

Andrea Matt  
Am Gupfenbühel 3  
FL-9493 Mauren  
LIECHTENSTEIN  
Telefon +423-370 1877  
Mobil +41-78-7858373  
E-Mail: andrea.matt@supra.li

Mauren, 8. Dezember 2015

## EINSCHREIBEN

Landesverwaltungsgericht Vorarlberg  
Landwehrstraße 1  
A-6900 Bregenz

**Betreff**        **Stellungnahme zum Schreiben des Amtes der Vorarlberger Landes-**  
                  **regierung vom 06.11.2015, Zahl: VIIb-291A/L191A-1/2015-24, Mitteilung**  
                  **betreffend die Herausgabe von Ausgangsdaten für das Verkehrsmodell**

**Bezug**        Schreiben des LVwG vom 24.11.2015, zugestellt am 26.11.2015,  
                  Zahl: LVwG-305-001/R12-2015-4

Sehr geehrte Frau Mag. Ostermeier,

bezüglich des von Ihnen übermittelten Schreibens der Vorarlberger Landesregierung nehme ich wie folgt Stellung:

### **1.        Bereitgehaltene Umweltinformationen**

Im Schreiben erklärt die Vorarlberger Landesregierung, der Bericht TP 03.01.-01a zum gegenständlichen Verkehrsmodell bei der informationspflichtigen Stelle Amt der Vorarlberger Landesregierung (im Folgenden kurz: Behörde) sei vorhanden und dass Teile der beantragten Auftragsdaten beim beauftragten Ingenieurbüro in elektronischer Form bereitgehalten werden. Es sei jedoch zu berücksichtigen, dass für die Berechnungen auch Daten anderer Auftraggeber verwendet worden sei.

Dies ist weder eine Mitteilungsschranke noch ein Ablehnungsgrund nach § 6 L-UIG. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass in der Praxis alle Büros einmal erfasste Daten nicht geheim halten, sondern diese Daten auch in anderen Verkehrsmodellen verwenden und sie auf Wunsch der Auftraggeber auch an andere Büros für Folgearbeiten weitergeben. Denn die Vorgehensweise, Ausgangsdaten nur einmal und nicht mehrfach zu erfassen, entspricht einem

sparsamen, sinnvollen Umgang mit Steuergeldern, zu dem die öffentliche Hand per Verfassung verpflichtet ist. Der Austausch der Ausgangsdaten ist aufgrund der Zeit- und Kostenersparnis für alle Beteiligten vorteilhaft. Die Verkehrsmodelle werden in der Regel über die Steuergelder von der Allgemeinheit finanziert und daher bei Bedarf ihr auch für weitere Berechnungen zur Verfügung gestellt. Davon profitieren beispielsweise auch Unternehmen, wenn in einem Verfahren für den Bau eines Einkaufszentrums oder einer Produktionsstätte das künftige Verkehrsaufkommen ermittelt werden muss.

Weil vom Vorhaben Stadttunnel Feldkirch weitreichende Verkehrs- und Umweltauswirkungen auf die Nachbarländer sowie verschiedene Gemeinden erwartet werden und daher ein grenzüberschreitendes UVP-Verfahren stattfindet, ist es im gegenständlichen Fall sogar notwendig, die Daten anderer Auftraggeber (Nachbarstaaten, Länder und Gemeinden) im Verkehrsmodell zu verwenden. Nur dann lässt sich der geforderte Genauigkeitsgrad erreichen.

Diese anderen Auftraggeber haben nun aber auch ein unmittelbares Interesse daran, dass das Verkehrsmodell auf seine Korrektheit hin überprüft wird, weil genau bei Ihnen die Verkehrsmenge bei Bau des Stadttunnels Feldkirch zunehmen wird. Der durch das Projekt induzierte Verkehr wird über die Erhöhung der Luft- und Lärmbelastung die Gesundheit der Menschen in den benachbarten Gemeinden, Ländern und Staaten uU schwerwiegend belasten.

Dieses Interesse lässt sich nachweisen. Das Land Liechtenstein hat am 13. Januar 2015 die UVP-Behörde darum gebeten, ihm und ggf den NGOs das vollständige Verkehrsmodell zuzustellen, um es prüfen zu können. Die UVP-Behörde erklärte, nicht sie selbst, sondern die Abteilung Straßenbau verfüge über diese Daten, und empfahl, direkt dort anzufragen (im Anhang: Anfrage FL wegen Konsultation und wg. Verkehrsdaten; Beantwortung.pdf, 13.11.2015). In der Folge ersuchte das liechtensteinische Amt für Umwelt mit Mail vom 16.01.2015 um die Zustellung sämtlicher Daten und Annahmen betreffend die Verkehrsmodellierung zur Überprüfung des Verkehrsmodells. Die Abteilung Straßenbau verwies auf die Berichte des UVP-Verfahrens und erklärte, ihr stünden keine weiteren Unterlagen zum Verkehrsmodell zur Verfügung (im Anhang: Anforderung von Unterlagen zum Verkehrsmodell.pdf, 20.01.2015).

Als Zwischenergebnis ist festzuhalten, dass gem Schreiben der Behörde die Ausgangsdaten des Verkehrsmodells entsprechend § 4 Abs 1 L-UIG beim von der Behörde beauftragten Ingenieurbüro in elektronischer Form bereit gehalten werden. Als Auftraggeber hat die Behörde einen Übermittlungsanspruch auf die Daten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Austausch der erfassten Verkehrsdaten übliche Praxis ist, auch wenn Daten anderer Auftraggeber als Ausgangsbasis für die Berechnungen verwendet werden, so dass der Übermittlungsanspruch im gegenständlichen Fall durch diesen Umstand nicht hinfällig wird.

