

# HEINZLE | NAGEL RECHTSANWÄLTE

DR. GEBHARD HEINZLE Rechtsanwalt, Verteidiger in Strafsachen | MAG. ASTRID NAGEL Rechtsanwältin  
FN 152826w | UID ATU 355 688 09

## Einschreiben

An das  
Amt der Vorarlberger Landesregierung  
Abteilung Ib-Verkehrsrecht  
Römerstraße 22  
6901 Bregenz  
Per Email: [verkehrsrecht@vorarlberg.at](mailto:verkehrsrecht@vorarlberg.at)

Bregenz, am 17. Juli 2014  
14/GEM/VOR/1 - ghe/era - 180432.doc

**GZ: Ib-314-2013/0001**

**Einschreiterin:** **Gemeinde Mauren**  
Peter- und Paul-Strasse 27  
9493 Mauren  
LIECHTENSTEIN

**vertreten durch:** **HEINZLE NAGEL RECHTSANWÄLTE**



Gerberstraße 4, 6900 Bregenz  
Tel.: 05574/43350-0, Fax: 05574/43350-20  
BAWAG Bregenz Kto. AT601400077410735400, BLZ BAWAATWW  
**P919610**

**wegen:** **UVP-Verfahren Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“;**  
**Land Vorarlberg, Abteilung VII b, Stadt Feldkirch,**  
**Vorarlberg Energienetze GmbH;**  
**Genehmigungsantrag, VIIb-291A-0060-2013**

## Stellungnahme

1-fach  
2 Beilagen  
(Vollmacht gem § 8 RAO erteilt)

In umseits bezeichneter Verwaltungssache erstattet die Einschreiterin, vorbehaltlich späterer näherer Begründung und Konkretisierung, innerhalb der Auflagefrist vom 26.05.2014 bis einschließlich 18.07.2014 und damit fristgerecht, gem § 9 Abs 5 UVP-G nachfolgende

## **STELLUNGNAHME**

und wendet ein wie folgt:

1. **Ist-Zustand**
2. **Vorhaben Stadttunnel Feldkirch**
3. **Kritik an der Verkehrsprognose**
  - 3.1. **Grundsätzliche Kritik an der Umweltverträglichkeitserklärung**
  - 3.2. **Grundsätzliches zur Verkehrsuntersuchung**
  - 3.3. **Unrealistische Verkehrsprognose bei Unterbleiben des Vorhabens**
  - 3.4. **Prognosezeitpunkt 2025 nicht vereinbar mit den Genehmigungsvoraussetzungen**
  - 3.5. **Reisezeitgewinnung zu niedrig angesetzt**
  - 3.6. **Verkehrsreduzierende Begleitmaßnahmen**
  - 3.7. **Verkehrswirkung der Autobahnverbindung**
  - 3.8. **LKW-Verkehr nicht ausreichend ermittelt**
  - 3.9. **Verkehrssituation in Liechtenstein verkehrsmindernd berücksichtigt**
  - 3.10. **Auswirkungen auf künftige Siedlungsentwicklung nicht berücksichtigt**
  - 3.11. **Entwicklung Öffentlicher Verkehr nicht ausreichend berücksichtigt**
  - 3.12. **Bagatellisierte Verkehrsverlagerung vom ÖV auf den MIV**
  - 3.13. **Szenarien rechnen: Best-Case – Worst-Case**
  - 3.14. **Fazit und Antrag zur Verkehrsprognose**
4. **Luft**
5. **Lärm**
6. **Parteistellung als Nachbar iSd § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G**
7. **Parteistellung ausländischer Gemeinden**
8. **Alpenkonvention**
9. **Schlussantrag**

## 1. Ist-Zustand:

Die Gemeinde Mauren mit ihrem Weiler Schaanwald (im folgenden kurz: **Einschreiterin**) zählt 4'129 Einwohner (Stand Juni 2014), hat eine Fläche von 7.491 km<sup>2</sup> und liegt direkt an der Staatsgrenze zu Österreich/Vorarlberg. Die unmittelbaren Nachbarn im Unterland von Liechtenstein sind Eschen und Schellenberg sowie auf Vorarlberger Seite Feldkirch-Tisis, Feldkirch-Tosters/Hub und Frastanz.

Im Ortsgebiet der Einschreiterin sind zahlreiche Firmen angesiedelt. In den insgesamt knapp 400 Arbeitsstätten sind rund 2'000 Personen beschäftigt, von denen ein grösserer Teil aus dem benachbarten Ausland bzw. aus anderen liechtensteinischen Gemeinden zupendelt.

Viele der Pendler, Besucher der Freizeitanlagen und Erwerbstätigen benützen hierbei die stark frequentierte, durch das Gebiet der Einschreiterin führende wichtige Verkehrsverbindung vom Raum Vorarlberg nach Liechtenstein und zur Schweizer Autobahn A13. Diese Verkehrsverbindung verläuft von der A14-Rheintalautobahn und Vorarlberger L190 (Vorarlberg Straße) entweder via Liechtensteiner Straße, Grenze Tisis/Schaanwald, Vorarlberger-Strasse, Feldkircher Strasse, Rheinstrasse, Essanestrasse und Eschner Strasse oder via Ardetzenbergtunnel, Illstraße, Egelseestraße (oder Ardetzenbergtunnel, Kapfweg, Alberweg, Egelseestraße), Hubstraße, Grenze Tosters/Mauren, Binzastrasse, Weiherring, Peter-Kaiser-Strasse, Fallsgass, Kohlplatz, Essanestrasse und Eschner Strasse auf die Schweizer Autobahn A13 (Auffahrt Haag).

In Richtung Schellenberg und Ruggell verläuft die Verkehrsverbindung vom Ortszentrum der Einschreiterin weiter via Peter- und Paul-Strasse und Schellenbergerstrasse über die Gemeinden Schellenberg (Stotz, Dorf, Tannwald, Loch) und Ruggell (Schellenbergstrasse, Dorfstrasse, Rheinstrasse) auf die Schweizer Autobahn A13 (Auffahrt Sennwald).

Die obgenannten Verkehrsverbindungen führen durch dicht besiedeltes Gebiet der Einschreiterin.

Die enge Verflechtung der Wirtschaftsräume von Vorarlberg, der Schweiz und von Liechtenstein bedingt hohe Verkehrsströme.

## **2. Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“:**

**2.1.** Das Land Vorarlberg (im Folgenden kurz: **Projektwerberin**) hat mit Schreiben der Abteilung Straßenbau des Amtes der Landesregierung vom 09.07.2013, ZI. VIIb-291A-0060-2013, überreicht am 11.09.2013, bei der Vorarlberger Landesregierung die Genehmigung gemäß § 17 des UVP-G 2000 für die Errichtung und den Betrieb des Stadttunnels Feldkirch beantragt.

Das Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ soll die bestehende problematische Verkehrssituation im Bereich des Verkehrsknotenpunktes Bärenkreuzung entschärfen. Der „Stadttunnel Feldkirch“ besteht aus einem System von vier Tunnelabschnitten, welche über einen zentralen unterirdischen Kreisverkehr miteinander verbunden sind. Die vier Tunnelabschnitte knüpfen an folgende Stellen im bestehenden Straßennetz an:

- Portal Felsenau: Anbindung an die L190 zwischen L190-Felsenaubrücke und der Ortsstraße Illbrücke nach Göfis;
- Portal Altstadt: Anbindung an die L191a neben der pädagogischen Hochschule;
- Portal Tisis: Anbindung an die L191/L191a zwischen den Einmündungen Rappenwaldstraße und Griesstraße;
- Portal Tosters: Anbindung an den Kapfenweg, ca. 100 m Abstand zur Anbindung Alberweg.

**2.2.** Insbesondere die Portale Tisis und Tosters werden die prekäre Verkehrssituation der Einschreiterin zusätzlich erheblich beeinträchtigen.

Die Tunnelanbindung Tosters erfolgt über den Kapfenweg in Form einer ampelgeregelten Kreuzung. Die Kreuzung liegt ca. 100 m nordöstlich der Unterführung Alberweg.

Die Tunnelanbindung Tisis liegt südwestlich des Zentrums von Tisis an der L191/L191a zwischen den Einbindungen Rappenwaldstraße und Griesstraße. Die L191 wird, von der Grenze kommend, kurz nach der Einbindung Griesstraße abgesenkt und ab dem Vorplatz der bestehenden Agip-Tankstelle in einem geschlossenen Tunnelprofil geführt.

**2.3.** Laut Fachbeitrag TP 03.01-01a (Fachbeitrag, TP\_03.01-01a, Punkt 8.4) soll sich durch das Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ das Verkehrsaufkommen am Grenzübergang L190 Nofels-Grenze geringfügig verringern. Zur Kritik an der Verkehrsprognose siehe Punkt 3 gegenständlicher Stellungnahme.

Die Verkehrszählungen der Projektwerberin am Grenzübergang Nofels im Jahre 2010 ergaben 3.590 Kfz/Tag. Beim Nullplanfall Teilausbau 2025 (zeigt den Verkehr im Jahre 2025 unter Berücksichtigung der geplanten Veränderungen im Verkehrsnetz im Planungsraum jedoch ohne Bau des Stadttunnel Feldkirch) kommt es zu einer Steigerung der Verkehrsmenge auf 3.850 Kfz/Tag. Durch den Teilausbau 2025 (Stadttunnel Feldkirch ohne Betrieb Tunnelast Tosters) würde sich die Verkehrsmenge an der Grenze Nofels auf 3.500 Kfz/Tag verringern. Beim Vollausbau würde sich die Verkehrsmenge gering auf 3.520 Kfz/Tag erhöhen. Nach der Projektwerberin ergäbe sich diese Verkehrsverringerung aus Rückverlagerungen von Schleichwegverkehren über die Grenzübergänge Tosters und Nofels auf die L191 Grenze Tisis-Schaanwald, aufgrund der höheren Attraktivität des Stadttunnels.

**2.4.** Laut Fachbeitrag TP 03.01-01a (Fachbeitrag, TP\_03.01-01a, Punkt 8.4) erhöht sich durch das Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ das Verkehrsaufkommen am Grenzübergang L191 Grenze Tisis-Schaanwald erheblich. Das erhöhte Verkehrsaufkommen setzt sich aus Rückverlagerungen von Schleichwegverkehren über die Grenzübergänge Tosters und Nofels und aus induziertem Verkehr aufgrund der höheren Attraktivität des Stadttunnels und Rückverlagerungen von der Schweizer A13 zusammen.

Die Verkehrszählungen der Projektwerberin am Grenzübergang Tisis-Schaanwald im Jahre 2010 ergaben 10.560 Kfz/Tag. Beim Nullplanfall Teilausbau 2025 (zeigt den Verkehr im Jahre 2025 unter Berücksichtigung der geplanten Veränderungen im Verkehrsnetz im Planungsraum jedoch ohne Bau des Stadttunnel Feldkirch) kommt es zu einer Steigerung der Verkehrsmenge auf 11.440 Kfz/Tag. Durch den Teilausbau 2025 (Stadttunnel Feldkirch ohne Betrieb Tunnelast Tosters) würde sich die Verkehrsmenge an der Grenze Tisis-Schaanwald jedoch auf 13.490 Kfz/Tag und damit in Relation zum Nullplanfall um 2.050 Kfz/Tag erhöhen. Beim Vollausbau würde sich die Verkehrsmenge gering auf 12.930 Kfz/Tag verringern, was jedoch immer noch eine Verkehrszunahme von 1.490 Kfz /Tag in Relation zum Nullplanfall 2025 und somit eine Steigerung des Verkehrs von mehr als 13 % bedeuten würde. Mit dem Wissen, dass bei einer Verkehrszunahme von 1 bis 2

% pro Jahr zusammen mit einer allgemeinen Mobilitätszunahme von 0,5 bis 1% pro Jahr, die Essanestrasse spätestens im Jahre 2027 an ihre Kapazitätsgrenzen stößt, offenbaren sich die verheerenden Folgen des durch das „Vorhaben Stadttunnel Feldkirch“ induzierten Mehrverkehrs für das Straßennetz der Einschreiterin und der unmittelbaren Anrainer.

### **3. Kritik an der Verkehrsprognose:**

#### **3.1. Grundsätzliche Kritik an der Umweltverträglichkeitserklärung:**

Beim Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ wird eine neue Straßeninfrastruktur (4 Tunnelabschnitte, welche über einen zentralen unterirdischen Kreisverkehr miteinander verbunden sind) geschaffen.

Bei einem derartigen Projekt ist der durch das Tunnelsystem erzeugte Verkehr der Hauptverursacher von Umweltbelastungen. Der Verkehrsuntersuchung kommt somit eine zentrale Rolle im gesamten UVP-Verfahren zu. Werden nämlich für die Verkehrsuntersuchungen falsche Annahmen gesetzt, sind auch die auf Basis der Verkehrsuntersuchungen berechneten Umweltbelastungen falsch.

In den Fachberichten der Projektwerberin (vgl. insb. Fachbericht zur Verkehrsuntersuchung, TP\_03.01-01a) werden die Umweltbelastungen über den Vergleich der beiden Szenarien mit und ohne Tunnel ermittelt. Je mehr Verkehr entsteht, desto größer ist auch die Differenz zwischen den beiden Szenarien und desto größer sind auch die entstehenden Umweltbelastungen. Für die Genehmigung des Vorhabens ist es somit vorteilhaft bzw. sogar notwendig, dass der Verkehr nur wenig zunimmt und dadurch beim Vergleich ohne und mit Tunnel die Umweltbelastungen aus der Verkehrszunahme ebenfalls nur wenig zunehmen.

Wie in den Einreichunterlagen dargestellt, wird nur die Bevölkerung im dicht besiedelten Zentrum Feldkirchs bei Bau des Projektes „Stadttunnel Feldkirch“ vom Verkehr entlastet. Die Bevölkerung, welche an den Straßen im Anschluss an die Tunnelportale lebt, wird mit Mehrverkehr konfrontiert und somit einer höheren Luft- und Lärmbelastung ausgesetzt. Innerhalb der Bevölkerung kommt es so zu Gewinnern und Verlierern. Bleibt die Verkehrszunahme gering, sind die zusätzlichen Belastungen außerhalb der Tunnelportale

bereits nach einer kurzen Entfernung vernachlässigbar gering, wodurch die Anzahl Verlierer klein gehalten wird.

Dass es beim Projekt „Stadttunnel Feldkirch“ aufgrund des Straßenneubaus zu einer Verkehrszunahme und zu den damit verbundenen negativen Auswirkungen für Mensch und Umwelt kommt, wird auch von der Projektwerberin nicht bestritten. Stark umstritten ist jedoch die Höhe der Verkehrszunahmen und damit der Umweltauswirkungen. Die Verkehrszunahmen sind abhängig von verschiedenen Annahmen, die innerhalb des Verkehrsmodells gesetzt werden, und sie können über diese Annahmen gezielt beeinflusst – ja sogar manipuliert – werden. Die Darstellung der Annahmen ist in den Einreichunterlagen sehr rudimentär gehalten und nicht vollständig, wie den Ausführungen weiter unten zu entnehmen ist. Eine fachliche Beurteilung, ob die Annahmen auch sachgerecht sind, ist somit nicht möglich. Wie aufgezeigt werden wird, bestehen berechnete Zweifel daran, dass sie korrekt gesetzt wurden. Dieser gravierende Mangel wirkt sich auf die ganze Umweltverträglichkeitserklärung aus. Die UVE in der vorliegenden Fassung erfüllt deshalb die an sie gestellten Anforderungen nach § 6 Abs 1 Z 1 lit c), d), e), Z 3 und 4 UVP-G 2000 nicht und kann nicht als Entscheidungsgrundlage für eine Entscheidung nach § 17 UVG-2000 verwendet werden.

### **3.2. Grundsätzliches zur Verkehrsuntersuchung:**

Laut UVE-Leitfaden (Umweltbundesamt, UVE-Leitfaden [2012]) handelt es sich beim Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ um ein Linienvorhaben, weil eine neue Straßeninfrastruktur geschaffen wird, im Unterschied zu Punktvorhaben wie Einkaufszentren.

Bei Linienvorhaben ist darauf zu achten, dass in der Umweltverträglichkeitserklärung nicht nur die Anlage mit ihren Bauten beschrieben wird, sondern auch betriebliche Maßnahmen und räumliche und funktionelle Zusammenhänge mit dem vorhandenen Verkehrssystem dargestellt werden (Umweltbundesamt, UVE-Leitfaden [2012] 36). Linienvorhaben sind ein Teil des Verkehrssystems und wirken über den induzierten Verkehr, der durch den Neuzugang bzw. Ausbau entsteht. Da der Verkehr ein Hauptverursacher von Umweltbelastungen ist, dienen die Verkehrsuntersuchungen als Grundlage für die Beurteilung der anderen Fachbereiche bzw. Schutzgüter (Umweltbundesamt, UVE-Leitfaden [2012] 43).

