaktoren zwischen 0,5 % und 1,75 %.

Für die wichtige Relation Walgau – Liechtenstein wird der niedrigste Hochrechnungsfaktor 0,5 % angenommen. Dies ist unplausibel, sobald man ihn mit der realen Entwicklung in anderen Tunnelstrecken vergleicht.



Sobald im Stadttunnel Feldkirch eine höhere Steigerungsrate als 0,5 % angenommen wird, beispielsweise 0,7 % (orangefarbene Linie), ist die Verkehrszunahme bereits so erheblich, dass es zu unzumutbaren Luft- und Lärmbelastungen ausserhalb der Tunnelportale kommt und der Stadttunnel sehr wahrscheinlich nicht mehr genehmigungsfähig ist.

2.4. Verkehrsmindernde Begleitmassnahmen

Den verkehrsmindernden Begleitmassnahmen kommt eine entscheidungswesentliche Rolle zu. Denn bei der Beurteilung, ob die zusätzlichen Luft- und Lärmbelastungen relevant sind, kommt es nicht auf die absoluten Höhen an, sondern auf die Veränderungen relativ zur Situ-

ation ohne Tunnelbau. Wie hoch diese Veränderungen nun sind, wird mit den verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen beeinflusst. Es gilt: je größer die Verkehrszunahme ohne Tunnel relativ zur Situation mit Tunnel ist, desto größer ist auch die Zunahme der Luft- und Lärmbelastung.

Für die verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen wie die Neugestaltung des Strassenraums, Temporeduktionen und die Optimierung der Signalsteuerungen bestehen nun zwar Vorschläge und sie werden im Verkehrsbericht beispielhaft aufgelistet, aber keine einzige der Massnahmen ist in einer Weise konkretisiert oder beschlossen worden, die tatsächlich gewährleistet, dass die real mögliche, massive Verkehrszunahme dauerhaft und langfristig verhindert werden kann. Es besteht lediglich eine Absichtserklärung: „Die Begleitmaßnahmen sollen die [...] beschriebenen Wirkungen sicherstellen, die dazu beschriebenen Möglichkeiten sind als mögliche Beispiele zu verstehen. [...] Dieser Grundsatzbeschluss erfolgt nach Maßgabe der noch zu prüfenden Finanzierbarkeit der noch zu entwickelnden Maßnahmen.“

Im UVP-Verfahren wird die verkehrsmindernde Wirkung nicht transparent und nachvollziehbar dargestellt. Es wird auch nicht nachgewiesen, dass es tatsächlich möglich ist, mit Hilfe dieser Maßnahmen die prognostizierten Verkehrsmengen auf das angenommene Mass zu verringern. Trotzdem sind die Maßnahmen verkehrsmindernd in das Verkehrsmodell eingeflossen. Diese Vorgehensweise ist in einem UVP-Verfahren nicht zulässig (siehe Punkt 3.).

2.5. Inneralpiner Verkehr nicht korrekt ermittelt

Die Ermittlung des Anteils des alpenquerenden und inneralpinen KFZ-Verkehrs auf der Relation Knoten A14 – Grenze Tisis/Schaanwald ist aus mehreren Gründen für die Genehmigungsentscheidung erheblich (siehe Beschwerde). Besonders wichtig ist sie, weil die Alpenkonvention zur Anwendung kommt und die Höhe des inneralpinen Verkehrs relevant für die Beurteilung ist, ob es sich beim Stadttunnel Feldkirch um ein hochrangiges Strassenprojekt für den inneralpinen Verkehr handelt.

Wie hoch der inneralpine KFZ-Verkehr ist, wurde jedoch nicht korrekt ermittelt, weil die Befragung im Mai 2013 durchgeführt wurde, eine Mai-Befragung die Situation jedoch nicht repräsentativ darstellen kann.

Die von der Abteilung Straßenbau des Amtes der Vorarlberger Landesregierung 2011 in Auftrag gegebene Studie

„Landesstraßenverkehr in Vorarlberg“ zeigt auf, dass die Belastungen auf den Landesstraßen Vorarlbergs während eines Kalenderjahres in der Regel deutlich schwanken und durch die Lage der Feiertage und Ferienzeiten beeinflusst werden. Da das Jahr 2008 stark durch die wirtschaftliche Lage beeinflusst wurde, stellt dies ein Sonderfall dar und hat unbeachtet zu bleiben. In der Regel finden im Mai deutlich weniger der Fahrten statt, insbesondere der, die für die Ermittlung des inneralpinen Verkehrs relevant sind.