## 2. Mitteilungsschranke oder Ablehnungsgrund nach § 6 L-UIG

In Ihrem Schreiben bringt die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, neu vor, es bestehe eine Mitteilungsschranke bzw ein Ablehnungsgrund nach § 6 L-UIG. Im belangten Bescheid ist sie darauf jedoch nicht eingegangen.

Nach *Hengstschläger/Leeb* ist die Begründungspflicht eines der wichtigsten Erfordernisse eines rechtsstaatlichen Verfahrens. Zu berücksichtigen ist das Rechtsschutzinteresse der Partei. Der Bescheidadressat muss über die von der Behörde getroffenen Erwägungen ausreichend und nachvollziehbar informiert werden, damit er in der Lage ist, sie eventuell zu entkräften und Gegenargumente vorzubringen (*Hengstschläger/Leeb*, Verwaltungsverfahrensrecht<sup>5</sup>, Rz 443).

Die Behörde bringt in ihrem Schreiben nun nur die Verletzung eines Schutzgutes vor. Sie begründet jedoch nicht, wie in § 6 Abs 2 L-UIG vorgeschrieben, woraus die negativen Auswirkungen konkret bestehen, und nimmt auch die in Abs 4 leg cit geforderte Interessenabwägung nicht vor. Damit verstößt die Behörde gegen ihre Begründungspflicht. Sie unterlässt die Prüfung genau derjenigen Voraussetzungen, die im gegenständlichen Fall die Beurteilung, ob eine Mitteilungsschranke oder ein Ablehnungsgrund vorliegt, wesentlich beeinflussen.

Aufgrund der von der Behörde gewählten Vorgehensweise kann die Beschwerdeführerin in dieser Stellungnahme zu den beiden von der Behörde ungeprüft gebliebenen Bestimmungen nur selbst Argumente darlegen, nicht jedoch vorgebrachte Argumente entkräften und Gegenargumente vorbringen. Sie ist somit in ihrem Recht auf ein faires Verfahren verletzt.

### 2.1. Keine negativen Auswirkungen der Bekanntgabe auf ein Schutzgut

Nach § 6 Abs 2 L-UIG muss die Mitteilung von Umweltinformation unterbleiben, sofern ihre Bekanntgabe negative Auswirkungen auf eines der in Z 1-7 genannten Schutzgüter hat. Nach *Ennöckl/Maitz* besteht im UIG jedenfalls ein Informationsanspruch, wenn nachteilige Folgen durch die Mitteilung nicht zu erwarten sind (*Ennöckl/Maitz*, Umweltinformationsgesetz<sup>2</sup>, 2010, S 55). Da sowohl das B-UIG als auch das L-UIG die RL 2003/4/EG umsetzen, ist die entsprechende Bestimmung in beiden Gesetzen gleich auszulegen.

Auch hat sich die Auslegung an den Vorgaben der Richtlinie 2003/4/EG bzw. der Aarhus-Konvention, die mit dieser Richtlinie umgesetzt wird, zu orientieren. Nach Art 4 Abs2 RL 2003/4/EG bzw. Art 4 Abs 4 Aarhus-Konvention kann ein Antrag auf Information über die Umwelt abgelehnt werden, wenn die Bekanntgabe negative Auswirkungen auf ein Schutzgut hätte. Es handelt sich dabei um eine Voraussetzung. Aufgrund der gewählten Formulierung sind hohe Anforderungen an die Eintritts-Wahrscheinlichkeit zu stellen.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> UNECE, *United Nations Economic Commission for Europe, The Aarhus Convention: An implementation guide*<sup>2</sup>, 2014, [http://www.unece.org/env/pp/implementation\\_guide.html](http://www.unece.org/env/pp/implementation_guide.html) Seite 86: "In any case, before one of the exceptions can be applied in a particular case, the relevant public authority must make a determination that disclosure will adversely affect the stated interest. Adversely affect means that the disclosure would have a nega-

Negative Auswirkungen auf eines der genannten Schutzgüter sind im gegenständlichen Fall nicht zu erwarten, da die Ausgangsdaten des Verkehrsmodells nicht veröffentlicht, sondern einer dritten Person zur sachkundigen Analyse übergeben werden. Auf Wunsch besteht zudem die Möglichkeit, eine Vertraulichkeitserklärung zu unterzeichnen. Die Beschwerdeführerin hat vor, das Ergebnis der Analyse im UVP-Beschwerdeverfahren zu verwenden, nicht aber, die Ausgangsdaten in irgendeiner Weise wirtschaftlich zu verwerten. Sie steht auch in keinem Konkurrenzverhältnis zum Ingenieurbüro.

Bei einer Prüfung des Verkehrsmodells durch unabhängige Experten sind sogar positive Auswirkungen zu erwarten. Für den Fall, dass im Ergebnis Fehler erkannt werden, wirkt sich die daran anschließende Korrektur und höhere Qualität des Verkehrsmodells positiv auf die Korrektheit der Ermittlung der Umweltauswirkungen und damit auf das UVP-Genehmigungsverfahren aus. Denn auch auf Seiten der Auftraggeberin, der Vorarlberger Landesregierung, und der UVP-Behörde besteht ein hohes Interesse an der Korrektheit der Ermittlungen und damit der UVP-Genehmigungsentscheidung. Sollte die Überprüfung ergeben, dass die Grundannahmen korrekt gesetzt wurden, wirkt sich dies nicht nur positiv auf das UVP-Verfahren, sondern insbesondere auch auf das Ingenieurbüro und seine Reputation aus, da dann der jetzt bestehende Eindruck, das Verkehrsmodell könnte fehlerhaft oder sogar bewusst manipuliert worden sein, widerlegt wird.