Mängel in der Verkehrsuntersuchung wirken sich somit unmittelbar bei der Berechnung der Höhe der Umweltbelastungen aus.

Die Verkehrsuntersuchung beim Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ weist verschiedene Mängel auf. Eingewendet wird insbesondere, dass das Verkehrsmodell von falschen Annahmen ausgeht (z.B. zu geringer Reisezeitgewinn), verschiedene Verkehrswirkungen unberücksichtigt lässt (z.B. Veränderungen in der Siedlungsstruktur), Maßnahmen ohne Verbindlichkeit einbezieht und zudem zu früh endet. Obwohl dem LKW-Verkehr im konkreten Projekt auf Grund des Grenzübergangs Tisis-Schaanwald eine besondere Bedeutung zukommt, wird er nicht gesondert berücksichtigt.

In den Fachberichten sind verschiedene Annahmen nicht beschrieben und/oder so gesetzt worden, dass der Unterschied beim Vergleich ohne und mit Stadttunnel gering bleibt, was eine Genehmigung des Projektes erst ermöglicht, obwohl es in der Gesamtbetrachtung für die ganze Region zu einer höheren Gesamtbelastung kommt. Aufgrund der fehlenden Darstellung verschiedener Annahmen ist eine solide fachliche Beurteilung daher nicht möglich. Dieses intransparente und sachlich nicht gerechtfertigte Vorgehen wird eingewendet. Wie nachfolgend aufgezeigt, wurde das Szenario für die Verkehrsuntersuchung so zusammengestellt, dass die Verkehrszunahme gering ist, wodurch wiederum die Höhe der Umweltbelastungen gering bleibt und daher irrelevant erscheint. Eine solche Vorgehensweise widerspricht Ziel und Zweck des UVP-G 2000 bzw. der UVP-Richtlinie. Gemäß Erwägungsgrund 7 UVP-Richtlinie soll die UVP-Prüfung anhand sachgerechter Angaben des Projektwerbers erfolgen.

### **3.3. Unrealistische Verkehrsprognose bei Unterbleiben des Vorhabens:**

**3.3.1.** Von zentraler Bedeutung ist im vorliegenden Projekt, dass mit dem „Stadttunnel Feldkirch“ der Kapazitätsengpass Bärenkreuzung umfahren werden soll, also ein vorhandener Widerstand abgebaut wird. Nach § 1 Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 sind die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzustellen. Beim „Stadttunnel Feldkirch“ ist dazu eine Prognose der zukünftigen Verkehrsentwicklung erforderlich. Beurteilt werden muss die Entwicklung des Verkehrssystems mit bzw. ohne Projektdurchführung, also mit oder ohne Stadttunnel. Dabei ist zu berücksichtigen, dass vorhandene Widerstände abgebaut werden und somit zusätzlicher Verkehr produziert wird



bzw. weitreichende Verkehrsveränderungen abgebildet werden können (Umweltbundesamt, UVE-Leitfaden [2012] 44).

**3.3.2.** Beim „Stadttunnel Feldkirch“ wird ein vorhandener Verkehrswiderstand, die Bärenkreuzung, abgebaut. Eingewendet wird, dass für das Unterbleiben des Vorhabens, also das Szenario ohne Tunnel, Verkehrszunahmen angenommen werden, die real betrachtet nicht möglich sind, weil diese Mengen nicht über den Kapazitätsengpass Bärenkreuzung geführt werden können und auch nicht als Ausweichverkehre möglich sind.

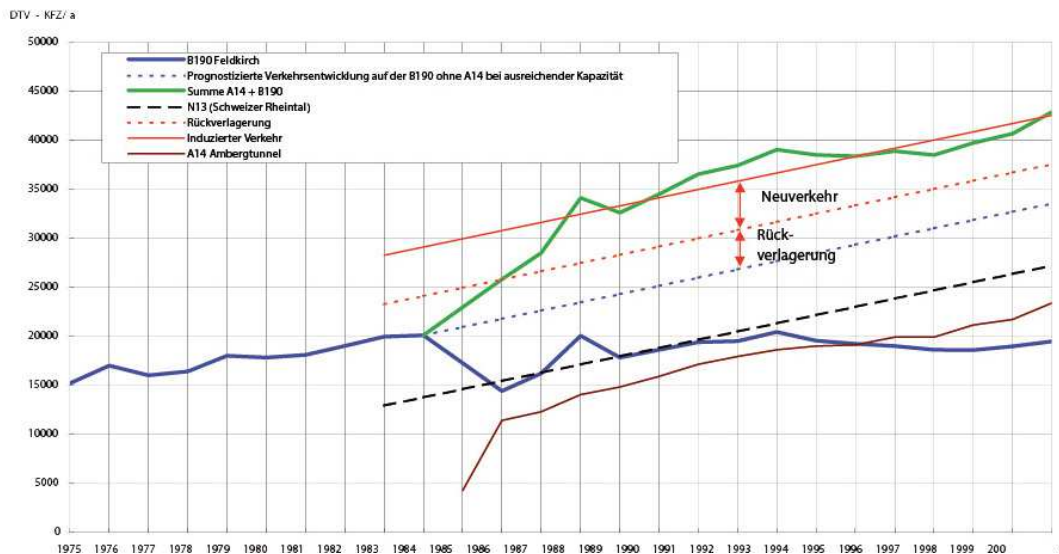
Die Verkehrsuntersuchung der UVE geht auf den an der Bärenkreuzung bestehenden Verkehrswiderstand nicht ein. Der Abbau des Verkehrswiderstandes und die damit einhergehenden Verkehrsveränderungen müssten jedoch in der UVE abgebildet werden. Nur im technischen Bericht zum straßenbaulichen Projekt (Fachbericht, TP\_02.01-03a, Punkt 4) wird ausgeführt, dass die prognostizierten Verkehrszuwächse zumindest während der Spitzenzeiten nicht mehr über die überlastete Bärenkreuzung geführt werden können. Es werde zu Verkehrszuwächsen auf Ausweichrouten durch Wohngebiete kommen.

Laut dem Bericht zur Verkehrsplanung Feldkirch Süd von 2006 (Amt der Vorarlberger Landesregierung, GU 0622; Verkehrsplanung Feldkirch Süd, Verkehrsmodell Oberes Rheintal 2005 [2006] 34) stelle das Ergebnis des Verkehrsmodelles mit rund 47.500 Kfz an der Bärenkreuzung im Jahr 2020 einen theoretischen Wert dar, der über den bestehenden Kapazitätsgrenzen liegt. Ohne Umfahrung seien nur geringere Verkehrssteigerungen möglich, mit Auswirkung auf die Attraktivität des Stadtzentrums und dessen wirtschaftliche Entwicklung. Um die Vergleichbarkeit mit den Varianten mit Umfahrung zu ermöglichen, sei im Planfall P0-20 keine Reduktion der Verkehrsmenge an der Bärenkreuzung auf die maximale Knotenkapazität durchgeführt worden. Der Bericht von 2006 ist einer aus einer Serie von Verkehrsuntersuchungen, die gemäß den Ausführungen der UVE-Verkehrsuntersuchung aufeinander aufbauen.

Im selben Bericht zeigt eine Grafik (Amt der Vorarlberger Landesregierung, GU 0622; Verkehrsplanung Feldkirch Süd, Verkehrsmodell Oberes Rheintal 2005 [Sept 2006] 19) die Verkehrsentwicklung auf der Feldkircherstraße und im Ambergtunnel. Sie zeigt auf, wie das Verkehrsmodell die Verkehrszunahmen berechnet. Blau gepunktet dargestellt ist

die „Prognostizierte Verkehrsentwicklung auf der B190 ohne A 14 bei ausreichender Kapazität“. Diese theoretische Verkehrszunahme trat ein, allerdings wegen der Kapazitätsgrenze nicht auf der B190, sondern ausschließlich im Ambergtunnel. Die für die B190 vorausgesagte Entlastung fand nur kurze Zeit statt. Wenige Jahre nach Eröffnung des Ambergtunnels war die Kapazitätsgrenze wieder erreicht. Seit fast 25 Jahren ist der Verkehr auf der L190 (ehemals B190) in etwa gleich geblieben.

Tabelle 1: Verkehrsentwicklung L190/Feldkirch und A14 Ambergtunnel 1975 – 2000



Um die Vergleichbarkeit mit den Varianten mit Umfahrung zu ermöglichen, wurde keine Reduktion der Verkehrsmenge an der Bärenkreuzung auf die maximale Knotenkapazität durchgeführt. Auch im Synthesebericht des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein (Verein Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein, Synthesebericht [2011] 85, Hervorhebungen nicht im Original) wird auf den Unterschied theoretische versus reale Verkehrszunahme eingegangen: „Aufgrund des wachsenden Pendlerverkehrs zwischen dem Raum Feldkirch und Liechtenstein nimmt die Belastung auf der Feldkircherstrasse weiter zu. Gesamthaft wird mit 3.400 zusätzlichen Zupendlern gerechnet. Unter der Annahme, dass 40% über den Grenzübergang Schaanwald ins Liechtenstein gelangen und dass Modalsplit (80% MIV-Anteil) und Besetzungsgrad (1.2 Personen/Fahrzeuge) gegenüber heute konstant bleiben, würde das Aufkommen auf der Feldkircherstrasse während der Spitzenstunde theoretisch um 900 Fahrzeuge pro Stunde anwachsen, was angesichts der bereits bestehenden Belastung nicht möglich ist.“

**3.3.3.** Für die in § 1 Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 vorgeschriebene Darstellung der umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens wird eine

Verkehrsprognose verwendet, die nur theoretisch möglich ist, aber kein realistisches Szenario abbildet. Dies wirkt sich bei der Berechnung der Umweltbelastungen dahingehend aus, dass die durch den Bau des Stadttunnels entstehenden Umweltbelastungen in den Berichten geringer dargestellt werden als sie real sein werden. Dies trägt wesentlich dazu bei, dass sie in den vorgelegten Berichten bereits kurz nach den Tunnelportalen irrelevant erscheinen. Ein Bagatellisieren und Verharmlosen der Umweltbelastungen ist jedoch nicht zulässig. Für das Unterbleiben des Vorhabens darf nicht ein theoretisches Modell angenommen werden. Die Umweltbelastungen ohne Tunnel müssen auf Basis eines realistischen Szenarios errechnet werden.

**3.3.4.** Die für den Referenzfall ohne Tunnelbau errechneten Verkehrszahlen sind also rein theoretisch und daher unrealistisch hoch. Tatsache ist, dass Mehrverkehr auf der Bärenkreuzung zu Spitzenzeiten nicht möglich ist. Der Verkehr wird daher auf der Bärenkreuzung auch dann nicht zunehmen, wenn der „Stadttunnel Feldkirch“ nicht gebaut wird.

Dass es, auch wenn der Stadttunnel nicht gebaut wird, nur zu geringen Verkehrssteigerungen im Pkw-Verkehr auf dem innerstädtischen Straßennetz kommt, ist zumindest indirekt auch in den Einreichunterlagen herauszulesen (Fachbeitrag, TP\_03.01-01a, Punkt 7.2.1.):

„Trotz der Steigerung der Einwohnerzahlen im Raum Feldkirch in den letzten Jahren konnten auf dem innerstädtischen Straßennetz nur noch geringe Verkehrssteigerungen im Pkw-Verkehr registriert werden. Die gezielte Förderung der alternativen Verkehrsarten, in Feldkirch vor allem des öffentlichen Verkehrs und Radverkehrs, war bei der Verkehrserzeugung mit VISEM zu berücksichtigen“.

Tatsächlich ist ein Teil des Umsteigens auf alternative Verkehrsmittel auf die aktuelle Verkehrssituation in der Stadt zurückzuführen, die das eigene Auto in der Hauptverkehrszeit unattraktiv erscheinen lässt. Die Projektwerberin selbst geht davon aus, dass infolge der prognostizierten Verkehrszunahme bis zum Prognosejahr 2025 verstärkt mit einer Verdrängung zusätzlicher Verkehre von derzeit bereits stark ausgelasteten Verkehrsachsen auf das untergeordnete Straßennetz zu erwarten sei (Fachbericht TP\_03.01-01a, Punkt 1. Kurzfassung). Und real auch ein vermehrtes Umsteigen auf alternative Verkehrsmittel.

Wenn nun durch den Bau des Stadttunnels eine Entlastung des PKW-Verkehrs stattfinden sollte, wird die Wahl des eigenen PKWs wieder attraktiver.

**3.3.5.** Umfahrungsstraßen, die einen Kapazitätsengpass aufheben, führen in der Regel zu vergleichsweise hohen Verkehrszunahmen. Nicht nur ist durch das Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ mit erheblichen verkehrlichen Auswirkungen im Liechtensteiner Unterland zu rechnen, sondern wird auch das Straßennetz der Feldkircher Innenstadt nur für wenige Jahre tatsächlich entlastet, bis dieses wieder die heutige Verkehrsmenge aufweist.

**3.4. Prognosezeitpunkt 2025 nicht vereinbar mit den Genehmigungsvoraussetzungen:**

**3.4.1.** Sowohl der Nullfall als auch der Planfall sind im Prognosezeitpunkt zu beurteilen. Der maßgebliche Prognosezeitpunkt ergibt sich meist aus dem Vorhaben und ist jedenfalls sachlich begründet und nachvollziehbar zu wählen. Insbesondere bei Infrastrukturvorhaben (Straße und Eisenbahn) haben sich in der Praxis Prognosehorizonte von ca 10 Jahren nach voraussichtlicher Inbetriebnahme durchgesetzt. Im Hinblick auf das im Verfahren erforderliche Maß an Prognosegenauigkeit ist ein weiterer Blick in die Zukunft kaum möglich; andererseits soll die fachliche Beurteilung nicht bloß eine Momentaufnahme am Tag der Inbetriebnahme sein, sondern auch plausible künftige Entwicklungen in vernünftigem Ausmaß mitumfassen (Schmelz/Schwarzer, UVP-G [2011] § 6 Rz 44). Auch nach Raschauer sind allfällige Steigerungen der Kapazitäten nach Inbetriebnahme jedenfalls angemessen zu berücksichtigen (Raschauer in Ennöckl/Raschauer/Bergthaler [Hrsg], UVP-G [2013] § 6 Rz 11).

**3.4.2.** Der für das Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ gewählte Prognosezeitpunkt 2025 ist zu kurz gesetzt und entspricht somit nicht den gesetzlichen Vorgaben. Die Prognose 2025 stellt die Situation zum Zeitpunkt des Teilausbaues und des geplanten Vollausbaus Feldkirch dar. Bei der Inbetriebnahme aller Tunneläste sind laut eigenen Angaben des Projektwerbers die höchsten Entlastungen für Anrainer und Umwelt gegenüber dem Bestand zu erwarten (Fachbericht TP\_03.01-01a, Verkehrsuntersuchung, 51), aufgrund der dann erst geringen Verkehrszunahme aber auch die geringsten Belastungen für die Menschen außerhalb der Tunnelportale. Mit dem kurzen Prognosezeitpunkt 2025 kann die

dauerhafte Entlastungswirkung, wie sie auch in § 24 f UVP-G als Genehmigungskriterium enthalten ist, nicht aufgezeigt werden.

**3.4.3.** Am konkreten Beispiel des Ambergtunnels (siehe Tabelle unter Punkt 3.3) ist an der blauen Kurve ersichtlich, dass nach Eröffnung oder Kapazitätserhöhung eine Umfahrung die zu entlastende Straße nur für wenige Jahre tatsächlich entlastet. Dann füllt sie sich wieder aufgrund der jetzt wieder möglichen Verkehrszunahme auf.