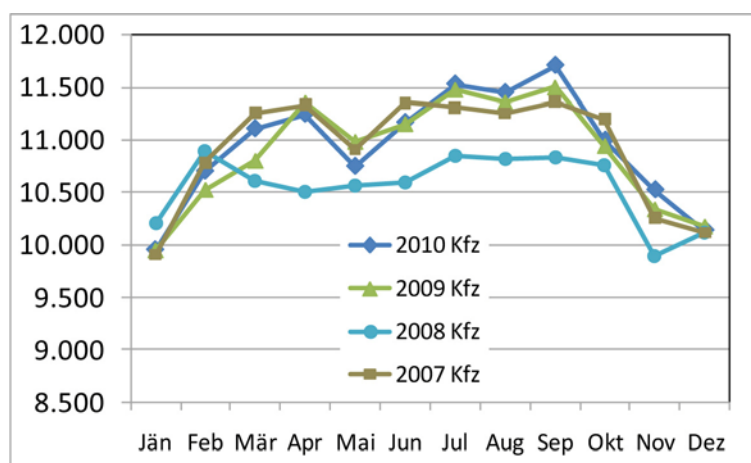


Abbildung 4: Veränderungen des Gesamtverkehrs über das Jahr

Auch die Höhe des inneralpinen LKW-Verkehrs wurde nicht korrekt ermittelt.

2.6. Wirkung der Route als Autobahnverbindung

Umstritten ist im Verfahren, in welchem Umfang der Stadttunnel Verkehr aufnimmt, der die Route über Feldkirch - Liechtenstein als Autobahnverbindung zwischen der österreichischen A14 und der schweizerischen A13 nutzt. Entscheidend ist diese Fragestellung für die Genehmigungsentscheidung aus zwei Gründen:

- Je höher der Anteil des Verkehrs ist, der weitere Strecken zurücklegt, desto höher ist die Verkehrszunahme bei Bau des Stadttunnels und desto erheblicher sind auch die Luft- und Lärmbelastungen.
- Der Anteil des Verkehrs, der die Route als Autobahnverbindung nutzt, ist ein Kriterium für die Beurteilung, ob der Stadttunnel deshalb ein hochrangiges Strassenprojekt für den inneralpinen Verkehr ist, weil er eine fehlende Hauptverbindung substituiert.

In der Beschwerde wird aufgezeigt, dass etwa ein Drittel des KFZ-Verkehrs und mehr als die Hälfte des LKW-Verkehrs, der über die Grenze Tisis/Schaanwald fährt, die Route als Autobahnverbindung nutzt. Dies wurde im UVP-Verfahren ignoriert.

2.7. Antrag auf Aushändigung der Ausgangsdaten des Verkehrsmodells

Wie in den Stellungnahmen und der Beschwerde der Bürgerinitiative dargestellt, sind die Indizien dafür, dass die Verkehrsmengen und damit die Umweltauswirkungen im UVP-Verfahren schöngerechnet wurden, schwerwiegend. Zudem haben die Projektwerber nicht alle Annahmen im Verkehrsbericht offen gelegt. Aufgrund fehlender Grundlagen ist es der Bürgerinitiative wie allen anderen Parteien und auch den von der Regierung Liechtensteins beauftragten Experten nicht möglich, Aussagen des Verkehrsplanungsbüros zu widerlegen und dem Sachverständigen Verkehr auf gleicher fachlicher Ebene zu begegnen.

Dies war allen Beteiligten bereits im Herbst 2014 bekannt. Die Bürgerinitiativen haben daher mit Bezug auf das Umweltinformationsgesetz bei der UVP-Behörde den Antrag gestellt, die Ausgangsdaten des Verkehrsmodells in elektronischer Form zu erhalten. Ziel war es, ein Gutachten bei einem Verkehrsexperten in Auftrag zu geben, um bereits an der mündlichen Verhandlung im Dezember 2014 den Sachverständigen Verkehr und dem Verkehrsplanungsbüro auf der gleichen fachlichen Ebene begegnen zu können.