Der Informationsanspruch der Beschwerdeführerin besteht somit jedenfalls, also sogar dann, wenn eines der in Z 1 – 7 leg cit abschließend aufgezählten Schutzgüter betroffen wäre, was jedoch nicht der Fall ist.

## **2.2. Grundannahmen müssen auf Fakten beruhen**

Die Behörde geht davon aus, bei den Grundannahmen handle es sich um eine „geistige Schöpfung“ des beauftragten Büros. Hier beurteilt die Behörde den Sachverhalt nicht korrekt. Die Grundannahmen für ein Verkehrsmodell ergeben sich logisch aus Fakten und Konzepten. Diese sind in einem UVP-Verfahren nicht nur fachlich korrekt zu setzen, sondern darüber hinaus zur Gänze nachvollziehbar darzustellen, damit sie von Dritten sachkundig analysiert und überprüft werden können. Dies ist jedoch nur dann möglich, wenn die dem Verkehrsmodell zu Grunde gelegten Rahmenbedingungen und Eingangsdaten offen gelegt werden. Aus der dadurch entstehenden Qualitätssicherung und damit einhergehenden allgemeinen Akzeptanz des Verkehrsmodells besteht der eigentliche Wert der Arbeit. Es handelt sich bei den Ausgangsdaten daher nicht um ein geistiges Werk nach § 2 Urheberrechtsgesetz. Es stellt auch keine geistige Dienstleistung nach § 2 Z 18 BVergG dar, weil die Arbeit an einem Verkehrsmodell ein strukturierter Prozess ist, bei dem bei Eingabe von sachlich gegebenen (gleichen) Daten und Grundannahmen zwingend das gleiche Modellergebnis entsteht.

---

*tive impact on the relevant interest. The use of the word “would” instead of “may” requires a greater degree of certainty that the request will have an adverse effect than applies in other provisions of the Convention (e.g., article 6, para. 1 (b)). Parties may wish to provide criteria for the public authorities to apply when deciding whether information requested in a particular case would indeed adversely affect the stated interests.“*

Weshalb die Grundannahmen im Verkehrsmodell korrekt gesetzt wurden, ist in einem UVP-Bericht nachvollziehbar darzustellen und ausführlich zu begründen. Erwiesen ist jedoch, dass genau das im gegenständlichen UVP-Verfahren nicht gemacht wurde.

Beispielsweise führt das Büro im Fachbericht Verkehr TP 03.01.-01a auf Seite 26 aus, dass bei der Berechnung des Widerstands einer Strecke (Route) die Streckenlänge, die Fahrzeit (in Abhängigkeit von der Auslastung) und die Straßenkategorie berücksichtigt werden. Wie bereits in der Beschwerde ausgeführt und auch von der Behörde nicht bestritten, wird über die Widerstandsfunktion die Attraktivität einer Route berechnet, also auch die Höhe der prognostizierten Verkehrsmengen und damit der Umweltauswirkungen. Der Verkehrsbericht enthält in der Folge jedoch keine einzige Information dazu, welche Widerstandsfunktion auf welchem Streckenabschnitt aus welchem Grund denn nun konkret angenommen wurde.

In Bezug auf die Begleitmaßnahmen wird im Bericht auf den Seiten 38-39 lediglich bei einzelnen Maßnahmen jeweils erklärt, sie bewirke eine Erhöhung des Verkehrswiderstandes. Im Bericht fehlt jedoch die wesentliche Information, weshalb im Verkehrsmodell der Verkehrswiderstand aufgrund welcher Maßnahme um wie viel erhöht wurde.

In der mündlichen Verhandlung Mitte Dezember 2014 wies Herr Schwerzler Fehler im Bericht bei der Beschreibung der Verkehrswirkungen des Teilausbaus auf Seite 54 nach. Bei der Passage „Verkehrssteigerungen im städtischen Straßennetz sind vorwiegend auf den Routen von Tosters in den Walgau zu verzeichnen. Diese Verkehrssteigerungen sind Ergebnis einer Routenverlagerung (von Tosters/Nofels über den Stadttunnel/Ambergtunnel Richtung Rheintal)“ handelt es sich laut Aussagen des Ingenieurbüros um einen „Schreibfehler“. Zu der zweiten von Herrn Schwerzler auf der gleichen Seite aufgezeigten Divergenz erklärte der verkehrstechnische Sachverständige, auch aus seiner Sicht stehe die textliche Erklärung mit der Darstellung der Verkehrszahlen im Widerspruch (im Anhang: Verhandlungsniederschrift, Seiten 61-62).

Aufgrund nachgewiesener Fehler in den Reisezeitmessungen, im Bericht dargestellt auf den Seiten 49-50, musste das Ingenieurbüro die Reisezeitmessungen wiederholen, die Verkehrswiderstände korrigieren und das Verkehrsmodell neu berechnen.

Der Fachbericht Verkehr TP 03.01.-01a ist somit nicht vollständig und nicht korrekt.

Weil der Fachbericht Verkehr die Grundannahmen nicht nachvollziehbar offenlegt und auch nicht genau begründet sowie die Ergebnisse in Belastungsbändern darstellt, ist eine sachkundige Analyse auf Basis des Fachberichts nicht möglich. Sie wird erst dann möglich, wenn der Beschwerdeführerin die Ausgangsdaten in elektronischer Form übergeben werden.