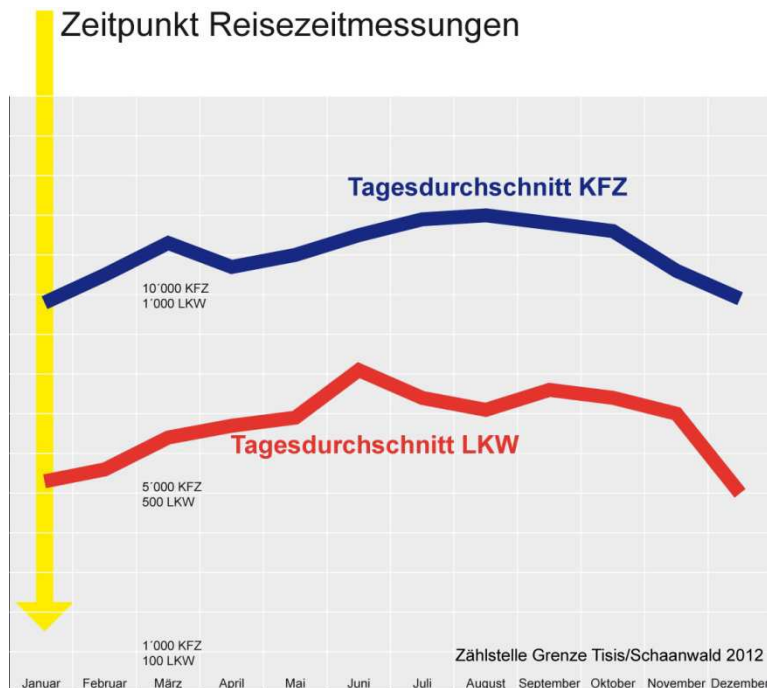
### **3.5. Reisezeitgewinn zu niedrig angesetzt:**

**3.5.1.** Die Reisezeitmessung hat innerhalb der Verkehrsuntersuchung eine besonders wichtige Funktion, weil die Reisezeit für die Berechnung der Verkehrszunahme eine sehr wesentliche Einflussgröße ist. Die bestehenden Reisezeiten werden zur Kalibrierung der Spitzenstundenmodelle und der Berechnung der Reisezeitveränderungen verwendet (Fachbericht TP\_03.01-01a, Punkt 7). Stimmen sie nicht, wirkt sich das direkt auf die berechneten Verkehrsmengen aus, weil ein Parameter der von der Projektwerberin verwendeten Formel der „wahrgenommene Verkehrsnutzen“ ist (Fachbericht TP\_03.01-01a, Punkt 7.4.2) und der besteht aus der verkürzten Reisezeit. Je größer dieser Reisezeitgewinn durch die neue Straßeninfrastruktur ist, desto attraktiver wird die Fahrt über sie und desto weitreichender ist ihre Wirkung. Damit kommt der Messung der aktuellen Reisezeit eine besonders hohe Bedeutung zu. Eingewendet wird im Folgenden, dass der Reisezeitgewinn zu niedrig angesetzt ist.

**3.5.2.** Wie oben dargestellt, ist die korrekte Ermittlung der Reisezeit im Nullplanfall und für das Projekt Stadttunnel besonders wichtig. Im Fachbericht werden die Ergebnisse der Reisezeitmessung auf Seite 50 dargestellt (Fachbericht TP\_03.01-01a, Punkt 7.5).

Die Messungen fanden vom 16.-19. Januar 2012 statt. Die Reisezeiten wurden zu verschiedenen Tageszeiten in jede Richtung jeweils mit nur zwei oder vier Fahrten erfasst. In Richtung Liechtenstein fanden morgens in der eigentlichen Spitzenzeit nur zwei Fahrten statt und in Richtung Vorarlberg abends sogar nur eine während der Spitzenzeit. Das sind zu wenige Fahrten, um eine statistisch haltbare Fahrtzeit zu ermitteln. Zudem wurden die Fahrten im Januar, in einem der Monate mit dem geringsten Straßenverkehr durchgeführt (siehe Grafik unten). Derartige Messungen dürfen nicht als Ausgangsbasis für die für das

ganze UVP-Verfahren besonders wichtige Berechnung der Verkehrszunahme herangezogen werden!



**3.5.3.** Verschiedene Angaben in den Reisezeit-Tabellen auf den Seiten 50 und 51 des Fachberichts zur Verkehrsuntersuchung sind fehlerhaft oder nicht plausibel.

Sehr bedeutend ist, dass die in die Tabelle 20 auf Seite 50 eingetragenen Uhrzeiten der Fahrt 3 der Morgenspitze so nicht korrekt sein können. Die Fahrt beginnt um 07:43 am Konten A14. Um 07:54 befindet sich das Fahrzeug an der Bärenkreuzung und um 07:58 an der L191/Carinagasse. Danach ist es drei Minuten früher, um 07:54:55, an der Grenze Tisis. Die Gesamtreisezeit von knapp 12 Minuten ist somit sicherlich nicht korrekt. Die Fahrtzeit könnte durchaus 22 Minuten betragen haben. Damit kann die Messung einer der beiden Fahrten, die morgens während einer Spitzenzeit stattgefunden haben, nicht verwendet werden.

Die Tabelle 21 auf Seite 51 weist für die Abendspitze eine nur wenig kürzere Reisezeit aus als für die Mittagszeit. Dieses Ergebnis ist nicht plausibel und widerspricht allen Erfahrungen: In der Fahrtrichtung von Liechtenstein Richtung Feldkirch kommt es auf der L191 regelmäßig zu Stauerscheinungen mit deutlichen Fahrzeitverlusten.

Ein im Verhältnis zu den anderen beiden relativ unbedeutender Fehler besteht darin, dass es eine Reinprechtsdorferstraße in Feldkirch nicht gibt und vermutlich die Rheinbergerstraße gemeint ist.

**3.5.4.** Das Verkehrsmodell geht auf Basis dieser Reisezeitmessungen von deutlich zu niedrig angesetzten Fahrtzeiten für die besonders wichtige Strecke Knoten A14-Grenze Tisis aus. Es verwendet für das unbelastete Netz eine Reisezeit von knapp 6 Minuten. Das entspricht laut Fachbericht einer Fahrgeschwindigkeit von 54 km/h, also einer Reisezeit ohne Beeinflussung durch andere Fahrzeuge, zum Beispiel während der Nacht. Im belasteten Netz wird eine Reisezeit von unter 8 Minuten angenommen. Das liege innerhalb der Spanne der erhobenen Reisezeiten. Angesichts der Streckenlänge und der 11 Ampelanlagen erscheint die Kürze der im Verkehrsmodell verwendeten Reisezzeiten nicht plausibel und muss überprüft werden.

Uhrzeit	Reisezeiten Knoten A14/L190 -L191 Grenze Tisis				
	Befahrung			Verkehrsmodell	
	Max.	Min.	Durchschnitt	unbelastetes Netz	belastetes Netz
Morgenspitze	11:55	07:00	08:31		
Vormittag/Mittag	09:00	07:00	08:11	05:43	07:47
Abendspitze	10:30	06:40	08:06		

Tabelle 21: Ergebnis Reisezeitmessungen, Reisezeiten im Verkehrsmodell, Angaben in min.

Die Grafik auf Seite 51 des Fachberichts zur Verkehrsuntersuchung zeigt nur eine Reisezeit für die Strecke auf. Die Reisezeitmessungen haben jedoch klar ergeben, dass es an Werktagen in der Morgenspitze zu längeren Reisezeiten in Fahrtrichtung von Knoten A14/L190 zur Grenze kommt und in der Abendspitze in umgekehrter Richtung. Inwieweit dies im Verkehrsmodell berücksichtigt wurde, lässt sich aus den im Fachbericht gemachten Angaben jedoch nicht überprüfen.

**3.5.5.** Der Fachbericht zu den Verkehrsuntersuchungen beschreibt im Kapitel 7.3 Begleitmaßnahmen auf dem heutigen Straßennetz. Mit diesen Begleitmaßnahmen wird der Verkehrswiderstand auf dem bestehenden Netz erhöht, sobald der Stadttunnel in Betrieb geht. Aufgrund dieser Maßnahmen, insbesondere der Temporeduktionen, wird die Reisezeit durch die Innenstadt länger dauern. Dies wurde im Verkehrsmodell berücksichtigt, obwohl die Begleitmaßnahmen nicht rechtsverbindlich beschlossen

wurden. Wie weiter unten aufgezeigt werden wird, besteht der Grundsatzbeschluss der Stadtvertretung Feldkirch aus einer Absichtserklärung. Eingewendet wird, dass diese Begleitmaßnahmen ohne die notwendige Verbindlichkeit bei der Reisezeitermittlung berücksichtigt wurden und somit verkehrsmindernd in die UVE eingeflossen sind.

**3.5.6.** Für die Verkehrsprognose 2025 nimmt die Verkehrsuntersuchung für das Szenario ohne Stadttunnel eine Reisezeit von 08:07 Minuten an, für das Szenario mit Tunnel 06:15 Minuten. Sie geht somit davon aus, dass sich bei Bau des Stadttunnels Feldkirch die Reisezeit auf der für den Durchgangs- und Transitverkehr wichtigsten Relation Knoten L190/Rampe Frastanz A14 – Grenze Tisis für die 1 km kürzere Fahrt die Reisezeit nur um 2 Minuten verkürzen wird.

Dieser geringe Reisezeitgewinn von 2 Minuten erscheint unter dem Aspekt, dass mit dem Stadttunnel 17 Kreuzungen, davon 11 mit Ampelanlagen, auf einer sich über mehrere Stunden täglich bis an die Kapazitätsgrenze ausgelasteten Strecke umfahren werden, völlig realitätsfremd. Wäre der Zeitgewinn tatsächlich derart gering, müsste der Nutzen des Stadttunnels und damit die Begründung für das fast 250 Millionen Euro teure Straßenbauprojekt hinterfragt werden. Denn die Kosten-Nutzen-Analyse zeigt auf, dass der wirtschaftliche Nutzen vor allem in der kürzeren Reisezeit besteht. Je kürzer sie ist, desto geringer ist der Nutzen.

**3.5.7.** Werden die Reisezeiten heute als zu tief angenommen, ergibt sich daraus eine kleinere Differenz zu den Reisezeiten mit Stadttunnel. Der Stadttunnel erscheint als weniger attraktiv als er real wahrscheinlich ist. Dies gilt, wie nachfolgend in der Stellungnahme noch aufgezeigt werden wird, besonders für die Relation Walgau-Liechtenstein und Oberes Rheintal A14 nach/von Liechtenstein (Fachbericht TP\_03.01-01a, Punkt 7.2.6, Tabelle 9).

Eingewendet wird, dass die Reisezeitmessungen nicht sorgfältig durchgeführt wurden und die Annahmen für die Reisezeiten nicht korrekt gesetzt wurden, wodurch im Ergebnis die Verkehrszunahme und damit auch die Umweltbelastungen gering bleiben, was sich positiv für die Genehmigung des Vorhabens auswirkt. Zudem sind die Angaben zu den Reisezeiten im Fachbericht zur Verkehrsuntersuchung nicht vollständig, so dass nicht alle Aspekte zu den Reisezeiten überprüft werden können. Deshalb wird beantragt, die bestehenden Reisezeiten korrekt zu ermitteln und die Annahmen dazu vollständig im



Fachbericht darzustellen, damit eine Überprüfung möglich ist und die in einem UVP-Verfahren notwendige Transparenz und Nachprüfbarkeit hergestellt wird.

### **3.6. Verkehrsreduzierende Begleitmaßnahmen:**

**3.6.1.** Die im Fachbericht zu den Verkehrsuntersuchungen enthaltene Tabelle 10 zeigt 13 Begleitmaßnahmen der Stadt Feldkirch, die aber nicht Teil dieses Projektes sind. Nur die in Tabelle 11 aufgezählten vier Begleitmaßnahmen gehören verbindlich zum Projekt Stadttunnel. Die Verkehrsprognose berücksichtigt jedoch alle aufgeführten, verkehrsreduzierend wirkenden Begleitmaßnahmen (Fachbericht TP03.01-01a, Punkt 7.3). Das hat eine verkehrsmindernde Wirkung.

**3.6.2.** Die 13 Begleitmaßnahmen der Stadt Feldkirch sind zwar beschlossen worden, aber nur als Absichtserklärung und somit nicht mit der notwendigen Verbindlichkeit. Ihre Umsetzung ist nicht garantiert.

Das belegt das Protokoll 14 der Sitzung der Stadtvertretung Feldkirch vom 18. Dezember 2012 auf Seite 43: „Die im Zuge der Planungsphase definierten Begleitmaßnahmen wurden als Grundlage für diverse für die UVP notwendige Untersuchungen (z.B. Verkehrsmodellberechnungen, Lärm- und Emissionsmodelle) berücksichtigt, sind allerdings selbst nicht Teil des UVP-Projektes. Damit eine Umsetzung von Begleitmaßnahmen trotzdem sichergestellt ist, wäre als Absichtserklärung für die Umsetzung dieser Maßnahmen im Vorfeld der UVP-Einreichung ein diesbezüglicher Grundsatzbeschluss der Stadtvertretung notwendig.

Die Begleitmaßnahmen wurden bislang nur nach der Wirkung, die mit den Maßnahmen erreicht werden soll, beschrieben. Eine Konkretisierung der Begleitmaßnahmen (Planung, Finanzierbarkeit, Bürgerbeteiligung) soll parallel zum Stadttunnel erfolgen, eine Umsetzung wird bis zur Fertigstellung der einzelnen Bauabschnitte des Tunnelsystems angepeilt.“

**3.6.3.** Auch wenn die Absichtserklärung als „Grundsatzbeschluss“ beschlossen wurde, bleibt es eine Absichtserklärung, weil der Beschluss völlig offen formuliert ist: „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.“

Diese Absichtserklärung wird aus Umweltsicht sehr begrüßt. Es wird auch davon ausgegangen, dass die Stadt Feldkirch Begleitmaßnahmen aus diesem Beschluss umsetzen wird. Damit diese Maßnahmen jedoch in die Verkehrsprognose verkehrsmindernd einfließen dürfen, muss eine gewisse Verbindlichkeit sichergestellt werden. Eine Tabelle beispielhafter Maßnahmen, deren Wirkung in der Verkehrsuntersuchung ganz allgemein mit „Erhöhung Verkehrswiderstand“ beschrieben wird, reicht dafür nicht aus, da eine Quantifizierung fehlt. Welche Wirkung sie genau haben sollen, ist den Berichten nicht zu entnehmen und damit der Öffentlichkeit nicht bekannt. Anhand der Ausführungen im Fachbericht ist eine Überprüfung, ob die zu einem späteren Zeitpunkt gesetzten, unter Umständen ganz anderen Begleitmaßnahmen die - unbekannte – gewünschte Wirkung entfalten, nicht möglich.

Falls die Begleitmaßnahmen nämlich nicht, nur teilweise oder halbherzig umgesetzt werden, so dass die angestrebte Wirkung nicht erreicht wird, wäre der Verkehrswiderstand auf diesen Straßenabschnitten völlig anders. Ohne die beispielhaften Begleitmaßnahmen ist die Straßenkapazität wahrscheinlich etwa doppelt so hoch, was zur Folge hat, dass für viele Kraftfahrzeuglenker auf der bisherigen Route durch die Stadt nur eine geringe Reduktion der Fahrzeit stattfindet. Dadurch wird der induzierte Verkehr deutlich stärker zunehmen als in der vorliegenden Verkehrsprognose vorausgesagt.

**3.6.4.** Da die Begleitmaßnahmen nicht rechtlich verbindlich beschlossen wurden und für die Absichtserklärung eine Quantifizierung ihrer Wirkung fehlt, wird beantragt, die von ihnen ausgehende Wirkung darzulegen und für die Verkehrsprognose jeweils ein Szenario mit und eines ohne Begleitmaßnahmen zu berechnen.

### **3.7. Verkehrswirkung der Autobahnverbindung:**

**3.7.1.** Laut UVE-Leitfaden ist zu berücksichtigen, dass bei Linienvorhaben durch den Neu- bzw. Ausbau im Regelfall vorhandene Widerstände abgebaut werden (zB durch Lückenschluss) und somit zusätzlicher Verkehr zwischen hochrangigen Knoten produziert wird bzw. weitreichende Verkehrsverlagerungen erfolgen (Umweltbundesamt, UVE-Leitfaden [2012] 44).

Beim Stadttunnel sind derartige weitreichende Verkehrsverlagerungen zu erwarten, da er Verkehr von der österreichischen Autobahn A14 aufnimmt, diesen an die Grenze nach Liechtenstein führt und von dort in Richtung schweizerische Autobahn A13 und umgekehrt. Es handelt sich somit um ein Teilstück einer Autobahnverbindung.