Der Antrag wurde von der Landesregierung Vorarlberg mit der Begründung abgelehnt, es handle sich bei den Ausgangsdaten des Verkehrsmodells nicht um Umweltinformationen. Gegen diese Entscheidung haben die Vertreterinnen der beiden Bürgerinitiativen, Andrea Matt und Friederike Egle, Beschwerde beim Landesverwaltungsgericht Vorarlberg eingereicht. Da das Verfahren anhängig ist, haben die beiden Bürgerinitiativen sowie Egle als Privatperson beantragt, das Verfahren zum Genehmigungsentscheidung auszusetzen, bis geklärt ist, ob die Ausgangsdaten des Verkehrsmodells ausgehändigt werden müssen.

Sollten die Bürgerinitiativen bzw die beiden Vertreterinnen die Ausgangsdaten des Verkehrsmodells erhalten, kann dies für die Genehmigungsentscheidung weitreichende Konsequenzen haben, weil dann die Ergebnisse einer Prüfung durch einen von den Bürgerinitiativen beauftragten Verkehrsexperten bei der Beurteilung der Genehmigungsentscheidung berücksichtigt werden müssen. Wenn er wesentliche Mängel im Verkehrsmodell nachweisen kann, ist dies für das Verfahren entscheidend, weil ein Gericht seine fachliche Kompetenz gleichwertig zu der eines Sachverständigen einzustufen hat.

3. Umweltauswirkungen nicht vollständig ermittelt, Umgehung der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zentrale Aufgabe eines UVP-Verfahrens ist die Ermittlung der möglicherweise erheblichen Umweltauswirkungen unter Beteiligung der Öffentlichkeit. Ziel ist die Optimierung des Projektes im Hinblick auf die Umweltauswirkungen. Im Sinne des Vorsorgeprinzips sollen erhebliche Umweltauswirkungen vermieden werden.

Durch die Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit – also der Menschen, die in dem Gebiet leben, in dem erhebliche Umweltauswirkungen möglich sind – und von Umweltorganisationen soll sichergestellt werden, dass das Verfahren korrekt abläuft und das Umweltrecht eingehalten wird. Dies zu einem Zeitpunkt, an dem alle Optionen noch offen sind, also bevor das Projekt genehmigt und mit seiner Realisierung begonnen wird.

Wie der EFTA-Gerichtshof in seinem Urteil E-3/15, LGU gegen Gemeinde Vaduz, festgestellt hat, ist es nicht zulässig, entscheidungswesentliche Fragen mittels Auflagen aus einem UVP-Verfahren in ein nachgelagertes Verfahren zu verlagern, in dem der betroffenen Öffentlichkeit kein Beschwerderecht zukommt.

Die Bürgerinitiative wehrt sich in der Beschwerde auch dagegen, dass im UVP-Verfahren Stadttunnel Feldkirch diese verfahrensrechtlichen Grundsätze mehrfach nicht eingehalten wurden. Insbesondere kritisiert sie:

- Welche **verkehrs-mindernden Begleitmassnahmen** in der Stadt Feldkirch gesetzt werden, wurde mit einer Auflage in ein nachgelagertes Verfahren ohne Öffentlichkeitsbeteiligung verlagert. Da die Höhe der Verkehrszunahme und damit der Luft- und Lärmbelastung unmittelbar von der verkehrlichen Wirkung der Begleitmassnahmen abhängig ist, es sich also um eine Frage von extrem hoher Entscheidungsrelevanz handelt, stellt dies aus Sicht der Bürgerinitiative ein schwerwiegender Verstoss dar.
- Mit welchen **Begleitmassnahmen** gewährleistet wird, dass die (zu niedrig) prognostizierten Verkehrsmengen in Liechtenstein eingehalten werden können, wurde mit einer Auflage in ein nachgelagertes Verfahren ohne Öffentlichkeitsbeteiligung verlagert.
- Die **Massnahmen zur LKW-Zollabfertigung** wurden in ein nachgelagertes Verfahren ohne Öffentlichkeitsbeteiligung verlagert. Dies wiegt besonders schwer, weil vom LKW-Verkehr eine besonders hohe Umweltbelastung ausgeht und er aktuell über die Zollabfertigung gezwungen wird, über den Grenzübergang Tisis/Schaanwald zu fahren. Unter Umständen muss ein LKW-Parkplatz geschaffen werden.
- Die erheblichen Umweltauswirkungen der **Deponierung** von 1,45 Mio t Bauschutt, darunter 1,1 Mio t Tunnelausbruch, wurden nicht ermittelt.