Aus der Aarhus-Konvention ergibt sich ebenfalls, dass das Schutzgut „geistiges Eigentum“ im gegenständlichen Fall nicht betroffen ist. Insbesondere in UVP-Verfahren hat die Öffentlichkeit einen Anspruch auf detaillierte Informationen. Aus Sicht des Aarhus Compliance Committee (ACC) ist es unwahrscheinlich, dass unter Verweis auf das Rechts auf geistiges Eigentum die Herausgabe von Informationen, die für ein UVP-Verfahren wesentlich sind, abge-

lehnt werden kann. Ablehnungsgründe seien unter Berücksichtigung des öffentlichen Interesses an der Bekanntgabe restriktiv auszulegen.<sup>2</sup>

### 2.3. Interessensabwägung

Nach § 6 Abs 4 L-UIG sind die Mitteilungsschranken und Ablehnungsgründe eng auszulegen, wobei im Einzelfall das öffentliche Interesse an der Mitteilung zu berücksichtigen ist.

Im gegenständlichen Fall besteht an der Übergabe der Daten ein hohes öffentliches Interesse, da nur dann eine sorgfältige, fachkundige Überprüfung des Verkehrsmodells möglich ist und dies angesichts der im UVP-Verfahren in den Stellungnahmen und Beschwerden verschiedenster Parteien aufgezeigter Mängel notwendig ist. Zudem entstehen der öffentlichen Hand keine Kosten dafür.

Zu berücksichtigen ist auch, dass im gegenständlichen Fall sämtliche in § 6 Abs 4 L-UIG genannten Schutzgüter betroffen sind, insbesondere der Schutz der Gesundheit und der Schutz vor nachhaltigen und schwerwiegenden Umweltbelastungen. Die Beschwerdeführerin, die den Antrag als Vertreterin einer Bürgerinitiative stellt, ist selbst betroffen, da die Höhe der Verkehrsmengen die Höhe der Luft- und Lärmbelastung und damit die UVP-Genehmigung entscheidungswesentlich beeinflusst.

Das hohe öffentliche Interesse ergibt sich auch aus den hohen Projektkosten in Verbindung mit der durch Art 7 Abs 8 L-VG bestehenden Verpflichtung der Organe des Landes Vorarlberg zu gesetzmäßigem, sparsamen, wirtschaftlichem und zweckmäßigem Handeln.

Da bei Aushändigung der Ausgangsdaten des Verkehrsmodells keine negativen Auswirkungen für die Vorarlberger Landesregierung oder für das Ingenieurbüro zu erwarten sind, überwiegt das öffentliche Interesse jedenfalls.

---

<sup>2</sup> Case Law of the Aarhus Convention Compliance Committee, 2004-2011 Seite 24/25: “*The Committee stated in its findings and recommendations with regard to communication ACCC/C/2004/3 and submission ACCC/S/2004/1 that article 6, paragraph 6, aimed at providing the public concerned with an opportunity to examine relevant details to ensure that public participation is informed and therefore more effective. It is certainly not limited to a requirement to publish an environmental impact statement. Although that provision allows that requests from the public for certain information may be refused in certain circumstances related to intellectual property rights, this may happen only where in an individual case the competent authority considers that disclosure of the information would adversely affect intellectual property rights. **Therefore, the Committee doubts very much that this exemption could ever be applicable in practice in connection with EIA documentation. Even if it could be, the grounds for refusal are to be interpreted in a restrictive way, taking into account the public interest served by disclosure.** Decisions on exempting parts of the information from disclosure should themselves be clear and transparent as to the reasoning for nondisclosure. Furthermore, disclosure of EIA studies in their entirety should be considered as the rule, with the possibility for exempting parts of them being an exception to the rule. A general exemption of EIA studies from disclosure is therefore not in compliance with article 4, paragraph 1, in conjunction with article 4, paragraph 4, and article 6, paragraph 6, in conjunction with article 4, paragraph 4, of the Convention.*”

### 3. Ergebnis

Wie dargelegt, werden die Ausgangsdaten des Verkehrsmodells beim von der Behörde beauftragten Ingenieurbüro in elektronischer Form bereitgehalten. Weder für die Behörde noch für das Ingenieurbüro sind bei Herausgabe der Umweltinformationen nachteilige Auswirkungen auf eines der in § 6 Abs 2 L-UIG abschließend genannten Schutzgüter zu erwarten. Im Gegenteil. Das öffentliche Interesse an der Herausgabe der Daten ist hoch. Zusammenfassend besteht weder eine Mitteilungsschranke noch ein Ablehnungsgrund nach § 6 L-UIG, so dass dem Begehren der Beschwerdeführerin stattzugeben ist.

Mit freundlichen Grüßen



Andrea Matt

## Hirschbühl Sabine

---

**Von:** Berger Christian  
**Gesendet:** Donnerstag, 15. Jänner 2015 10:34  
**An:** 'Hanspeter.Eberle@llv.li'  
**Betreff:** AW: ESPOO, UVP Stadttunnel Feldkirch

Hallo Hanspeter,

der Antrag der Bürgerinitiative wurde von der Abteilung Straßenbau abschlägig beantwortet mit dem Argument, es handle sich hierbei nicht um Umweltdaten iSd UIG.

Was deine Frage der Übermittlung nach Espoo anlangt, kann ich in rechtlicher Hinsicht nur darauf verweisen, dass für uns als UVP-Behörde das UVP-Gesetz gilt. Dort wurde die Espoo-Konvention umgesetzt und wurden daher dem Fürstentum Liechtenstein sämtliche eingereichten Unterlagen übermittelt. Diese werden meines Erachtens der Dokumentation zur UVP gem. Anhang II der Konvention gerecht. Der UVP-Behörde liegen auch keine weiteren Dokumente vor. Eine Übermittlung der Daten auf Grund der Espoo-Konvention sehe ich daher nicht als anwendbar.