Das bestätigt der Synthesebericht des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein auf Seite 65: „Verschärft wird die Situation an den Anschlüssen Haag und Sennwald durch den Transitverkehr aus der Region Feldkirch oder vom Arlberg Richtung Graubünden und Zürichsee-Region. Dieser Verkehr belastet die schon durch den regionalen Binnen- und Ziel-/Quellverkehr stark befahrenen Rheinübergänge und die Anschlüsse an die A13 zusätzlich und belastet zudem die Ortsdurchfahrten von Schaanwald und Mauren, Ruggell, Eschen und Nendeln.“

**3.7.2.** Die beiden Autobahnen A14 und A13 sind Europastraßen, also Teilstrecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Bis heute sind die beiden Routen E43 (Nord-Süd) und E60 (Ost-West), die beide von einer zur anderen Autobahn wechseln, nicht mit einer Schnellstraße verbunden. Die Fahrzeuge queren durch die Siedlungsgebiete. Feldkirch liegt dabei an einem historisch wichtigen Verkehrsknotenpunkt der internationalen Verkehrsachsen. Die Strecke über Feldkirch und Liechtenstein wird seit langem als Autobahnverbindung genutzt. Auch wenn PKWs im Nord-Süd-Verkehr heute größtenteils (Ausnahme: Vignettenflüchtlinge) die kurze Verbindung über Mäder/Kriessern nutzen, wird die Route über Feldkirch-Liechtenstein nach wie vor von PKWs, welche in der Ost-West-Richtung (z.B. Innsbruck – Zürich) fahren, gewählt. Besonders häufig aber nutzt der Güterverkehr diese Route als Autobahnverbindung sowohl für Ost-West als auch Nord-Süd-Fahrten, da es sich beim Zollamt Tisis-Schaanwald um ein Hauptzollamt handelt und die Fahrt auf dem österreichischen Straßennetz billiger ist als die auf dem schweizerischen.

**3.7.3.** Die Bedeutung des Stadttunnels bzw. dieser Streckenverbindung für den hochrangigen Verkehr ergibt sich deshalb auch aus seiner Vorgeschichte. Die Strecke wurde vor über 40 Jahren im Bundesstraßengesetz 1971 in das Verzeichnis 2 als Bundesschnellstraße S 17, Liechtensteiner Schnellstraße, Feldkirch (A14) – Staatsgrenze bei Tisis, aufgenommen.

**VERZEICHNIS 2**  
**Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)**

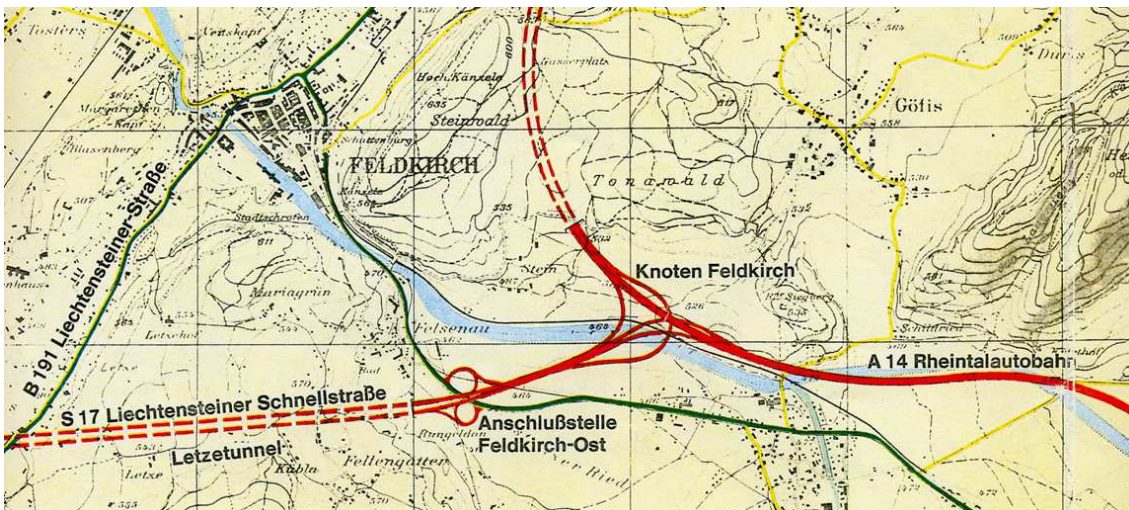
Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
S 1	Marchfelder Schnellstraße	Wien/Kaisermühlen (A 20, A 22, A 24)—Groß Enzersdorf— Staatsgrenze bei Schloßhof.
S 2	Donaukanal Schnellstraße	Wien/Prater (A 4, A 20)—Donaukanal—Wien/Floridsdorf (A 22)—Wien/Stammersdorf (A 5).
...		
S 17	Liechtensteiner Schnellstraße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

Mit der Abänderung des Bundesstraßengesetzes 1999, BGBl 1999\_1982\_1, wurde sie als B191, Liechtensteiner Straße (Frastanz/Feldkirch (A14, B190) – Staatsgrenze bei Tisis) in das Verzeichnis 3 der Bundesstraßen B übernommen.

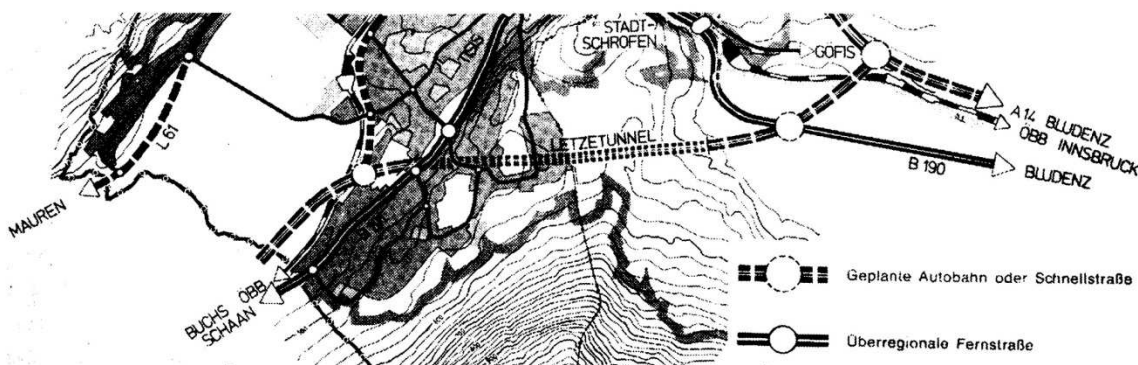
Seit der Überländerung der Bundesstraßen 2002 sind in § 8 Abs 7 Z 5 lit. ae) FAG 2008 knapp 40 Millionen Euro für den Bau der Umfahrung Feldkirch-Süd reserviert. Die Landesregierung Vorarlberg hat erklärt, diese 40 Millionen Euro für den Stadttunnel Feldkirch zu erhalten.

Die L191 soll nach Bau des Stadttunnels durch die Tunneläste Frastanz und Tisis verlaufen und, wie in den früheren Bundesstraßengesetzen vorgesehen, auf diese Weise als Umfahrung Feldkirch-Süd die A14 mit der Staatsgrenze Tisis verbinden.

**3.7.4.** An einer Umfahrung im Süden Feldkirchs wird - dem Bundesstraßengesetz entsprechend – seit mehreren Jahrzehnten geplant. Zu Beginn war der Bau einer doppelspurigen Schnellstraße vom Autobahnknoten Feldkirch bis vor die Grenze Liechtensteins vorgesehen. Dies lässt sich ua. mit nachfolgender Karte belegen:



**3.7.5.** Die liechtensteinische Tageszeitung „Volksblatt“ veröffentlichte am 30. März 1982 einen Bericht über die Straßenbau-Pläne und schrieb: „Man (Anmerkung: Vorarlberg) versteht auch, dass Liechtenstein hinsichtlich der Knappheit des Agrarlandes und Baugrundes keine Freude mit der Abnahme der Schnellstrasse S 17 in Tisis-Schaanwald in Richtung zum Autobahnanschluss Bendern-Haag hat und statt dessen die bestehenden Strassenverbindungen Schaanwald, Nendeln, Bendern, Haag auch für den Durchzugsverkehr Schweiz-Österreich ausbaut. Es ist jedoch nicht vorherzusehen, wie sehr diese Verbindungsstrecke dem wachsenden Verkehr standhalten und die Anrainer belästigen wird, und es ist nicht auszuschliessen, dass dann in Liechtenstein dieser Fragenkomplex neu überdacht werden wird. Dann jedoch könnte die österreichische Planung der Schnellstrasse S 17 als Direktverbindung aus Richtung Arlberg nach Liechtenstein, ins Werdenberg und nach Graubünden und in umgekehrter Richtung eine ungeahnte Bedeutung erlangen.“



Karte aus Volksblatt, 30. März 1982, Titelseite

**3.7.6.** Nachdem die Regierung Liechtensteins 2005 mit einer Zweckmäßigskeitsbeurteilung nachgewiesen hatte, dass mit Bau des Letzetunnels der Verkehr stark zunehmen und die Entlastungswirkung für die Bärenkreuzung zu einem großen Teil kompensiert würde, erläuterte der damalige Verkehrsreferent Manfred Rein am 15. Juli 2005 in einem Interview in den Vorarlberger Nachrichten das weitere Vorgehen. Er sagte: „Die bestehende Variante wird optimiert, Möglichkeiten hinsichtlich Raumwirkung werden ausgearbeitet und gemeinsam mit der Stadt Feldkirch geprüft. Die Entlastungswirkung für die Innenstadt wird neu angeschaut. Es bleibt sicherlich beim Tunnel, aber mit Anbindungen.“ Das Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ ist somit als ein um zwei Stadtausfahrten erweiterter, in der Streckenführung leicht veränderter Letzetunnel anzusehen. Von der Annahme einer vergleichbaren Verkehrswirkung für Frastanz und Liechtenstein ist somit auszugehen.



**3.7.7.** Dass die Strecke vom Autobahnknoten Feldkirch über den Stadttunnel und Liechtenstein auf die Schweizer Autobahn und umgekehrt auch von PKWs benutzt wird, ist unbestritten. Das bestätigt die Verkehrsbefragung am Zollamt Tisis-Schanwald: „Bei den überregionalen Relationen ist die Beziehung Schweiz West – Österreich die am stärksten frequentierte“ (Fachbericht TP\_06.02-02a, Punkt 2.4.) und „Der Großteil des Durchgangsverkehrs erfolgt auf der Ost-West-Relation, z.B. Zürich – Südtirol oder Wien.“ (Fachbericht TP\_06.02-02a, Punkt 2.4.). Welche Bedeutung dieser Durchgangsverkehr hinsichtlich des Gesamtverkehrs jedoch hat, wurde nicht vollständig ermittelt. Die Verkehrsbefragung wurde im Mai 2013 durchgeführt, also in einem Monat, in dem nur wenige Urlaubsfahrten stattfinden (Nebensaison in den Tourismusgebieten der Alpen) und der Durchgangsverkehr saisonbedingt geringer ist als in den Winter- und Sommermonaten. Eine Befragung zu diesem Zeitpunkt stellt die Sachlage nicht korrekt dar und wirkt sich in der Verkehrsprognose und damit bei der Ermittlung der Umweltauswirkungen zugunsten des Vorhabens der Projektwerberin aus. Ein derartiges Vorgehen ist nicht zulässig.

**3.7.8.** Besonders häufig nutzt der Güterverkehr diese Route als Autobahnverbindung sowohl für Ost-West als auch Nord-Süd-Fahrten, da es sich beim Zollamt Tisis-Schaanwald um ein Hauptzollamt handelt, an dem anders als an den Nebenzollstellen alle Handelswaren abgefertigt werden, und die Fahrt auf dem österreichischen Straßennetz billiger ist als die auf dem schweizerischen.

Die 2002 veröffentlichte Trilaterale Studie „Nachhaltiger Verkehr im oberen Rheintal“ geht auf Seite 40 auf den LKW-Transit ein. Sie führt aus: „Die LKW-Regimes zwischen Österreich und Schweiz/Liechtenstein weisen große Unterschiede aus, was das Instrumentarium betrifft. Im Raum Oberes Rheintal sind die Unterschiede größer als im reinen Alpen transit. Für den LKW-Verkehr auf der A13 werden heute deutlich höhere Abgaben verlangt als auf der A14. Dies führt zu den im Szenario Trend unterstellten möglichen Ausweichfahrten, indem der Wechsel in die Schweiz nicht bei Hard (Bregenz) sondern bei Feldkirch (via Liechtenstein) erfolgt.“ Wie dieses LKW-Regime heute aussieht und in welche Richtung es sich entwickelt, ist eine für die Verkehrsprognose wichtige Feststellung. Doch darauf geht die Verkehrsuntersuchung in keiner Weise ein, weshalb Ausführungen dazu beantragt werden.

Zum Anteil des LKW-Transitverkehrs macht die Verkehrsbefragung 2013 auf Seite 9 nur einige wenige Angaben: „Am Grenzübergang Tisis/Schaanwald beträgt die mittlere Fahrtweite im Quell- und Zielverkehr 203 km und im Transitverkehr 337 km. Etwa 30 % aller LKW-Fahrten führen über 500 km.“ Man kann davon ausgehen, dass es sich bei den Fahrten über 500 km größtenteils um zumindest inneralpinen Verkehr handelt, der inneralpine LKW-Verkehr also mindestens ein Drittel des LKW-Verkehrs und damit einen wesentlichen Teil ausmacht.

An den Nebenzollstellen im Rheintal, die von Personal ohne zolltechnische Ausbildung betreut werden, können nur Handelswaren abgefertigt werden, die von Vorarlberg in die Schweiz oder umgekehrt transportiert werden. Das wiederum bedeutet, dass alle Handelswaren, die laut Alpenkonvention dem inneralpinen Verkehr zugehören, an den beiden Hauptzollämtern Lustenau-Au und Tisis-Schaanwald abgefertigt werden müssen.

Aufgrund ihrer besonderen Stellung beeinflussen die beiden Hauptzollämter das LKW-Regime, was innerhalb des Vorhabens „Stadttunnel Feldkirch“ angemessen zu berücksichtigen ist.

Dass die Verkehrsuntersuchung und damit die Verkehrsprognose auf die besondere Bedeutung des inneralpinen und alpenquerenden LKW-Transitverkehrs in Verbindung mit dem Hauptzollamt nicht eingeht, ist ein schwerwiegender Mangel der in der UVE vorgelegten Verkehrsuntersuchung. Die auf Seite 37 angeführte Verwendung gleicher



Hochrechnungsfaktoren für den Leicht- und Schwerverkehr ignoriert die besondere Bedeutung des LKW-Transitverkehrs innerhalb des Projektes.

Im Gegensatz zu der Verkehrsuntersuchung der UVE enthält die vorhergehende von 2006 (GU-0622), die zu den SUP-Unterlagen gehört, noch Ausführungen zur Entwicklung des LKW-Verkehrs. Sie erläutert auf den Seiten 11f, dass die Einführung handelspolitischer Rahmenbedingungen, die einem Beitritt zur EU entsprechen, verkehrswirksame Auswirkungen habe. Die größten verkehrlichen Auswirkungen seien von der Aufhebung der Grenzkontrollen und damit der Einschränkung der Steuerungsmöglichkeit für die Routenwahl beim LKW-Verkehr zu erwarten. Im Verkehrsmodell seien die Beschränkungen an den Zollämtern Nofels, Meiningen und Mäder aufgehoben worden. Wie oben dargelegt, bestehen diese Beschränkungen aktuell noch. Zudem ist zu erwarten, dass sie durch Tonnagebeschränkungen an den Rheinbrücken verstärkt werden könnten, um den LKW-Verkehr stärker auf eine Route zu konzentrieren und so Personalkosten für die Zollabfertigung einzusparen.

**3.7.9.** Laut Verkehrsuntersuchung soll sich der Stadttunnel Feldkirch praktisch nicht auf das höherrangige Straßennetz auswirken. Das ist nicht plausibel. Unseriös ist es auch, dass die Verkehrsuntersuchung in Kapitel 9 nur den Nord-Süd-Verkehr behandelt. Ausführungen zu der für das Vorhaben besonders wichtigen Ost-West-Relation, die verkehrsbeeinflussend wirkt, fehlen.

In seinem Gutachten vom 20. Januar 2014 kritisiert der Verkehrsexperte Em. O. Univ. Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher, dass die externen Wirkungen nicht berücksichtigt wurden und schreibt: „Es ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass die Relation Rheintalautobahn Richtung Liechtenstein durch diese Umfahrung zusätzliche Belastungen aufzunehmen haben wird, die heute aufgrund der Widerstände bei der Durchfahrt durch Feldkirch unterbleiben. Es ist daher mit zusätzlichem Pkw-Verkehr und einer Verlagerung von der Schiene auf den Pkw aus den östlichen Einzugsgebieten in Richtung Liechtenstein zu rechnen, wenn man das Realverhalten der Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Die Modelle geben das nicht wieder.“ (Knoflacher, Stellungnahme zur Tunnelumfahrung Süd der Stadt Feldkirch, Jänner 2014, 3; Hervorhebungen nicht im Original).