Diese Beschwerdegründe sind so gravierend, dass ein Gericht in den Fällen, in denen es sie anerkennt, in der Regel die Genehmigungsentscheidung aufhebt und an die UVP-Behörde zur neuerlichen Beurteilung zurückverweist. Dies entspricht einem „Zurück an den Start“.

4. Alpenkonvention

Unbestritten ist, dass die Alpenkonvention und ihr Verkehrsprotokoll zur Anwendung kommen. Umstritten ist aber, ob ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr nach Art 11 Abs 2 VP vorliegt und daher die erweiterten Genehmigungsvoraussetzungen

eingehalten werden müssen. Die belangte Behörde hat diese Prüfung unterlassen, obwohl die Bürgerinitiative dies bereits in ihrer Stellungnahme eingewendet hat.

Die erweiterten Genehmigungsvoraussetzungen sind im gegenständlichen UVP-Verfahren so wichtig, weil sie vier Bedingungen umfassen, die alle eingehalten werden müssen. Dies ist in der Praxis nur selten möglich, sodass die Verwirklichung hochrangiger Straßenprojekte für den inneralpinen Verkehr wohl regelmäßig mit dem Verkehrsprotokoll unvereinbar ist (*Heuck*, Infrastrukturmaßnahmen für den alpenquerenden und inneralpinen Gütertransport, 2013, S 187). Deshalb geht die Beschwerde der Bürgerinitiative ausführlich auf die Alpenkonvention und diese vier Bedingungen ein.

Hinsichtlich der Rechtsfrage, ob es sich um ein hochrangiges Strassenprojekt für den inneralpinen Verkehr handelt, wird von Seiten der Projektwerberin und des Sachverständigen Verkehr systematisch auf den geringen Anteil des überregionalen Verkehrs hingewiesen. Unberücksichtigt lassen sie, dass Art 11 Abs 2 VP explizit auf den inneralpinen Verkehr verweist und genau dieser beim konkreten Straßenprojekt Stadttunnel Feldkirch sehr hoch ist. 98 % des Verkehrs an der Grenze sind dem inneralpinen Verkehr zuzuordnen. Zieht man davon den lokalen, städtischen Verkehr Feldkirchs ab, zählt noch mindestens 80 % des KFZ-Verkehrs zum inneralpinen Verkehr. 85 % des LKW-Verkehrs fahren ohne Halt in Feldkirch von der Grenze auf die A14. Der inneralpine Verkehr dominiert somit auf der Relation Knoten A14 – Grenze Tisis/Schaanwald und ist ein starkes Indiz dafür, dass ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr vorliegt.

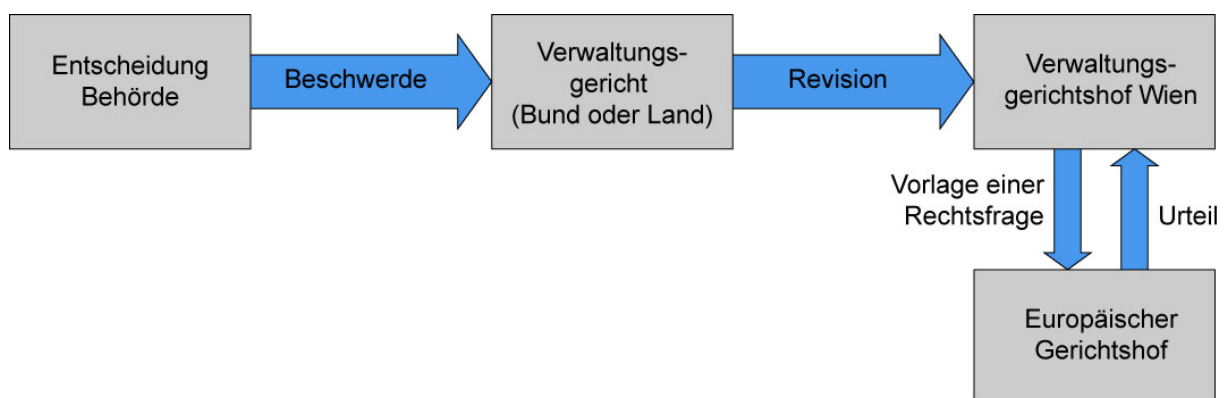
Dass die Projektwerber, der Sachverständige Verkehr und die UVP-Behörde die Bedeutung des Stadttunnels für den inneralpinen Verkehr systematisch ignorieren und sich in ihren Ermittlungen und Beurteilungen praktisch ausschließlich auf die Bedeutung der Route für den alpenquerenden und überregionalen Verkehr konzentrieren, ist ein entscheidungswesentlicher Verfahrensmangel.