Frau Dr. Hutter ist meine Chefin und sie weiß natürlich über das Verfahren und diese Frage Bescheid. Du kannst sie natürlich jederzeit direkt kontaktieren (ab Montag wieder erreichbar 05574/511-21210, [brigitte.hutter@vorarlberg.at](mailto:brigitte.hutter@vorarlberg.at)), aber ich glaube nicht, dass sie eine dann andere Rechtsansicht hat. Eine Anfrage bei der Kontaktstelle in Wien ist natürlich auch möglich, allerdings wird diese die Anfrage an uns weiterleiten. Falls eine „offizielle“ Anfrage kommt, dann sollten aber die Kontaktstellen beider Länder zumindest nachrichtlich informiert sein, denke ich.

Das Beste wird mE sein, wenn ihr bei der Abteilung Straßenbau zuerst mal direkt anfragt, ob ihr die Daten bekommt. Sie verfügen nämlich über diese Daten. Ich könnte zwar grundsätzlich auch dort nachfragen, aber ich glaube es ist besser, ihr geht den direkten Weg (auch aus verfahrensrechtlichen Gründen). Ich hoffe, das geht für dich in Ordnung. Kontakt: Arno Schwärzler: 05574/511-27214, [arno.schwaerzler@vorarlberg.at](mailto:arno.schwaerzler@vorarlberg.at)).

Eine andere Möglichkeit ist, dass dieser Aspekt bei den Konsultationsgesprächen (auf politischer Ebene) angesprochen wird. Ich kann nicht beurteilen, ob abseits der Rechtsauffassung des Behördenvertreters auf politischer Ebene ein größerer Spielraum besteht.

Ich hoffe, ich konnte deine Fragen zufriedenstellend beantworten.

Gruß  
Christian

---

**Von:** Hanspeter.Eberle@llv.li [<mailto:Hanspeter.Eberle@llv.li>]  
**Gesendet:** Dienstag, 13. Jänner 2015 13:46  
**An:** Berger Christian  
**Betreff:** AW: ESPOO, UVP Stadttunnel Feldkirch

Hallo Christian

Kannst du bitte mal bei der Abt. Strassenbau nachfragen, wie sie a) gedenken den Antrag zu beantworten und b) ob sie die Daten nicht uns schicken könnten?

Ich denke auch, dass unabhängig von UVPG und UIG das Land Liechtenstein diese Daten aufgrund der ESPOO Konvention erhalten müsste. Was meinst du?

Frau Dr. Brigitte Hutter wurde uns ja von Wien als Ansprechperson genannt. Würde es etwas bringen, wenn ich den Antrag direkt bei ihr stelle oder müsste so ein Antrag sogar über Wien gehen?



Danke und Gruss  
Hanspeter

---

**Von:** Berger Christian [<mailto:christian.berger@vorarlberg.at>]  
**Gesendet:** Dienstag, 13. Januar 2015 13:29  
**An:** Eberle Hanspeter  
**Betreff:** AW: ESPOO, UVP Stadttunnel Feldkirch

Hallo Hanspeter,

Frau Matt hat in der Tat bei uns einen Antrag auf Herausgabe sämtlicher Ausgangsdaten für das Verkehrsmodell eingereicht und diesen zum einen auf das UVP-G, zum anderen auf das Bundes- und Landes-Umweltinformationsgesetz (B-UIG/L-UIG) gestützt. Dazu ist zu sagen, dass uns als UVP-Behörde diese Daten nicht vorliegen. Sie waren für die Plausibilitätsprüfung seitens des behördlich bestellten verkehrstechnischen Sachverständigen auch nicht erforderlich. Damit sind sie nicht Teil des Aktes im gegenständliche UVP-Bewilligungsverfahren.

Den Antrag auf Herausgabe nach dem L-UIG / B-UIG haben wir an die Abteilung Straßenbau weitergeleitet. Dies, weil die Abteilung Verkehrsrecht das Verkehrsmodell nicht erstellt hat und über dieses nicht verfügt. Damit war der Antrag an jene Abteilung weiter zu leiten, die darüber verfügt (Straßenbau). Dort ist zu beurteilen, ob es sich um Daten handelt, die unter das L-UIG fallen.

In rechtlicher Hinsicht kann ich auch euch zur Herausgabe der Daten nur diese Information geben.

Was den Punkt mit den Reisezeiten anlangt, muss ich etwas aufklären: Im Zuge der Begutachtung bzw. der eingegangenen Stellungnahmen hat sich ein Fehler bei den Reisezeiten offenbart. Dies hat der Sachverständige aufgegriffen und habe ich den Antragstellern zum einen eine Korrektur, zum anderen ergänzende Reisezeitmessungen aufgetragen (damit diese auf einer breiteren Basis stehen). Darauf aufbauend wurde das Verkehrsmodell nochmals gerechnet. Diese Neuberechnung wurde im Parteiengehör versendet und war Grundlage der mündlichen Verhandlung. Falls ihr die Information von Frau Matt also in der Weise verstanden habt, dass das Verkehrsmodell fehlerhaft ist wegen der Reisezeiten, so trifft dies nicht zu, sondern wurde dies verbessert.

Ich hoffe, dass dir diese Informationen weiter helfen.