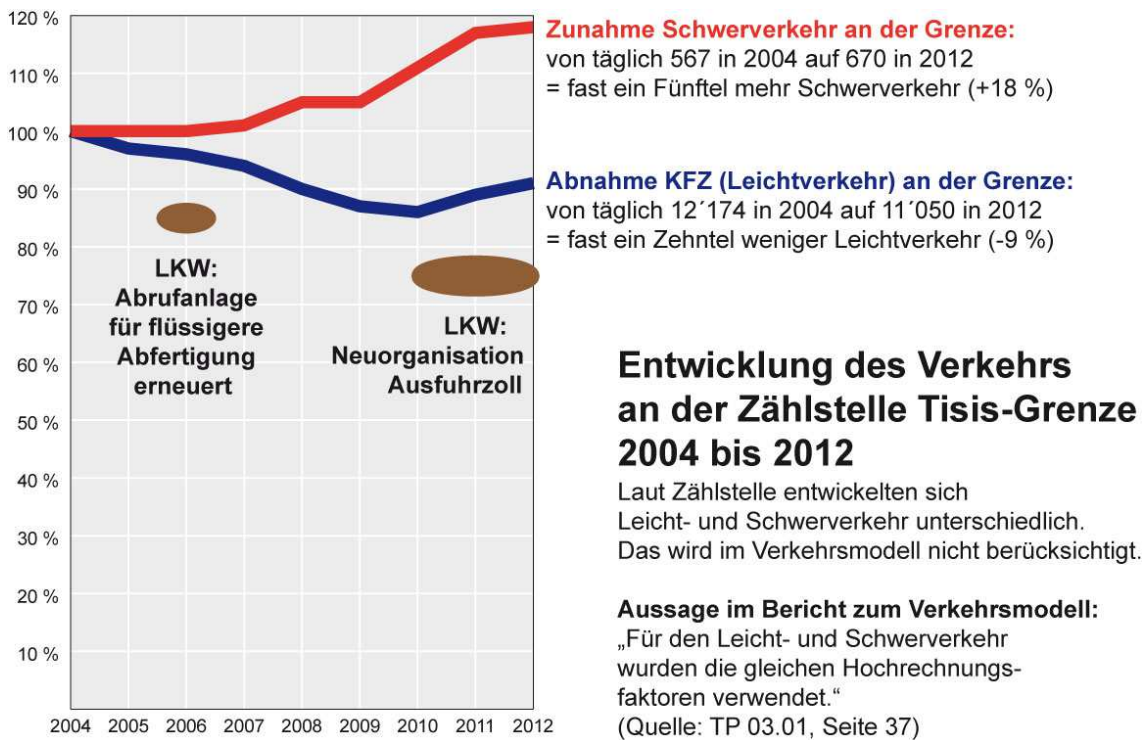


**3.7.10.** Wie oben aufgezeigt, ist der Stadttunnel Feldkirch ein Teilstück der Autobahnverbindung zwischen der A14 und der A13. Die Ermittlung, wie die bestehende Strecke für den inneralpinen und den alpenquerenden Verkehr iSd Alpenkonvention genutzt wird, ist somit von hoher Bedeutung für die Verkehrsprognose. Die Verkehrsuntersuchung muss deshalb die dafür gemachten Annahmen und Untersuchungen begründen und nachvollziehbar beschreiben. Da dies fehlt, wird beantragt, dies zu untersuchen und in der Folge in der Verkehrsuntersuchung darzulegen, welche Annahmen aus welchen Gründen für den inneralpinen und den alpenquerenden Verkehr für die Verkehrsprognose getroffen wurden.

### **3.8. LKW-Verkehr nicht ausreichend ermittelt:**

**3.8.1.** Das Verkehrsmodell der Projektwerberin verwendet für den Leicht- und Schwerverkehr die gleichen Hochrechnungsfaktoren bis zum Prognosezeitpunkt 2025 (Fachbericht TP\_03.01-01a, Punkt 7.2.6). Auch bei der Berechnung des Binnenverkehrs in Feldkirch und Liechtenstein mit dem Verkehrserzeugungsmodell VISEM wurde nur der PKW-Verkehr verwendet (Fachbericht TP\_03.01-01a, Punkt 7.1.1). Dies ist in Anbetracht der realen Entwicklung des Verkehrs und der besonderen Bedeutung des Hauptzollamtes Tisis-Schaanwald für den LKW-Verkehr (siehe Punkt 2.1.5.8.) sachlich nicht korrekt und wird deshalb eingewendet.

**3.8.2.** Laut Zählstelle an der Grenze Tisis-Schaanwald entwickelt sich der Leicht- und Schwerverkehr unterschiedlich. So nahm der Schwerverkehr an der Grenze von täglich 567 im Jahre 2004 auf 670 im Jahre 2012 und damit um 18 % zu, während der Leichtverkehr im selben Zeitraum um 9 % von täglich 12.174 KFZ auf 11.050 sank.



Obwohl vom Schwerverkehr eine besonders starke Umweltbelastung ausgeht, wurde dieser nicht ausreichend ermittelt.

**3.8.3.** Von besonderer Bedeutung ist eine separate Hochrechnung und Prognose für den LKW-Verkehr an der Grenze auch deshalb, weil die Gefahr eines Rückstaus in den Stadttunnel Feldkirch besteht und ein derartiger Rückstau ein so hohes Sicherheitsrisiko darstellt, dass in diesen Fällen für LKWs die Durchfahrt durch den Stadttunnel verboten werden muss. Ob die LKWs dann vor dem Tunnelportal Felsenau warten müssen oder doch wieder durch das Stadtzentrum fahren werden, ist noch offen.

**3.8.4.** Obwohl der LKW-Verkehr nicht einmal ein Zehntel des gesamten Verkehrs ausmacht, ist er innerhalb der Verkehrsmittel ein Hauptverursacher der Luft- und Lärmbelastungen sowie des Treibhausgas-Ausstoßes. Auch deshalb ist er gesondert zu betrachten.

**3.8.5.** Wie oben dargelegt, kommt dem LKW-Verkehr innerhalb des Projektes eine besondere Bedeutung zu. Deshalb wird beantragt, dass seine Entwicklung separat betrachtet wird und für ihn eine vom PKW unabhängige Hochrechnung erfolgt.

### **3.9. Verkehrssituation in Liechtenstein verkehrsmindernd berücksichtigt:**

**3.9.1.** Dass der Bau des Stadttunnels Feldkirch den Verkehr auf dem Straßennetz in Liechtenstein und auf der Schweizer Autobahn A13 erhöht und somit beeinflusst, bestreitet auch die Projektwerberin nicht. Die Verkehrssituation in Feldkirch und in Liechtenstein beeinflussen sich jedoch wechselseitig, weil sie zu einem gemeinsamen Wirtschafts- und Lebensraum gehören und darüber hinaus zusammen die Autobahnverbindung herstellen. In einer UVP sind derartige Wechselwirkungen darzustellen und ihre Auswirkungen zu prüfen.

**3.9.2.** Im Rahmen der UVP wurde zwar der Bericht „Mobilitätskonzept – Mobiles Liechtenstein 2015“ aus dem Jahre 2008 berücksichtigt, nicht aber der aktuellere, 2011 erstellte Synthesebericht zu Verkehr und Siedlung, der im Rahmen des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein entstand und von der Regierung Liechtensteins sowie allen Gemeinden Liechtensteins genehmigt wurde (Fachbericht Siedlungswesen RU\_01.01-01a, Punkt. 4.2.1). Dies obwohl in das Agglomerationsprogramm die Nachbarregionen und die Stadt Feldkirch (Beobachter-Status) begleitend mit einbezogen waren und es dem Projektwerber somit bekannt sein müsste. Die Berücksichtigung des Agglomerationsprogramms wird hiermit beantragt.

**3.9.3.** Die Kapazitäten in Liechtenstein sind beschränkt. Mehrere Knoten in Liechtenstein, darunter die Engelkreuzung Nendeln, der Großkreisel in Schaan und die Ortsdurchfahrt in Eschen (Prestakreisel, Essanekreisel, Essanestrasse) sowie der Kreisel in Bendern und die Rheinbrücken sind teilweise schon heute überlastet. Beispielsweise bildet sich am Kreisel in Bendern vor der Rheinbrücke fast täglich zu Spitzenzeiten ein Stau bis in die Gemeinde Eschen hinein. Der Verkehr in Liechtenstein wird, sofern keine Gegenmaßnahmen gesetzt werden, weiter zunehmen, so dass diese Strecken im zeitlichen Nahbereich des Prognosezeitpunktes 2025 ihre Kapazitätsgrenzen erreichen werden. Prognostiziert ist, dass die Ortsdurchfahrt Eschen (Essanestrasse) im Jahr 2027 und der Großkreisel in Schaan im Jahr 2021 an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen.

Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit kann das bestehende Straßennetz in Liechtenstein den induzierten Verkehr aus dem Stadttunnel nicht aufnehmen, so dass durch Bau des Stadttunnel das Feldkircher Verkehrsproblem lediglich an einen anderen

Ort verlagert wird und von häufigen Stausituationen im Liechtensteiner Unterland und in Schaan ausgegangen werden muss.

Darauf wies bereits die Zweckmässigkeitsbeurteilung der Regierung Liechtensteins 2005 hin und prognostizierte Staus, wenn der Letzetunnel gebaut werde: „In Liechtenstein sind allerdings die Kapazitäten beschränkt. Vor allem an den Knoten in Liechtenstein wird es zu Spitzenzeiten zu Stauerscheinungen kommen.“ Das wurde in den dieser UVP vorgelagerten Verkehrsuntersuchung verkehrsmindernd berücksichtigt: „Ähnlich wie beim Ambergtunnel beseitigt die Südumfahrung Feldkirch einen Kapazitätsengpass, die Stadtdurchfahrt Feldkirch, für Fahrten nach Liechtenstein bzw. die südliche Schweiz. Es verbleiben jedoch Kapazitätsengpässe von der Liechtensteiner Grenze bis zur A13 bei Bendorf/Haag.“ (Amt der Vorarlberger Landesregierung, GU 0622; Verkehrsplanung Feldkirch Süd, Verkehrsmodell Oberes Rheintal 2005 [2006] 34)

Die bestehenden Kapazitätsengpässe wirken sich bereits seit mehreren Jahren verkehrsmindernd aus. Wie in der Verkehrsuntersuchung ausgeführt, weisen die Grenzen zwischen Vorarlberg und Liechtenstein sehr geringe Steigerungsraten auf. Die geringen Steigerungsraten der Vergangenheit werden nun einfach auch für die Zukunft angenommen. Diese Vorgehensweise ist nicht sachgerecht. Sie wird eingewendet, weil bei Bau des Stadttunnels in Liechtenstein ein Handlungsdruck entsteht, ebenfalls Umfahrungsstraßen zu bauen. Die Art, wie Liechtenstein und die angrenzende Schweiz mit dem induzierten Verkehr umgehen werden, wirkt sich wiederum auf das Vorhaben aus. Es darf deshalb in einer Verkehrsprognose nicht unberücksichtigt bleiben. Sachgerecht ist es, hier verschiedene Szenarien anzunehmen und deren Verkehrswirkung zu prüfen. Dass dies weder bei der Alternativenprüfung noch in der aktuellen Verkehrsuntersuchung erfolgt, ist als gravierender Mangel zu qualifizieren. Beispielhaft werden im Folgenden verschiedene Szenarien aufgezeigt:

**3.9.4.** Den induzierten Verkehr in Liechtenstein nicht aufzunehmen, wird im Synthesebericht des Agglomerationsprogramms Werdenberg auf Seite 96 empfohlen: „Eine durch die Massnahme (Anmerkung: Südumfahrung Feldkirch) allenfalls induzierte Zunahme des Transitverkehrs von der österreichischen Autobahn A14 durch das Liechtensteiner Unterland zur schweizerischen Autobahn A13 ist mittels geeigneter Massnahmen (Erhöhung Durchfahrtswiderstand, Dosierung) zu unterbinden.“

**3.9.5.** Der Druck, auch in Liechtenstein Umfahrungsstraßen zu bauen und auf diese Weise die Straßenkapazitäten zu erhöhen, wird enorm hoch werden, da das jetzige Straßensystem den durch einen Stadttunnel induzierten Verkehr nicht aufnehmen kann. Die dafür notwendigen Korridore sind sowohl im Landesrichtplan als auch in den Gemeinderichtplänen reserviert. Laut Richtplan Schaan könnte das Zentrum durch das Riet umfahren werden. Die dafür notwendige neue Straße wurde bereits in einer UVP untersucht. In Schaanwald wird ein Straßenkorridor entlang der Bahn freigehalten. Auch der Gemeinderichtplan Eschen-Nendeln enthält einen Korridor für eine Umfahrungsstraße durch das Riet.

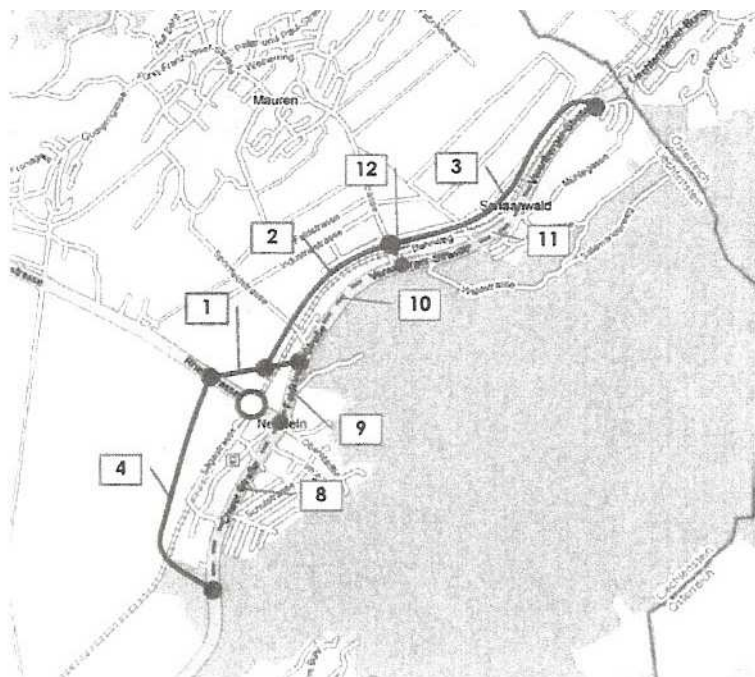


Abb. 3: Planfall 3 – Spange Nendeln, Bahnspange, Spange Schaan

2008 haben die Verkehrsingenieure Engstler Gächter Besch im Auftrag der Regierung Liechtenstein verschiedene Planfälle zur Umfahrung von Nendeln und Schaanwald untersucht. Die oben gezeigte mögliche Straßenführung ist heute Bestandteil der Richtpläne.

Die Prüfung der Verkehrswirkung einer neuen Infrastruktur, mit der eine vergleichbar hohe Verkehrskapazität auf der ganzen Relation (Autobahnverbindung A14 – A13) über Schaanwald, Nendeln und Schaan geschaffen wird, als eigenständiges Szenario bietet sich somit an. Es handelt sich dabei um die kürzeste Verbindung in der Ost-West-Relation Innsbruck – Zürich, die durch den Bau des Stadttunnels Feldkirch eine maßgebliche Verbesserung erfährt.

**3.9.6.** Der durch den Stadttunnel induzierte Verkehr könnte aufgrund der Kapazitätsengpässe der Route über die Grenze Tisis/Schaanwald nach Bau des Tunnelarms Tosters realistischere auch als Ausweichverkehr über die Routen Tosters-Hub und Tosters-Ruggell und damit über das Gebiet der Einschreiterin fahren. In Ruggell bestehen zudem noch Kapazitätsgrenzen an den Rheinbrücken und an den Autobahnzufahrten auf die A13, so dass hier auch eine neue Autobahnverbindung möglich wäre. Dass dieses Szenario sehr wahrscheinlich eintreffen wird, zeigen bereits die bestehenden Prognosen im Fachbericht Verkehrsuntersuchung TP:03.01-01a, Punkt 8.4. Ohne Tunnelarm Tosters wird zum Zeitpunkt 2025 für die Grenze Tisis ein DTV von 13.490 KFZ erwartet, mit Tunnelarm hingegen nur 12.930. Wie unter 2.1.2. dargestellt, ist dieser Prognosezeitpunkt zu kurz gesetzt. Die Prognosen müssten 2035 enden, 10 Jahre nach Inbetriebnahme des ganzen Tunnelsystems.