In der Beschwerde wird – dies haben Alpenkonventions-Experten bestätigt - sehr stringent nachgewiesen, dass es sich beim gegenständlichen Projekt Stadttunnel Feldkirch um ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr nach Art 11 Abs 2 VP handelt, so dass die erweiterten Genehmigungskriterien lit a) bis d) *leg cit* kumulativ zur Anwendung gelangen. Da aber weder die Alternativenprüfung alpenkonventionskonform durchgeführt wurde, noch die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen wurde und wesentliche Nachhaltigkeitskriterien nicht berücksichtigt wurden, ist das Projekt nicht genehmigungsfähig, sobald die erweiterten Genehmigungskriterien der Alpenkonvention eingehalten werden müssen. Die Rechtsfrage ist somit entscheidungswesentlich.

Da die EU der Alpenkonvention beigetreten ist und auch das Verkehrsprotokoll genehmigt hat, sind die Vorschriften des Verkehrsprotokolls integraler Bestandteil der Unionsrechtsordnung. Im Rahmen dieser Rechtsordnung ist der Europäische Gerichtshof für die Auslegung der Bestimmungen des Verkehrsprotokolls zuständig. Deshalb hat die Bürgerinitiative in der Beschwerde beantragt, die Rechtsfrage, ob es sich beim Projekt Stadttunnel Feldkirch um ein hochrangiges Strassenprojekt für den inneralpinen Verkehr nach Art 11 Abs 2 VP handelt, dem Europäischen Gerichtshof vorzulegen. Da diese Rechtsfrage noch nie Gegenstand eines Gerichtsverfahrens war und die Auslegung der Bestimmung nicht zweifelsfrei möglich ist, darf ein österreichisches Gericht diese Rechtsfrage eigentlich nicht selbst beantworten, sondern ist grundsätzlich dazu verpflichtet, sie dem Europäischen Gerichtshof vorzulegen.

5. Wie lange dauert es, bis die Gerichte entschieden haben?

Ab jetzt entscheiden die Gerichte. Eine Beschwerde gegen die Entscheidung einer Behörde, Bescheid genannt, geht in erster Instanz an ein Verwaltungsgericht des Bundes oder des Landes, abhängig von der konkreten Rechtsfrage. Gegen eine Entscheidung eines Verwaltungsgerichtes ist in den Fällen, in denen sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof Wien (VwGH) möglich. Handelt es sich um eine Rechtsfrage, die in die Zuständigkeit der Europäischen Union fällt, kann beantragt werden, sie dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) vorzulegen. Ob dies gemacht wird, entscheidet der VwGH. Wenn er vorlegt, lässt er das Gerichtsverfahren ruhen, bis der EuGH über die Rechtsfrage entschieden hat. Erst danach trifft er seine Entscheidung. Ergänzend zu einer Revision ist auch eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof möglich.



Ein Gerichtsverfahren, in dem eine Rechtsfrage dem EuGH vorgelegt wird, kann ab der Entscheidung der Behörde bis zur rechtskräftigen Entscheidung des VwGH mehrere Jahre dauern. Im Fall Gruber (Rs C-570/13), der dem EuGH, vorgelegt wurde, hatte die Behörde die Entscheidung im Dezember 2012 getroffen. Der VwGH (Gz 2015/04/0003) entschied im August 2015. Insgesamt dauerte das Verfahren 2 Jahre 8 Monate. Das UVP-Gerichtsverfahren ist jedoch weit komplexer, weil die Bürgerinitiative in der Beschwerde beantragt hat, die Ergebnisse zweier anderer Gerichtsverfahren zu berücksichtigen.