Gruß  
Christian Berger

### **MMag. Christian Berger**

Abteilung Verkehrsrecht (Ib)  
Amt der Vorarlberger Landesregierung  
Römerstraße 22, A-6900 Bregenz  
Tel: +43(0)5574/511-21221  
E-Mail: [Christian.Berger@vorarlberg.at](mailto:Christian.Berger@vorarlberg.at)  
<http://www.vorarlberg.at>

Rechtsverbindlichen Schriftverkehr  
(zB Anträge, Rechtsmittel) richten Sie an:  
E-Mail: [land@vorarlberg.at](mailto:land@vorarlberg.at)  
Fax: +43(0)5574/511-920095

---

**Von:** [Hanspeter.Eberle@llv.li](mailto:Hanspeter.Eberle@llv.li) [<mailto:Hanspeter.Eberle@llv.li>]  
**Gesendet:** Dienstag, 13. Jänner 2015 12:22

**An:** Berger Christian  
**Betreff:** ESPOO, UVP Stadttunnel Feldkirch  
**Wichtigkeit:** Hoch

Hallo Christian

Die Regierung überlegt noch, welche Delegation zu euch geschickt werden soll. Diesbezüglich melden wir uns sicher nochmals.

Ein anderer Punkt ist folgendes:

Andrea Matt hat uns mitgeteilt, dass sie mehrere Anträge an verschiedene Behörden in Vorarlberg gestellt hat, um das gesamte Verkehrsmodell inklusive aller Annahmen etc. zu bekommen.

Offensichtlich wurde ihr dieses jedoch bis heute vorenthalten. An der mündlichen Verhandlung hätte der Fachexperte aber zugestehen müssen, dass bei den Annahmen im Modell betreffend die Reisezeiten Fehler vorliegen.

Daher möchte ich dich bitten, das uns und gegebenenfalls den NGO das vollständige Verkehrsmodell zugestellt wird, damit wir dieses prüfen können.

Ist das möglich?

Besten Dank.

Freundliche Grüsse  
Hanspeter Eberle

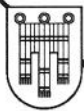
**AMT FÜR UMWELT**

Leiter Abt. Administration/Koordination  
Dr. Grass-Strasse 12 / Postfach 684  
9490 Vaduz

[hanspeter.eberle@llv.li](mailto:hanspeter.eberle@llv.li)

Tel.: +423 / 236 61 93, Fax.: +423 / 236 64 11

[www.au.llv.li](http://www.au.llv.li)



# Amt der Vorarlberger Landesregierung

Zahl: VIIb-291A-0060-2015

Feldkirch, am 20.01.2015

Amt für Umwelt  
Dr. Grass-Straße 12 / Postfach 684  
9490 VADUZ  
LIECHTENSTEIN  
SMTP: hanspeter.eberle@llv.li

Auskunft:  
Dipl Ing Arno Schwärzler  
Tel: +43(0)5574/511-27214



Betreff: L191, Liechtensteiner Straße (bisheriger Verlauf)  
Frastanz - Feldkirch, Verkehrslösung Feldkirch Süd, Stadttunnel Feldkirch  
Anforderung von Unterlagen zum Verkehrsmodell  
Bezug: Mail vom 16.01.2015  
Beilage: Reisezeitmessung,  
Planfälle 2025

Sehr geehrter Herr Eberle,

Sie ersuchen in Ihrem Mail vom 16.01.2015 um die Zustellung sämtlicher Daten und Annahmen betreffend die Verkehrsmodellierung zur Überprüfung des Verkehrsmodells.

Im Jänner 2012 wurden vom Büro Besch und Partner Reisezeitmessungen durchgeführt. Auf Anraten der Behörde wurden in der Folge im September und Oktober 2014 zusätzliche Reisezeitmessungen durchgeführt, da der Jänner eher eine verkehrsarme Zeit ist und sich ein unbedeutender Rechenfehler bei der Auswertung eingeschlichen hat. Die zusätzlichen 225 Messfahrten ergeben jetzt ein umfassendes Bild und wurden auf das Jahr hochgerechnet. Die dadurch geringfügig geänderten Reisezeiten sind dementsprechend in das Verkehrsmodell (induzierter Verkehr) eingeflossen.

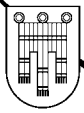
Der Sachverständige DI Schönhuber hat in der UVP-Verhandlung bestätigt, dass er die in das Verkehrsmodell eingeflossenen Zahlen und Zählungen im Rahmen der Begutachtung auf Plausibilität geprüft und als plausibel erachtet hat.

In den beiliegenden Berichten, welche Bestandteile der Zusammenfassenden Bewertung sind, wurden die Reisezeitmessungen und Änderungen im Verkehrsmodell dargestellt. Außer jenen in der UVP dargestellten Unterlagen stehen der Abteilung Straßenbau keine weiteren Unterlagen vom Verkehrsmodell zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Vorarlberger Landesregierung  
im Auftrag

Dipl Ing Arno Schwärzler



Zahl: [Ib-314-2013/0001](#)

Bregenz, am [16.12.2014](#)

Auskunft:

[MMag Christian Berger](#)

Tel: [+43\(0\)5574/511-21221](#)

Betreff: [Land Vorarlberg, Stadt Feldkirch, Vorarlberger Energienetze GmbH;](#)  
[UVP-Verfahren Stadttunnel Feldkirch -](#)  
[Verhandlungsschrift](#)

Anlagen: [27](#)

## VERHANDLUNGSSCHRIFT

**über die am 16., 17. und 18.12.2014 im Alten Hallenbad in  
Feldkirch durchgeführte mündliche Verhandlung betreffend das  
UVP-Genehmigungsverfahren zum „Stadttunnel Feldkirch“ samt  
Begleitmaßnahmen.**

errechnete Neuverkehr (induzierter Verkehr) für den Durchgangverkehrsanteil beträgt beim Stadttunnel Feldkirch 7,6%.