**3.9.7.** Wie oben begründet, wird beantragt, bei der Verkehrsuntersuchung drei verschiedene Szenarien für die Übernahme des induzierten Verkehrs in Liechtenstein zu berechnen. Aktuell wurde nur die für den induzierten Verkehr bestmögliche Variante der Fortsetzung der bestehenden Entwicklung berücksichtigt. Das entspricht der Verlagerung des Staus von der Bärenkreuzung an den nächsten Engpass in Liechtenstein.

### **3.10. Auswirkung auf künftige Siedlungsentwicklung nicht berücksichtigt:**

**3.10.1.** Die Siedlungsentwicklung wird in der Verkehrsuntersuchung unterschiedlich berücksichtigt. Wie nachfolgend aufgezeigt werden wird, fließen die Entwicklungen der vergangenen Jahre, die sich teilweise kausal auf den Engpass Bärenkreuzung bzw. auf das überregionale Verkehrssystem zurückführen lassen, verkehrsmindernd in die Prognose ein. Unberücksichtigt bleiben jedoch die Siedlungsentwicklungen, die zu einer Verkehrszunahme führen. Sie entstehen, weil sich aufgrund des Baus des Stadttunnels in der Region die Attraktivität verschiedener Gebiete als Wirtschafts- oder Wohnstandort verändert. Eine derartige Vorgehensweise ist nicht sachgerecht und wird deshalb gerügt.

Gemäß UVE-Leitfaden, Seite 5, sind in einem UVP-Verfahren Siedlungsentwicklungen zu berücksichtigen: „Ein wichtiger Aspekt – insbesondere bei der Abschätzung der zu erwartenden Verkehrsmengen – sind mögliche Wirkungen im Sinne von Siedlungsdruck

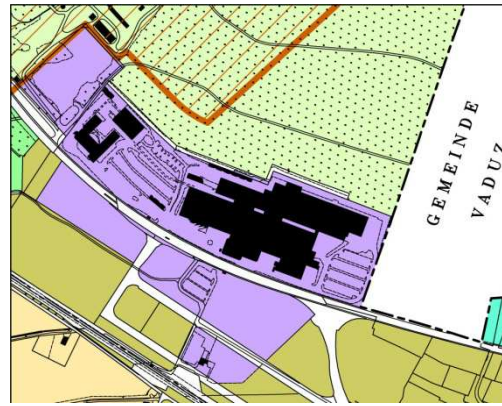
(z. B. Ansiedlung von Betrieben durch eine Anschlussstelle). Diese sind darzustellen und zu quantifizieren.“

**3.10.2.** In der Verkehrsuntersuchung (Fachbericht TP\_03.01-01a, Punkt 7.2.2) geht die Projektwerberin auf die Situation des Pendlerverkehrs ein. Sie erläutert, dass bei den Wohnorten der Vorarlberger Pendler eine deutliche Verschiebung in Richtung Vorarlberger Rheintal zu erkennen ist. Grund dafür sei „offensichtlich“ nicht die Verkehrssituation in Feldkirch, weil von den großen Wohngebieten dort Liechtenstein ohne nennenswerte Verkehrsbehinderung erreichbar sei.

Die Projektwerberin zeigt in der Folge auf, wie sich die Wohnortwahl der nach Liechtenstein pendelnden Berufstätigen verändert hat und weist dabei darauf hin, dass es im Walgau zu dem geringsten Zuwachs gekommen ist. Sie führt das auf die Konzentration der liechtensteinischen Arbeitsplätze entlang der Schweizer Autobahn A13 zurück. Mit keinem Wort geht sie an dieser Stelle auf eine mögliche Auswirkung des Engpasses Bärenkreuzung auf die Wohnortwahl von Neuzuzüglern und die Nutzung von Ausweichrouten für Pendler ein, obwohl es sich dabei um real auftretende Situationen handelt.

Eine Person, die aufgrund der Aufnahme einer Berufstätigkeit in Liechtenstein ihren Wohnsitz in Vorarlberg nehmen muss, wird die Wohnortwahl in der Regel von der guten, staufreien Erreichbarkeit abhängig machen. Da der Stau am Verkehrsengpass Bärenkreuzung stark die Relation Walgau – Liechtenstein betrifft, wirkt sich dies mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit negativ auf die Attraktivität des Walgaus als Wohnstandort aus. Dies wird sich in dem Moment ändern, in dem der Engpass Bärenkreuzung entfällt, also der Stadttunnel eröffnet wird und ist bei der Berechnung des induzierten Verkehrs zu berücksichtigen.

**3.10.3.** In Liechtenstein wurden in der Vergangenheit neue Industriegebiete erschlossen, die über die Grenze Tisis-Schaanwald deutlich besser zu erreichen sind als über die Schweizer Autobahn A13. Das Industriegebiet Schaanwald wurde in südliche Richtung erweitert. In Schaan ist gegenüber der HILTI ein neues Industriegebiet erschlossen worden. Dort entsteht das neue HILTI-Forschungszentrum.



**3.10.4.** Das Verkehrsmodell rechnet mit einer geringen Attraktivität des Walgaus für den Nullfall, also den ohne Tunnel, und nimmt mit „+0,5 %/Jahr bis 2025 die niedrigste jährliche Steigerungsrate“ an, welche die Verkehrsprognose Österreich 2025+ überhaupt zulässt.

Durch den Bau des Stadttunnels wird dieser Engpass beseitigt und die Relation Walgau von/nach Liechtenstein deutlich attraktiver für den motorisierten Individualverkehr, insbesondere für Arbeitspendler. Deshalb muss mit der höchsten jährlichen Steigerungsrate von plus 1,74 % pro Jahr gerechnet werden, vor allem da davon auszugehen ist, dass die Fahrt vom Rheintal über die Schweizer Autobahn an Attraktivität verlieren wird, weil die Rheinbrücke schon in den nächsten Jahren an ihre Kapazitätsgrenze stoßen wird und von Seiten der Schweiz keine Erhöhung der Kapazitäten vorgesehen ist.

**3.10.5.** Der mittel- und langfristige Effekt der Änderung der Attraktivität des Walgaus als Wirtschafts- und Wohnstandort bleibt beim induzierten Verkehr unberücksichtigt bzw. fließt nur über eine Verdoppelung in die Berechnung ein. Er wird nur mit 4,3 % angenommen, was angesichts der bei Bau des Stadttunnels deutlich gesteigerten Attraktivität der Relation Walgau-Liechtenstein (Wohnen und Arbeiten) und der dort möglichen Entwicklung unrealistisch niedrig ist.

Dazu ein reales Beispiel: Bei Bau des Ambergtunnels wurde die Attraktivität der Relation Walgau – unteres Rheintal ebenfalls deutlich gesteigert. Die Situation ist der heutigen vergleichbar, so dass die reale Entwicklung von damals für eine Beurteilung herangezogen werden kann. Laut dem Verkehrsmodell oberes Rheintal, Seite 17, wurde für den Ambergtunnel ein induzierter Verkehr von 17,4 % ermittelt. Der in der neuesten



Verkehrsuntersuchung angenommen Wert von 4,3 % erscheint vor diesem Hintergrund deutlich zu niedrig.

**3.10.6.** Eingewendet wird, dass diese Situation nicht einfach angenommen werden darf, sondern begründete Annahmen auf Basis seriöser Untersuchungen zu treffen sind. Deshalb wird beantragt, dass in der Verkehrsprognose die Siedlungsentwicklung darzulegen ist. Es ist zu untersuchen, welchen Einfluss die Attraktivitätssteigerung der Relation Walgau-Liechtenstein auf die Wohnortwahl der Pendler hat, welcher Siedlungsdruck dadurch im Walgau entsteht und welchen Einfluss darauf die Erweiterung der Industriegebiete Schaanwald und Schaan hat. Die Annahmen für die Verkehrsprognosen sind nachvollziehbar zu begründen.

### **3.11. Entwicklung Öffentlicher Verkehr nicht ausreichend berücksichtigt:**

**3.11.1.** Der Bau der S-Bahn FL-A-CH (Doppelspurausbau) wurde in der Verkehrsprognose gar nicht berücksichtigt. Begründet wird dies wie folgt: „Die Einrichtung einer S-Bahn zwischen Feldkirch und Buchs reduziert das PKW Verkehrsaufkommen auf der Straße. Um die möglichen maximalen Umweltauswirkungen zu berücksichtigen, wird als Grundlage für die Berechnungen der Umweltauswirkungen die mögliche entlastende Wirkung einer S- Bahn FL-A-CH jedoch nicht berücksichtigt“ (Fachbericht TP\_03.01-01a, Punkt 3).

Diese Aussage ist so nicht ganz korrekt. Es kommt bei der Berechnung der Höhe der zusätzlichen Umweltbelastungen nicht auf die absolute Verkehrsmenge mit Tunnel an, sondern auf den Unterschied zwischen den Verkehrsmengen ohne und mit Tunnel. Je größer dieser Unterschied ist, desto größer sind auch die durch den Mehrverkehr verursachten Umweltbelastungen.

Die Einrichtung der S-Bahn FL-A-CH reduziert den PKW-Verkehr vor allem für den Nullplanfall, also für den Fall ohne Stadttunnel. Wird der Stadttunnel gebaut, kommt es zu einer Rückverlagerung von der S-Bahn auf die Straße, wodurch sich die durch den Stadttunnel induzierte Verkehrsmenge erhöht. Es kommt somit mit S-Bahn zu einem größeren Unterschied zwischen dem Szenario ohne und mit Tunnel als ohne S-Bahn. Wird also die S-Bahn bei der Verkehrsprognose berücksichtigt, sind relativ betrachtet

größere Umweltbelastungen die Folge, obwohl die absolute Verkehrsmenge mit Tunnel kleiner ist als ohne.

**3.11.2.** Die S-Bahn FL-A-CH soll vor 2020 realisiert werden. Gemäß dem liechtensteinischen Regierungsprogramm vom Frühjahr 2014 wird das Projekt der regionalen S-Bahn FL-A-CH prioritär weitergeführt. Nach einem Arbeitsgespräch mit der Vorarlberger Landesregierung teilte die liechtensteinische Regierung am 14. Mai 2014 mit, man sei sich über den erwarteten Nutzen einig. Man zeigte sich überzeugt vom Umsteigeeffekt.

**3.11.3.** Nach Angaben der Projektwerberin wurde der öffentliche Linienbusverkehr auf dem Straßennetz mit der im Jahr 2010 gefahrenen Kursanzahl abgebildet. Grundsätzliche Änderungen der Bedingung im ÖV bis 2020/2025 sind beim Stadtbus Feldkirch, Landbus Vorderland und LIEmobil derzeit nicht geplant (Fachbeitrag, TP\_03.01-01a, Punkt 6.3).

Diese Aussage ist ungenau. Denn im Dezember 2013 wurde der Fahrplan von LIEmobil wesentlich geändert und auf 18.04.2014 wurden zusätzliche Änderungen eingeführt. Die Aussage ist auch hinsichtlich der geplanten S-Bahn FL.A.CH falsch, die vor 2020 realisiert werden soll. Diesbezüglich wird auch der Linienbusfahrplan anzupassen sein.

Viele Arbeitgeber in Liechtenstein setzen auf die S-Bahn FL-A-CH. Nur bei Realisierung der S-Bahn FL-A-CH ohne Bau des Stadttunnels ist eine deutliche Verlagerung von Arbeitspendlern aus Vorarlberg vom eigenen Pkw auf den öffentlichen Verkehr möglich. Darauf setzen das schon realisierte und/oder erst geplante betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) vor allem großer Arbeitgeber im Raum Eschen und Schaan.

So haben einige Arbeitgeber in Liechtenstein seit dem Jahr 2000 kontinuierlich BMM-Systeme aufgebaut. Die repräsentative Mobilitätsumfrage der LIHK (Arbeitsgruppe Mobilitätsmanagement der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer) hat ergeben, dass der Anteil der Arbeitswege allein per Auto oder Motorrad zwischen 2003 und 2010 um etwa 10 % gesunken ist.

Arbeitgeber haben vor allem dann Erfolg in der Veränderung bei der Wahl des Verkehrsmittels ihrer Arbeitnehmer, wenn die Erschließung für den Fuß-, Rad- und mit dem öffentlichen Verkehr attraktiv ist. Für Arbeitnehmer/Innen aus Vorarlberg wird deshalb

die Realisierung der S-Bahn FL-A-CH entscheidend sein. Der Bau des Stadttunnels Feldkirch-Süd macht das Auto hingegen für den Arbeitsweg von Vorarlberg nach Liechtenstein noch attraktiver. Dadurch wird das BMM der liechtensteinischen Arbeitgeber untergraben.

### **3.12. Bagatellierte Verkehrsverlagerung vom ÖV auf den MIV:**

Durch Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur für den MIV werden nicht nur bisherige MIV-Fahrten öfter durchgeführt, sondern es kommt auch zu einer Verlagerung von bisherigen ÖV-Fahrten auf den MIV. Laut der Projektwerberin ist bei Inbetriebnahme des Stadttunnels Feldkirch eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs um 427 Kfz/Tag zu erwarten (Fachbericht TP\_03.01-01a, Punkt 7.4.4). Der Wechsel von öffentlichen Verkehrsmitteln zu motorisierten Individualverkehr trete vor allem auf den Relationen Walgau - Feldkirch und Walgau - Liechtenstein/Schweiz auf.

Die Befragung 2013 (Fachbericht TP\_03.01-02) lässt jedoch vermuten, dass die Zahl der Wechsler vom motorisierten Individualverkehr zu öffentlichem Verkehr bei Realisierung der S-Bahn FL-A-CH ohne Stadttunnel eher unterschätzt wird. Zudem überrascht es auch, dass durch den Bau des Stadttunnels nur 427 Kfz pro Tag vom öffentlichen Verkehr zurück auf den motorisierten Individualverkehr wechseln sollen.

### **3.13. Szenarien rechnen: Best-Case - Worst-Case:**

**3.13.1.** Jede Prognose enthält naturgemäß Unsicherheiten. Diese werden mit Anzahl der veränderbaren Parameter größer. Um diesen Unsicherheiten zu begegnen, kann man in Prognosen mit verschiedenen Szenarien arbeiten. Entstehen sollen dabei plausible Bilder der künftigen Entwicklung.

**3.13.2.** Im Minimum notwendig für eine UVE ist die Ermittlung eines Szenarios mit den wahrscheinlich schlechtesten Auswirkungen. Wie oben erläutert, verwendet die Verkehrsuntersuchung Annahmen, die nicht plausibel sind, unseriös ermittelt wurden und nicht ausreichend erläutert sind, so dass sie nicht beurteilt werden können. Wesentliche Aspekte wurden gar nicht mit einbezogen. Aufgrund dieser relevanten Mängel ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass hier eher ein Best-Case-Szenario zu dem Zeitpunkt mit der höchsten Entlastungswirkung ermittelt wurde.

**3.13.3.** Deshalb wird beantragt, dass die neue Verkehrsuntersuchung mehrere Szenarien rechnet, zumindest ein Normalfall- und ein realistisches Worst-Case-Szenario.

### **3.14. Fazit und Antrag zur Verkehrsprognose:**

**3.14.1.** Wie oben ausführlich aufgezeigt, enthält die Verkehrsuntersuchung verschiedenste Mängel. Bei vielen Annahmen fehlt eine Begründung bzw. ist diese nicht wissenschaftlich belegt. Der für die Verkehrsentwicklung zentral wichtige Reisezeitgewinn wurde auf Basis statistisch nicht haltbarer und fehlerhafter Reisezeitmessungen ermittelt. Für die Prognose mit Tunnel wurden Begleitmaßnahmen angenommen, deren Wirkung nicht quantifiziert wird. Die Siedlungsentwicklung wird in der Verkehrsuntersuchung nicht berücksichtigt. Unberücksichtigt bleibt auch, dass es sich beim Stadttunnel um ein Teilstück der Autobahnverbindung handelt. Eine eigenständige Betrachtung des in Bezug auf die Umweltbelastungen besonders relevanten LKW-Verkehrs fand nicht statt.