5.1. Parteistellung der Bürgerinitiative

Das erste Gerichtsverfahren zur Klärung der Frage, ob einer ausländischen Bürgerinitiative Parteistellung in einem UVP-Verfahren zukommt, läuft seit Oktober 2014. Mitte Juli 2015 hat die Bürgerinitiative die Revision an den österreichischen Verwaltungsgerichtshof eingereicht. Da es sich um eine Frage von europaweiter Bedeutung handelt, wurde beantragt, sie dem Europäischen Gerichtshof vorzulegen. Ob dies geschieht, wird der Verwaltungsgerichtshof wahrscheinlich im Frühjahr 2016 entscheiden. Legt der VwGH nicht vor, kann das Verfahren zur Parteistellung bereits im Frühjahr 2016 enden. Legt er vor, verzögert sich die Entscheidung wohl mindestens um ein Jahr und dürfte frühestens im Sommer/ Herbst 2017 vorliegen.

5.2. Antrag auf Aushändigung der Ausgangsdaten des Verkehrsmodells

Wie unter Punkt 2.7. bereits erläutert, ist das Gerichtsverfahren zum Verkehrsmodell vor dem Landesverwaltungsgericht Vorarlberg anhängig. Entschieden hat die Landesregierung Anfang April 2015. Die Beschwerde wurde Ende April 2015 eingereicht. Da ein Verwaltungsgericht über eine Beschwerde innerhalb eines halben Jahres entscheiden soll, kann man

davon ausgehen, dass es noch 2015 zur Entscheidung kommt. Da auch dieser Rechtsfrage grundsätzliche, ja sogar europaweite Bedeutung zukommt, ist davon auszugehen, dass die Partei, die unterliegt, Revision an den VwGH einreichen wird. Dessen Entscheidung könnte dann im Herbst 2016 oder – bei Vorlage an den EuGH – Anfang 2018 vorliegen.

5.3. UVP-Genehmigungsentscheidung Stadttunnel Feldkirch

Da unbestritten ist, dass die drei Verfahren zusammenhängen, kann man davon ausgehen, dass das Verfahren gegen die UVP-Genehmigungsentscheidung solange ruht, bis die letztinstanzliche Entscheidung in den anderen beiden Verfahren getroffen ist. Sollte dies der Fall sein, beginnt das eigentliche UVP-Gerichtsverfahren vielleicht erst in einem Jahr. Es kann aber auch erst deutlich später beginnen. Eine Prognose, wann es endet, ist aufgrund der vielfältigen Möglichkeiten und Unsicherheiten zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich.

6. Vielfältige Mobilität ist auch ohne Stadttunnel möglich

Bis über die UVP-Genehmigungsentscheidung rechtskräftig entschieden ist, öffnet sich sehr wahrscheinlich ein Handlungsfenster von mehreren Jahren. Aufgrund der vielen Untersuchungen und Studien, die im Vorfeld und während des UVP-Verfahrens gemacht wurden, ist deutlich geworden, wo wesentlicher Handlungsbedarf besteht.

6.1. S-Bahn FL.A.CH

Auf die hohe Bedeutung des S-Bahn-Ausbaus FL.A.CH weisen verschiedenste Studien hin. In der Alternativenprüfung (siehe Übersicht im Anhang) wurde festgestellt, dass das Strassennetz bereits bestens ausgebaut ist. Die Erreichbarkeit mit dem Auto ist sehr gut. Nachholbedarf besteht hingegen bei Fuss- und Radwegen sowie der Bahn. In der Vergangenheit wurde fast ausschliesslich in die Strasseninfrastruktur investiert. Deshalb werden auch die meisten Wege mit dem Auto zurückgelegt. Erst wenn die Erreichbarkeit mit der Bahn signifikant verbessert wird, so dass sie gut ist, wird die Bahn auch so attraktiv, dass Berufstätige, die täglich von Vorarlberg nach Liechtenstein fahren, sie gerne nutzen

Im [Infrastrukturreport Liechtenstein 2013](#) wird die S-Bahn FL.A.CH als Meilenstein bezeichnet. Sie bedeute eine Schlüsselinfrastruktur für die wirtschaftliche Weiterentwicklung der gesamten Region. Die rasche Umsetzung solle nicht durch bürokratische Verfahren oder politische Stimmungsmache im Vorfeld eines Volksentscheides gefährdet werden.