Herr Bobleter für die Antragsteller hierzu:

Die vom Sachverständigen erwähnte Grafik (in der Einwendung) stammt aus einer Untersuchung der IVT (Institut für Verkehrstechnik, ETH Zürich) mit dem Titel „induzierter Verkehr des Letzetunnels“ und wurde von unserem Büro graphisch aufbereitet.

Ergänzung des Sachverständigen:

Was der Grafik der IVT-Untersuchung entnommen werden kann ist, dass sich gewonnene freie Kapazitäten im Straßennetz ohne das Setzen von Begleitmaßnahmen wieder auffüllen. Bezugnehmend auf die Ausführungen von Herrn Zulauf ist die in der Einreichunterlage genannte Zahl von 16.500 DTV nicht als Kapazitätsgrenze des Stadttunnels anzusehen. Entscheidend für das Erreichen der Kapazitätsgrenze ist vielmehr eine verkehrsabhängige Steuerung der Verkehrsknoten. Auf die Frage, wo meines Erachtens die Kapazitätsgrenze des Stadttunnels liegt, teile ich mit, dass eine genaue zahlenmäßige Definition dieser Grenze schwer möglich ist. Bezugnehmend auf die Ausführung des Tunnelrisikoanalyse Sachverständigen liegt diese in einem Bereich, ab dem ein zweiröhriger Tunnel erforderlich ist.

Nach Klärung mit der Antragstellerseite wird vom Sachverständigen mitgeteilt, dass die Zahl von 16.500 aus der Tunnelrisikoanalyse stammt und dort nicht als Kapazitätsgrenze, sondern als angesetzte Ausgangsgröße inklusive Puffer für die Risikoanalyse herangezogen wurde. Der Puffer resultiert daraus, dass ein höherer Ausgangswert als in der Verkehrsprognose angesetzt wurde und weiterhin ein ausreichendes Sicherheitsniveau festgestellt wurde.

Herr Franz Schwerzler wird durch die Stellvertreterin der BI „statt Tunnel“ für die mündliche Verhandlung mündlich zur Erstattung von Äußerungen bevollmächtigt. Hiernach Herr Franz Schwerzler:

Ich sehe die Einreichunterlagen in zweierlei Hinsicht als nicht schlüssig, zum einen hinsichtlich der Modellberechnung, zum anderen hinsichtlich der Evaluierung und des Ausscheidens von Straßenalternativen.

Zum 1. Punkt:

Meines Erachtens weicht die Verkehrsprognose des Einreichprojektes in einigen Punkten vom Ergebnis des Verkehrsmodells 2007 (Alternativenprüfung Stadttunnel) ab. In den Tunnelästen Tisis und Tosters sind erhebliche Abweichungen festzustellen. So weist der Tunnelast Tisis nunmehr eine Differenz von ca. -5.000 Kfz/24h und der Ast Tosters eine Differenz von +3.100 Kfz/24h auf. Ich ersuche um Erklärung dieser Differenzen und bemerke, dass diese Abweichung meines Erachtens eine Wiederholung der Alternativenprüfung zur Folge haben sollte. Bezugnehmend auf den Bericht der Einreichunterlage TP 03.01-01a, Seite 54 (**siehe Anlage G** („Schwerzler\_1“)) weise ich darauf hin, dass dort eine Benützung des Tunnelastes Tosters im Teilausbau beschrieben wird, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich ist.

Hierzu Herr Bobleter für die Antragsteller:

Die aufgezeigten Differenzen ergeben sich im Wesentlichen aus seit 2007 festgestellten Änderungen der Pendlerströme von und nach Liechtenstein. Eine erst

nach 2007 eingeflossene Untersuchung der Pendlerzahlen (1997-2007) hat eine solche grundlegende Änderung aufgezeigt. Wahrgenommen wurde, dass regionale Besonderheiten hinsichtlich der Pendlerströme bestehen. So hat sich beispielsweise gezeigt, dass in der Relation Walgau - Liechtenstein eine Zunahme von 26% messbar war, während auf der Relation Unteres Rheintal - Liechtenstein diese 161% betrug. Weiters hat sich gezeigt, dass die zusätzlichen Pendler aus dem Unteren Rheintal vermehrt die Schweizer Autobahn benützen. Auch kann daraus abgeleitet werden, dass die Relation Walgau-Liechtenstein für den Pendlerverkehr weitgehend erschöpft ist. Außerdem war der Basisquerschnitt 2007 um rund 1.000 DTV höher als im Verkehrsmodell des Einreichprojektes. Betreffend die Abweichung des induzierten Verkehrs ist zur Erklärung festzuhalten, dass das Modell 2007 auf der IVT-Studie basierte, während Basis des Einreichprojektes der Rechnungsansatz nach RVS war. Daraus resultieren höhere Verkehrsmengen der Ziel-Quell-Relationen nach Feldkirch.

Zur aufgezeigten Unplausibilität der Benützung des Astes Tosters im Teilausbau teilt Herr Bobleter mit, dass dies ein Schreibfehler sein müsse.

Der Verhandlungsleiter fordert die Antragsteller auf, eine entsprechende Überprüfung vorzunehmen und der Behörde mitzuteilen, ob es sich unter Berücksichtigung der berechneten Verkehrszahlen tatsächlich um einen Schreibfehler handelt.

Herr Franz Schwerzler entgegnet dazu, dass Aufklärungsbedarf bestehe und bemängelt die fehlende Begründung in den Einreichunterlagen.