**3.14.2.** Der Prognosezeitpunkt wurde für den Zeitpunkt gewählt, an dem die höchste Entlastung für die Menschen im Stadtzentrum und die geringste Umweltbelastung für die Menschen außerhalb zu erwarten ist. Um die für die Genehmigung notwendige dauerhafte Entlastung nachweisen zu können, muss der Prognosezeitpunkt 10 Jahre nach Inbetriebnahme, also 2035 gewählt werden.

**3.14.3.** Aufgrund des falschen Prognosezeitpunktes 2025 und der dargelegten Mängel ist davon auszugehen, dass die der UVE zugrunde gelegte Verkehrsprognose falsch ist und der Verkehr bei Bau des Stadttunnels Feldkirch viel dramatischer zunehmen wird als es die Verkehrsprognose der Projektwerberin vorsieht. Denn insbesondere bei der Relation Walgau – Liechtenstein/Schweiz handelt sich um eine sehr attraktive Verkehrsverbindung, für die bei Bau des Stadttunnels Feldkirch der Kapazitätsengpass Bärenkreuzung aufgehoben wird.

So geht auch der Em. O. Univ. Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher, Zivilingenieur und emeritierter Professor am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien, in seiner als Beilage angefügten Stellungnahme zur Tunnelumfahrung Süd der Stadt Feldkirch von einer enormen, durch den „Stadttunnel Feldkirch“ induzierten Verkehrszunahme aus: „Zusätzliche Angebote für attraktive

Verkehrsverbindungen führen zwangsläufig zu zunehmenden Aufkommen an motorisiertem Individualverkehr im System.“ (Knoflacher, Stellungnahme zur Tunnelumfahrung Süd der Stadt Feldkirch, Jänner 2014, 2; Hervorhebungen nicht im Original)

Laut Knoflacher sei mit Sicherheit davon auszugehen, dass die Relation Rheintalautobahn Richtung Liechtenstein durch diese Umfahrung zusätzliche Belastungen aufzunehmen haben wird, die heute aufgrund der Widerstände bei der Durchfahrt durch Feldkirch unterbleiben (Knoflacher, Stellungnahme zur Tunnelumfahrung Süd der Stadt Feldkirch, Jänner 2014, 3; Hervorhebungen nicht im Original).

Er kommt weiters zum Ergebnis, dass die heute verwendeten Verkehrsmodelle im Prinzip jede Art von Manipulation ohne weiteres zulassen würden, sodass die Berechnungsergebnisse in Form der dargestellten Belastungsbänder keine brauchbaren Aussagen für eine solide fachliche Beurteilung liefern würden können. Um eine fachliche Beurteilung liefern zu können seien Annahmen über

- Verkehrsbeziehungsmatrizen,
  - Berechnungsmodi für die unterschiedlichen Verkehrsbeziehungsmatrizen,
  - die genaue Kenntnis der Netze aller Strecken, aller Kanten und Knoten erforderlich,
- weiters, ob das Modell Rückkopplungen berücksichtigt bzw. welche Auswirkungen des Modells auf die Siedlungsstrukturen gegeben sind (Knoflacher, Stellungnahme zur Tunnelumfahrung Süd der Stadt Feldkirch, Jänner 2014, 3).

**3.14.4.** Angesichts der aufgezeigten Mängel ist davon auszugehen, dass mit der Verkehrsuntersuchung kein realistisches Szenario ohne Tunnel und auch kein realistisches Szenario mit Tunnel ermittelt wurde. Das Verkehrsmodell ist Ausgangsbasis für alle weiteren Untersuchungen, so dass auch diese aufgrund des fehlerhaften Verkehrsmodells zu einem falschen Ergebnis kommen und beanstandet werden. Somit sind auch alle weiteren Untersuchungen, die auf Basis der Verkehrsuntersuchung erstellt wurden, falsch. Dies betrifft insbesondere die Ermittlung der Luft- und Lärmbelastung sowie des Treibhausgasausstoßes und des Energieverbrauchs. Doch auch die Kosten-Nutzen-Rechnung kommt zu einem falschen Ergebnis.

**3.14.5.** So bleibt unberücksichtigt, dass die Grenzwerte auch im Liechtensteiner Unterland regelmäßig überschritten werden. Doch genau hier droht massiver Mehrverkehr. Die

Kapazitäten sind in Liechtenstein jedoch beschränkt. Vor allem an den Knoten in Liechtenstein wird es zu Spitzenzeiten zu Stauerscheinungen kommen. Insbesondere an der Engelkreuzung in Nendeln und auf der Ortsdurchfahrt in Eschen.

Der Stau wird sich von der Bärenkreuzung in Feldkirch auf die Engpässe in Liechtenstein verlagern. Auch die von der Vorarlberger Landesregierung beauftragten Verkehrsingenieure Besch und Partner gehen davon aus, dass ähnlich wie beim Ambergtunnel die „Südumfahrung Feldkirch“ – wie der gegenständliche „Stadttunnel Feldkirch“ – einen Kapazitätsengpass, die Stadtdurchfahrt Feldkirch, für Fahrten nach Liechtenstein beseitigt. Jedoch würden noch Kapazitätsengpässe von der Liechtensteiner Grenze bis zur A13 bei Bendern/Haag verbleiben (Amt der Vorarlberger Landesregierung, GU 0622; Verkehrsplanung Feldkirch Süd, S 18).

Durch den Vollausbau des Stadttunnels erfolgt - zumindest für einige Zeit - eine starke Konzentration des Verkehrs auf Routen durch den Stadttunnel mit entsprechenden Entlastungswirkungen im angrenzenden Straßennetz (Fachbeitrag, TP\_03.01-01a, Punkt 8.3.3), jedoch übersieht die Projektwerberin, dass die Entlastungswirkung des Feldkircher Straßennetzes Hand in Hand mit der Belastung des liechtensteinischen Straßennetzes einhergeht. Der Bevölkerung des liechtensteinischen Unterlandes, so auch jener der Gemeinde Mauren-Schaanwald, insbesondere den Anrainern der stark frequentierten Verkehrsverbindungen drohen durch die Umweltauswirkungen des Vorhabens „Stadttunnel Feldkirch“, insbesondere durch den dadurch induzierten Mehrverkehr und der damit einhergehenden zusätzlichen Luftschadstoffe (Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> und Feinstaub PM<sub>10</sub>) Gesundheitsschäden und ist zudem mit unzumutbaren Lärmbelästigungen durch den Mehrverkehr zu rechnen.

Durch die Lage der Einschreiterin zwischen zwei Autobahnen ist es kaum möglich, das Verkehrsproblem mit baulichen Maßnahmen zu lösen, ohne massiven Mehrverkehr zu generieren. Dies, weil jede Erweiterung des Verkehrsangebots, wie Umfahrungsstraßen, die Straßenkapazitäten erhöht und mehr lokalen MIV aber auch mehr Transitverkehr zur Folge hat. Das Liechtensteiner Unterland ist durch den Bau des „Stadttunnels Feldkirch“, ob mit baulichen Maßnahmen oder nicht, bedroht, Transitspange zwischen den Autobahnen A14 und A13 zu werden.

**3.14.6.** Im zeitlichen Nahbereich des Prognosezeitraumes 2025 wird es zu Kapazitätsengpässen in Liechtenstein, insbesondere an stark frequentierten Verkehrsknoten wie der Ortsdurchfahrt in Schaanwald, der Engelkreuzung in Nendeln, der Ortsdurchfahrt in Eschen, insbesondere dem Prestakreisel, auf der Eschner Strasse sowie dem Großkreisel Schaan kommen. Sowohl die Essanestraße im Jahre 2027 als auch der Großkreisel Schaan im 2021 werden in unmittelbarer zeitlicher Nähe zum Prognosezeitraum 2025 an ihre Kapazitätsgrenze stoßen. Ab diesem Zeitpunkt wird der durch das Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ induzierte Mehrverkehr wieder Umfahrungsstraßen zu der Schweizer Autobahn A13 suchen und in den durch das Gebiet der Einschreiterin und unter Punkt 1. näher dargestellten Verkehrsverbindungen auf die A13 via Auffahrt Sennwald und Haag auch finden.

**3.14.7.** Beantragt wird nun, dass die Verkehrsuntersuchung den obigen Ausführungen bzw. Anträgen gemäß überarbeitet und erweitert wird. Die UVP-Behörde hat die Belastungen durch den induzierten Mehrverkehr durch das Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ unter Berücksichtigung der Kritikpunkte obiger Ausführungen, insbesondere der Verkehrsbeziehungsmatrizen, Berechnungsmodi für die unterschiedlichen Verkehrsbeziehungsmatrizen, aller Strecken, aller Kanten und Knoten, Rückkopplungen und der Siedlungsstruktur entsprechend zu prüfen. Annahmen sind nachvollziehbar darzustellen und zu begründen. Wie oben aufgezeigt, sind verschiedene Szenarien darzulegen. Die Resultate sind nicht nur in Form von in Karten eingezeichneten Belastungsbändern darzustellen, sondern ergänzend dazu in Tabellen. Alle weiteren Untersuchungen, die das Verkehrsmodell als Grundlage verwenden, müssen ebenfalls überarbeitet werden und exakt darlegen, welche Angaben aus dem Verkehrsmodell sie wie verwendet haben.

#### **4. Luft:**

**4.1.** Die Berechnungen der durch den Verkehr ausgestoßenen Luftschadstoffe erfolgt auf Basis der Verkehrsuntersuchung. Wie oben ausführlich dargestellt, wurden diese Verkehrszahlen nicht korrekt und für einen nicht gesetzeskonformen Prognosezeitpunkt ermittelt, so dass sie falsch sind und sich nicht als Ausgangsbasis für die Berechnung der Luftschadstoffe eignen. Somit sind aber auch die auf diesen Verkehrszahlen berechneten Luftbelastungen nicht korrekt. Sie eignen sich nicht zur Prüfung, ob die Genehmigungsvoraussetzungen nach § 20 IG-L erfüllt sind, und können auch nicht für den

Nachweis der Entlastung nach § 24f Abs 2 UVP-G 2000 verwendet werden. Beantragt wird deshalb, die Luftbelastungen auf Basis einer neuen Verkehrsuntersuchung zu ermitteln und ergänzend die nachfolgenden Punkte zu berücksichtigen.

**4.2.** Eingewendet wird, dass im Fachbericht Luftschadstoffe nicht ausgeführt wird, welche Verkehrszahlen genau wie verwendet wurden. Es heißt dort nur: „Die notwendigen Verkehrszahlen für die Ist-Situation wurden vom Ingenieurbüro Besch und Partner zur Verfügung gestellt. Auf Basis dieser Daten wurden die Emissionen mit dem Modell NEMO 2.0 berechnet“ (Fachbericht TP\_05.03-01a, Punkt 5.3.1). Diese Angaben sind ungenügend. Eine genaue und eindeutige Quellenangabe für die wohl wichtigste Grundlage für die Ermittlung der Luftschadstoffe ist notwendig. Beispielsweise ist es wichtig zu wissen, in welchem Ausmaß das Verkehrsmodell die rechtlich nicht verbindlich beschlossenen Begleitmaßnahmen berücksichtigt hat.

Eingewendet wird, dass an dieser Stelle die in einer UVE notwendige Nachvollziehbarkeit nicht gegeben ist. Eine solche ist jedoch für eine fachliche Beurteilung unumgänglich, weshalb beantragt wird, diese Nachvollziehbarkeit herzustellen. Genaue Angaben, welches Verkehrsmodell mit welchen Annahmen Grundlage für die Berechnung der Fahrleistung darstellte, sind notwendig.

**4.3** Zur Ermittlung der Ist-Luftgütesituation im Raum Feldkirch wurden Messungen durchgeführt. Am Standort Bärenkreuzung wird seit vielen Jahren gemessen. Ergänzend dazu wurden im Zeitraum 2007/08 fünf Monate lang an fünf Standorten Messungen mit NO<sub>2</sub> Passivsammlern durchgeführt (Fachbericht TP\_05.03-01a).

Eine Vorgabe für die Messungen der Luftqualität enthält der vom Umweltbundesamt herausgegebene „Leitfaden UVP und IG-L“. Messungen sind grundsätzlich an Belastungsschwerpunkten sowie an Standorten durchzuführen, die für die Exposition der Bevölkerung allgemein repräsentativ sind, so dass Aussagen über die Belastung der menschlichen Gesundheit möglich sind (Umweltbundesamt, Leitfaden UVP und IG-L, überarbeitete Version [2007] Punkt 2.4.1, S. 22).

Laut Fachbericht wurde die Ist-Situation der Luftgüte mit einem Modell berechnet: „Auf Basis der Verkehrsdaten für den Raum Feldkirch wurden Emissions- und



Immissionsberechnungen für die Ist-Situation durchgeführt.“ (Fachbericht TP\_05.03-01a, Punkt 1). Mit den Angaben im Fachbericht ist es nicht möglich, die Berechnungen nachzuvollziehen bzw. eine Beurteilung dazu abzugeben. Beantragt wird deshalb ein Vergleich der Modellresultate für die Ist-Situation mit aktuellen Messwerten, um Rückschlüsse auf die Zuverlässigkeit bzw. Korrektheit des angewandten Modells ziehen zu können. Dabei sind Standorte zu berücksichtigen, die der Vorgabe „für die Bevölkerung allgemein repräsentativ“ entsprechen.

**4.4** Bei der Ermittlung von Zusatzbelastungen arbeiten die Fachberichte der UVE mit Irrelevanzschwellenwerten. Dabei definieren Irrelevanzkriterien die jedenfalls nicht relevanten Immissionszusatzbelastungen. In Bezug auf Luftschadstoffe an Verkehrswegen und Tunnelportalen werden Irrelevanzkriterien in der Höhe von 3 % der Jahresmittelgrenzwerte verwendet (RVS 04.02.12, Punkt 5.1). Dieser Wert wird auch in belasteten Gebieten angewendet, also unabhängig davon, ob in einem Gebiet bereits Grenzwerte überschritten werden und das sogar unabhängig von der Höhe der Überschreitung.

Die Anwendung des Irrelevanzkriteriums in dieser Weise ist nicht mit den europarechtlichen Vorgaben der RL 2008/50 über Luftqualität und saubere Luft in Europa vereinbar, weil es sich bei den dort festgelegten Grenzwerten nicht um reine Zielvorgaben handelt, deren Einhaltung eigentlich nicht gefordert wird. Vielmehr besteht eine Ergebnisverpflichtung. Nach Epiney ändert daran auch der Umstand nichts, dass die Richtlinie selbst die Eventualität einer Überschreitung der Grenzwerte einbezieht. Eine Pflicht zur Einhaltung gewisser Grenzwerte ist nach Art 13 Abs 1 RL 2008/50 ua für PM10 sowie für Stickstoffdioxid und Benzol vorgesehen (Epiney, Umweltrecht der europäischen Union, [2013] Kapitel 7, Rz 136).

Beantragt wird die Prüfung, ob die Anwendung des Irrelevanzkriteriums in belasteten Gebieten mit bestehenden Grenzwertüberschreitungen in einem UVP-Verfahren für eine Straßeninfrastrukturneubaute mit den Vorgaben der RL 2008/50 zu vereinbaren ist.

**4.5** Der Fachbericht Luftschadstoffe hält fest, dass für die Bewertung der Luftschadstoffbelastung die in Liechtenstein geltenden Grenzwerte nicht angewendet wurden. In einem UVP-Verfahren seien ausschließlich die österreichischen Grenzwerte

Prüftatbestände. Eine Begründung dafür fehlt. Eingewendet wird, dass diese Annahme falsch ist. In einem UVP-Verfahren mit grenzüberschreitenden Auswirkungen sind die im jeweiligen Staat geltenden Gesetze und Grenzwerte zu berücksichtigen und einzuhalten.

Grenzwerte für Luft und Lärm dienen in erster Linie dem Gesundheitsschutz der Bevölkerung. In Liechtenstein sind Immissionsgrenzwerte nach Art. 17 USG so festzulegen, dass nach dem Stand der Wissenschaft Immissionen unterhalb dieser Werte u.a. Menschen, Tiere und Pflanzen nicht gefährden und die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden nicht erheblich stören. Nach Art 16 Abs 2 USG müssen sie so gesetzt werden, dass auch die Wirkungen auf Personengruppen mit erhöhter Empfindlichkeit, wie Kinder, Betagte, Kranke und Schwangere berücksichtigt werden. Für Feinstaub PM10 gilt deshalb der Jahresmittelwert  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Dieser ist zwar niedriger als der in Österreich geltende Jahresmittelwert  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , entspricht aber der Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation WHO. Er ist sachlich begründet, denn Feinstaub kann schwere Gesundheitsschäden wie Erkrankungen der Atemwege und sogar Krebs verursachen. Die in europäischen Richtlinien vorgeschlagenen Grenzwerte beruhen auf dem Konzept des Mindeststandards und dürfen von Mitgliedsstaaten aus Gründen insbesondere dem Schutz der menschlichen Gesundheit (Ziel gem. Erwägungsgrund 2 der RL 2008/50) unterschritten werden, insbesondere dann, wenn sie wie bei Feinstaub auf Basis von Studien von Medizinern und der WHO als zu hoch eingestuft wurden und kritisiert werden. Für PM2.5 gilt in Liechtenstein nach Art 29c Abs 3 LRV ab 1. Januar 2015 der Grenzwert  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , in Österreich ist dieser mit  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  höher.