Infrastrukturprojekte wie die S-Bahn werden in der Regel dann in einer Abstimmung angenommen, wenn es zu einer Win-Win-Situation für Wirtschaft und Umwelt kommt. Genau dies ist bei der S-Bahn FL.A.CH der Fall. Da die Wirtschaft parteipolitisch unabhängig agieren kann und ihr die Bevölkerung vertraut, kommt ihr bei der Überzeugungsarbeit eine Schlüsselrolle zu. Stellt sich die Wirtschaft mit Nachdruck hinter die S-Bahn FL.A.CH, kann davon ausgegangen werden, dass das Projekt bei einer Abstimmung auch angenommen wird.

6.2. LKW-Zollabfertigung ausserhalb der Siedlungsgebiete

Etwa die Hälfte der LKWs, die über die Grenze Tisis/Schaanwald fahren, fährt ohne Halt durch Feldkirch und Liechtenstein von der österreichischen zur schweizerischen Autobahn oder umgekehrt. Denn LKWs werden aufgrund der Vorgaben zur Zollabfertigung dazu verpflichtet, über das Hauptzollamt an der Grenze Tisis/Schaanwald zu fahren und damit durch

dicht besiedeltes Gebiet, in dem Luft- und Lärmgrenzwerte überschritten werden. Vom LKW-Verkehr geht eine besonders hohe Belastung aus. Diese kann auch dadurch gesenkt werden, dass der LKW-Verkehr über einen Grenzübergang ausserhalb des Siedlungsgebietes geführt wird. Möglich ist dies im mittleren Rheintal. Eine Autobahnverbindung dort kann schnell und kostengünstig realisiert werden, weil eine Route ausserhalb des Siedlungsgebietes realistisch machbar ist. Das haben erste Abklärungen ergeben. Da bei dieser Route die Umweltauswirkungen deutlich geringer sind als bei einer Autobahnverbindung im nördlichen oder südlichen Rheintal, kann davon ausgegangen werden, dass es bei einer fairen Beteiligung der betroffenen Personen und Umweltorganisationen zu keinen zeitaufwendigen Gerichtsverfahren kommt.

Bei beiden genannten Massnahmen besteht erhebliches Potenzial, das bestehende Strassennetz zu entlasten und damit die in den betroffenen Gebieten lebende Bevölkerung langfristig und wirksam vor unzumutbaren Luft- und Lärmbelastungen zu schützen. Ergänzend sind weitere Massnahmen wie betriebliches Mobilitätsmanagement, Ausbau der Radwege und Verbesserungen im Busnetz möglich. Auf diese wird an dieser Stelle nicht vertieft eingegangen.

Im Zuge des UVP-Verfahrens wurde deutlich, wie gut das bestehende verlängerte Nachtfahrverbot im Schaanwald die Bevölkerung schützt. Der LKW-Verkehr nimmt dort nur etwa halb so viel zu wie an allen anderen Zollübergängen im Vorarlberg. Es ist davon auszugehen, dass der LKW-Verkehr massiv zunimmt, sobald das verlängerte Nachtfahrverbot ganz oder teilweise aufgehoben wird. Deshalb sollte diese, die Belastung der Bevölkerung reduzierende Massnahme, unbedingt beibehalten werden.

Die Bürgerinitiative „mobil ohne Stadttunnel“ hat diesen Namen gewählt, um in ihm aufzuzeigen, dass eine hohe Qualität der Mobilität ohne Bau des Stadttunnels möglich ist. Dabei gehen wir von einer vielfältigen Mobilität aus. Das bedeutet, dass wir in der Region die verschiedenen Verkehrsmittel kombinieren. Uns also abhängig von Faktoren wie Wegstrecke, Zeit und Gepäck für zu Fuss gehen, Rad, Bus, Bahn oder auch Auto fahren entscheiden.

Mauren, 9. November 2015

Andrea Matt und Rainer Batliner

Vertreterin und Stellvertreter Bürgerinitiative „mobil ohne Stadttunnel“, Postfach 105, Mauren