#### Zum 2. Punkt:

Herr Franz Schwerzler kritisiert unter Bezugnahme auf TP\_03.01-01a, Seite 54 (**siehe Anlage H** („Schwerzler\_2“)) eine Divergenz zwischen der beschriebenen Entlastung in Gisingen im Teilausbau und den dazu eingereichten neuen Verkehrsmodellberechnungen (Anlage 5 des Dokuments Oktober 2014) wonach eine solche Entlastung sich nicht ergebe. Des Weiteren kritisiert er eine Unplausibilität insofern, dass die Entlastung der Bärenkreuzung zu einer Entlastung der L60 führen müsste, was sich im neuen Verkehrsmodell jedoch nicht widerspiegelt.

#### Hierzu Herr Bobleter:

Durch die neuen Reisezeitergebnisse ist es zu Änderungen im regionalen Netz gekommen. So ist beispielsweise der Schleichwegverkehr von Tosters durch Gisingen weggefallen und die induzierten Verkehre vom Walgau Richtung Gisingen, Tosters und Nofels haben sich erhöht.

Der verkehrstechnische Sachverständige ergänzt klärend dazu, dass auch aus seiner Sicht die textliche Erklärung mit der Darstellung der Verkehrszahlen im Widerspruch steht. Aus diesem Grund, aber auch weil aus seiner Sicht eine Entlastung in Gisingen nicht plausibel erscheint, ist dies in sein Gutachten auch nicht eingeflossen.

#### Hierzu der Sachverständige weiters:

Der Verkehrsanstieg auf der L60 von 2009-2013 beträgt in etwa 700 KFZ/24 h. Bei einem Teil dieser Verkehrszunahmen könnte es sich um Ausweichverkehr der hochbelasteten L 191a bzw. Bärenkreuzung handeln. Geht man von einem Verlagerungspotenzial von 50% aus, so ergibt sich eine Verkehrsmenge von in etwa 350 KFZ/24 h. Die Verkehrsentslastung aus dem Verkehrsmodell für die L60 im Querschnitt vor der Grenze Liechtenstein beträgt -290 KFZ/24 h. Die Verkehrsentslastung dieser Größenordnung kann als plausibel angesehen werden.

Herr Franz Schwerzler kritisiert und ersucht um Klärung, wie im Teilausbau eine höhere Entlastung des Hirschgrabens erfolgen soll als im Vollausbau, obwohl in der Beschreibung der Vollausbau mit einer starken Konzentrationswirkung auf den geplanten Tunnel begründet wird.

Hierzu Herr Bobleter:

Das Ergebnis der Modellberechnung bestätigt anhand der Verkehrszahlen eine stärkere Konzentrationswirkung im Tunnel im Vollausbau. Die kritisierte höhere Verkehrsmenge und daher geringere Entlastungswirkung am Hirschgraben im Vollausbau ist dadurch zu erklären, dass in dieser Phase aufgrund von Begleitmaßnahmen die Benützung der Bärenkreuzung für die Strecke von Tosters nach Frastanz unattraktiv wird.

Der Sachverständige ergänzt hierzu, dass die Wirkungen der Begleitmaßnahmen in das Verkehrsmodell eingeflossen sind und daher im Auflagenwege deren Realisierung und Wirkung einem Monitoring zu unterziehen sein wird.

Frau Friederike Egle stellt den Antrag, die vom Sachverständigen erwähnte Auflage betreffend des Monitorings zu den Begleitmaßnahmen möge seitens der Behörde vorgeschrieben werden.

Herr Franz Schwerzler kritisiert die Beschreibung des Verkehrsmodells an dem Punkt, wo argumentiert wird, dass eine Verlagerung von der Schweizer Autobahn zum Stadttunnel ausschließlich in der Relation Liechtenstein-Oberes Rheintal erfolgt (siehe **Anlage I** („Schwerzler\_3“)).

Hierzu Herr Bobleter:

Der Begriff „ausschließlich“ ist unter Umständen sehr stark gewählt. Dennoch, das Verkehrsmodell zeigt, dass sich eine Verlagerung vom Unteren Rheintal auf den Stadttunnel kaum einstellen wird. Begründen lässt sich dies durch die verhältnismäßig geringfügige Reisezeitverkürzung nach Realisierung des Stadttunnels.

Ergänzung des Sachverständigen:

Die Begründung mit den Reisezeiten erachte ich als plausibel und wird nicht nur im Verkehrsmodell gezeigt.

Herr Franz Schwerzler kritisiert die Qualität und Nachvollziehbarkeit der Alternativenprüfung und möchte dies näher begründen. Der darauf folgende Einwand von Herrn Michael Hecht für die Antragsteller, wonach die Verhandlung zügig zu führen ist und in der Verhandlung der Antragsgegenstand zu behandeln ist, wird zugelassen. Herr Schwerzler wird hinsichtlich der näheren Begründung auf das Parteiengehör bzw. ein allfälliges Rechtsmittel verwiesen.

Frau Andrea Matt beantragt die Behandlung der Alternativenprüfung zuzulassen. Dies mit dem Argument, dass Alternativen mit erheblich geringeren Umweltauswirkungen sehr wohl in die Entscheidung im UVP-Verfahren einfließen müssen (Verweis auf die Entscheidung Umfahrung Wieselburg des Umweltsenates). Vor dem Hintergrund des geplanten Standortes des Lüftungsschachtes auf dem Stadtschrofen, der erhebliche Umweltauswirkungen haben könnte, sowie der daraus möglicherweise resultierenden