Beantragt wird deshalb, dass im Fachbericht Luft geprüft wird, ob bei Bau des Stadttunnels Feldkirch in Liechtenstein die in Liechtenstein geltenden Grenzwerte für Feinstaub PM10 und PM2.5 sowie Stickstoffdioxid eingehalten werden. Da heute schon in Eschen und Schaan Jahresmittelwerte überschritten werden (Fachbericht TUP\_05.03-01a, Punkt 5.2.3), ist das Vorhaben nur genehmigungsfähig, wenn die dadurch entstehenden Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten.

Zudem wird beantragt, dass ein Vergleich der Luftgüte-Situation (Stickstoffdioxid und Feinstaub) der Messstationen Schaan-Feldkirch und Eschen-Feldkirch erstellt wird, um zu prüfen, ob die Gemeinden in Liechtenstein einer vergleichbaren Luftbelastung wie das Luftsanierungsgebiet Feldkirch ausgesetzt sind. Begründet wird dieser Antrag damit, dass im Jahr 2009 in Feldkirch ein Jahresmittelwert von  $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gemessen wurde

(Umweltinstitut, Luftgüte in Vorarlberg, 2009), was vergleichbar hoch ist wie der im gleichen Jahr in Eschen gemessene Jahresmittelwert von etwa 25 µg/m<sup>3</sup>. 2011 wurde in Feldkirch der Jahresmittelwert 24 µg/m<sup>3</sup> gemessen (Umweltinstitut, Luftgüte in Vorarlberg, 2011), genau der gleiche wie in Schaan. Der Tagesmittelwert für PM10 von 50 µg/m<sup>3</sup> darf in Österreich höchstens 25-mal, in Liechtenstein höchstens 1-mal überschritten werden. 2009 wurde er in Eschen 27-mal überschritten, in Feldkirch nur 24-mal. 2011 wurde er in Schaan 20-mal überschritten, in Feldkirch nur 16-mal.

Aufgrund der Messergebnisse ist anzunehmen, dass die Luftgüte-Situation im Liechtensteiner Unterland und in Schaan mit der im Luftsanierungsgebiet Feldkirch vergleichbar ist und deshalb die Sensibilität im Bericht Luftgüte auch für Liechtenstein als „sehr hoch“ einzustufen ist. Eingewendet wird deshalb, dass sie in der UVE mit „gering“ angenommen wird. Beantragt wird, im Fachbericht Siedlungswesen die Vorbelastung durch Luftschadstoffe in Liechtenstein von „gering“ auf „sehr hoch“ zu ändern (Fachbericht RU\_01.01-01a, Punkt 5.3.5), da die Situation in Liechtenstein mit der des Teilbereichs Altstadt vergleichbar ist. Dadurch muss aber auch die Gesamteinschätzung der Beeinflussungssensibilität angepasst werden sowie alle auf dieser Einschätzung basierenden Angaben.

## **5. Lärm:**

Die Berechnungen der durch den Verkehr entstehenden Lärmbelastung erfolgt auf Basis der Verkehrsuntersuchung. Wie oben ausführlich dargestellt, wurden diese Verkehrszahlen nicht korrekt und für einen nicht gesetzeskonformen Prognose-Zeitpunkt ermittelt, so dass sie falsch sind und sich nicht als Ausgangsbasis für die Berechnung der Lärmbelastung eignen. Somit sind aber auch die auf diesen Verkehrszahlen berechneten Lärmbelastungen nicht korrekt. Sie können nicht für den Nachweis der Entlastung nach § 24f Abs 2 UVP-G 2000 verwendet werden. Beantragt wird eine Neuberechnung auf Basis neuer Verkehrszahlen.

## **6. Parteistellung als Nachbar iSd § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G:**

**6.1.** Ausländischen Gemeinden kommt in UVP-Genehmigungsverfahren in Österreich keine Parteistellung als Gebietskörperschaft des öffentlichen Rechts zu. Gem § 19 Abs 1 Z 5 iVm Abs 3 UVP-G haben nämlich explizit nur österreichische Gemeinden

Parteistellung. Dies gilt auch dann, wenn aufgrund des inländischen Vorhabens grenzüberschreitende Umweltauswirkungen möglich oder zu erwarten sind. Soweit sie jedoch die Kriterien für die Parteistellung als Nachbar gem § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G erfüllen (etwa als betroffene Grundeigentümer oder Inhaber von Einrichtungen), können sie die entsprechenden subjektiv-öffentlichen Rechte geltend machen (US 11.06.2010, 1A/2009/6-142 Heiligenkreuz, Fundstelle in Schmelz/Schwarzer, UVP-G [2011] § 19 Rz 208).

**6.2.** Für die UVP-G-Nachbarn im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 kann zur Interpretation auf die Judikatur zu §§ 74 Abs 2, 75 GewO zurückgegriffen werden. Nachbarn im Sinne dieses Bundesgesetzes sind gem § 75 Abs 2 GewO 1994 alle Personen, die durch die Errichtung, den Bestand und den Betrieb einer Betriebsanlage gefährdet oder belästigt oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Rechte gefährdet werden könnten. Ausländische Nachbarn (EU- bzw EWR-Nachbarn) genießen die selbe Rechtsstellung wie österreichische Nachbarn, wenn sie im Immissionsbereich des Vorhabens situiert sind und auf grenznahen Grundstücken wohnen. Eine Nachbarstellung einer Gemeinde kommt nach § 75 Abs 2 erster Satz GewO 1994 ggfalls nur als Eigentümerin oder sonst dinglich Berechtigte zum Schutz dieses Eigentums in Frage, da sie selbst als juristische Person nicht in ihrem Leben oder in ihrer Gesundheit gefährdet oder im Sinne des § 74 Abs 2 Z 2 GewO 1994 belästigt sein kann. Als Nachbarn gelten jedoch auch die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten.

**6.3.** Solche Einrichtungen sind die beispielweise in § 75 Abs 2 dritter Satz Gewerbeordnung angeführten Beherbergungsbetriebe, Krankenanstalten und Heime. Es fallen aber auch Kindergärten und Schulen darunter (VwGH 24.05.2006, 2003/04/159). Vergleichbare Einrichtungen, die jedoch zum dauernden Aufenthalt benutzt werden (wie z.B. Altersheime, Pflegeheime, Blindenheime, Lehrlingsheime, Studentenheime oder Schwesternheime) fallen nicht darunter, da die dort wohnenden Personen selbst Nachbarstellung genießen.

**6.4.** Unter dem Begriff Inhaber wird sowohl der Eigentümer bzw. ein etwaiger Pächter als auch ein öffentlicher Rechtsträger zu verstehen sein (Schmelz/Schwarzer, UVP-G [2011] § 19 Rz 86).

**6.5.** Die Benützer dieser Einrichtungen befinden sich nach Ansicht des Gesetzgebers bloß vorübergehend im Immissionskreis und sind daher aus dem Kreis der Nachbarn ausgenommen (US 15.01.2008, 2B/2007/19-6 *Spielberg II*). Dabei spielt keine Rolle, wie lange die Personen in diesen Einrichtungen verbleiben; auch ein mehrjähriger Aufenthalt eines Schülers in der Schule verhilft ihm nicht zur Nachbarstellung. Es kommt nicht so sehr auf den zeitlichen Aspekt an; vielmehr sollen typische Fälle eines von Haus aus auf beschränkte Dauer angelegten Aufenthalts aus Gründen der Verfahrensökonomie nicht die Nachbareigenschaft begründen (US 15.01.2008, 2B/2007/19-6 *Spielberg II*).

**6.6.** Inhaber derartiger Einrichtungen gelten (unabhängig von einer etwaigen eigenen Nachbarstellung) als Nachbarn zur Wahrung des Schutzes der sich dort vorübergehend aufhaltenden Personen (Schutz vor Gefährdung und Belästigung im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G); Erhalter von Schulen hinsichtlich des Schulleiters, der Schüler, der Lehrer und der sonst in Schulen ständig beschäftigten Personen.

Aus § 19 Abs 1 Z 1 lassen sich jedoch keine Genehmigungsvoraussetzungen und somit keine subjektiv-öffentlichen Rechte der Nachbarn in UVP-Genehmigungsverfahren ableiten. Diese ergeben sich nicht aus Z 1, sondern aus § 17 Abs 2 Z 2 lit a und c (VwGH 06.07.2010, 2008/05/0115, VwGH v 25.11.2008, 2008/06/0026; VwGH 10.09.2008, 2008/05/0009, US 04.04.2008, 8A/2007/11-94 OÖ-FPG380kV-Leitung). § 17 Abs 2 Z 2 lit a und c verleihen Nachbarn Rechte auf Gesundheitsschutz, Belästigungsschutz und Eigentumsschutz.

Nachbarn, bzw. die Inhaber von Einrichtungen für die sich dort vorübergehend aufhaltenden Personen können daher zulässiger Weise einwenden, dass sie bzw. die sich in den Einrichtungen vorübergehend aufhaltenden Personen durch das Vorhaben persönlich in ihrem Leben oder in ihrer Gesundheit gefährdet sind oder, dass sie unzumutbar belästigt werden.

**6.7.** Für die Grundschulung der Kinder stehen vier Kindergärten sowie die beiden Primarschulen in Mauren und Schaanwald zur Verfügung.

Die Schulräume sind zudem regelmäßig mit örtlichen Vereinen belegt, wie z.B.: Musikverein Konkordia, Gesangverein, Trachtenverein, Jugendgruppe, Spielgruppe, Senioren-Kolleg und diverse Sportvereine und Sportgruppen.

Obgenannte Schuleinrichtungen liegen allesamt im mittelbaren Immissionsbereich des Vorhabens „Stadttunnel Feldkirch“, bzw. im unmittelbaren Immissionsbereich des zu erwartenden Mehrverkehrs. So liegt die Primarschule Schaanwald an der Rüttegasse 29 und die Primarschule Mauren an der Peter- und Paul-Strasse 33.

Dasselbe gilt für den Kindergarten Jugendhaus (Weiherring 110) sowie den Kindergarten Wegacker (Neudorfstrasse 7).

Die Einschreiterin ist als öffentliche Rechtsträgerin (Schulhalterin) bzw. Eigentümerin der Einrichtungen, Inhaberin sämtlicher obgenannter Schulen und Kindergärten und somit Nachbarin iSd § 19 Abs 1 Z1 UVP-G.

**6.8.** Auch etliche sonstige Einrichtungen der Gemeinde wie der Sportpark Eschen-Mauren (Rheinstrasse), die Freizeitanlage Weiherring (Weiherring 25), das Mehrzweckgebäude Zuschg Schaanwald (Vorarlberger-Strasse 113), das Museum Mura (Industriestrasse 28), das Vogelparadies und Naherholungsgebiet "Birka" (Rietstrasse) und der Gemeindesaal Mauren (Peter- und Paul-Strasse 33) liegen im mittelbaren Immissionsbereich (Zufahrtsverkehr) des Vorhabens „Stadttunnel Feldkirch“.

Auch hier ist die Einschreiterin als Eigentümerin obgenannter Einrichtungen „Inhaberin“ von Einrichtungen und damit Nachbarin im Sinne des § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G.

**6.9.** Sämtliche obgenannten Einrichtungen befinden sich auf grenznahen Grundstücken und in unmittelbarer Nähe der Verkehrsverbindung Vorarlberger-Strasse, Rietstrasse, Weiherring, Peter-Kaiser-Strasse und ist an diesen Verkehrsverbindungen wie oben bereits aufgezeigt mit erheblichem durch den Stadttunnel Feldkirch induzierten Mehrverkehr zu rechnen. Mögliche Gesundheitsgefährdungen durch die negativen Umweltauswirkungen des Vorhabens „Stadttunnel Feldkirch“ der sich in den angeführten Sport-, Freizeit- und Schulanlagen aufhaltenden Kindergarten- und Schulkinder sowie Vereinsmitglieder, insbesondere durch die zusätzlichen Luftschadstoffe (Stickstoffdioxid und Feinstaub), sind nicht ausgeschlossen; vielmehr ist sogar davon auszugehen, dass die zusätzlichen Immissionseinwirkungen durch den erhöhten Schadstoffgehalt in der Luft Lebensfunktionen wie die Atmung der Einrichtungsbenützer beeinträchtigen. Auch ist mit unzumutbaren Belästigungen, insbesondere durch den Verkehrslärm des Mehrverkehrs zu

rechnen. Besonders durch den Mehrverkehr bedingte Staubbildungen in den Spitzenstunden an mehreren Verkehrsknotenpunkten tragen zu enormen Zusatzbelastungen (Luftschadstoffe, Schallimmissionen, Erschütterungen) bei, Gesundheitsgefährdungen und unzumutbare Belästigungen sind in der Betriebsphase des „Stadttunnels“ wahrscheinlich.

Da sich die Benutzer dieser Einrichtungen nur vorübergehend im Immissionskreis aufhalten und daher aus dem Kreis der Nachbarn ausgenommen sind, wahrt die Einschreiterin die durch § 17 Abs 2 Z 2 lit a und c UVP-G verliehenen Rechte auf Gesundheitsschutz und Belästigungsschutz der vorgenannten Personen.

## **7. Parteistellung ausländischer Gemeinden:**

**7.1.** Weshalb ausländischen Gemeinden wie der Einschreiterin als liechtensteinische Gebietskörperschaft im UVP-Genehmigungsverfahren in Österreich keine Parteistellung zukommen soll, ist nicht nachvollziehbar. Dies insbesondere, wenn aufgrund inländischer Vorhaben wie des „Stadttunnels Feldkirch“ grenzüberschreitende Umweltauswirkungen nicht nur möglich, sondern zu erwarten sind.

Die privilegierte Amtsparteistellung im Sinne des § 19 Abs 3 ist ausschließlich österreichischen Ortsgemeinden eingeräumt (UVP-RS, 101; VwGH 24.08.2011, 2010/06/0002; Schmelz/Schwarzer, UVP-G § 19 Rz 129, Nöckel/Raschauer, UVP-G § 19 Rz 71).

Als österreichische Ortsgemeinden gelten die Standortgemeinden (jene Gemeinden, in deren Gebiet das Vorhaben zur Gänze oder zumindest zum Teil ausgeführt werden soll) und die Nachbargemeinden (Gemeinden grenzen an Standortgemeinde unmittelbar an und könne von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt betroffen sein).

**7.2.** Österreichische Ortsgemeinden können als Konsequenz ihrer Parteistellung als Gemeinde die Einhaltung von Rechtsvorschriften geltend machen, die dem Umweltschutz oder den von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen dienen.

Ausländische Gemeinden oder sonstige Selbstverwaltungskörper sind e contrario nicht berechtigt, Umweltschutzvorschriften im Genehmigungsverfahren wahrzunehmen. Sie

können nur subjektiv-öffentliche Rechte geltend machen, etwa als betroffene Grundeigentümer, Schulerhalter oder Inhaber sonstiger Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten (UVS 11.6.2010, 1 A/2009/6-142 *Heiligenkreuz*).

**7.3.** Durch diese Ungleichbehandlung werden ausländischen Gemeinden wesentliche Verfahrensrechte entzogen und diese auf Einwendungen hinsichtlich subjektiv-öffentlicher Rechte beschränkt. Eine derartige Diskriminierung wie oben dargestellt ist nicht berechtigt, zumal kein sachlich gerechtfertigter Unterschied zwischen ausländischen und inländischen Gemeinden zu erkennen ist, soweit auch die ausländischen Gemeinden die Voraussetzungen einer Nachbargemeinde iSd § 19 Abs 1 Z 5 und Abs 3 erfüllen (an Standortgemeinde unmittelbar angrenzen und von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt betroffen sein können).

**7.4.** Die Projektwerberin selbst führt in der Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitserklärung die liechtensteinischen Gemeinden Eschen, Mauren, Ruggell, Schaan, Schellenberg, Planken und Balzers als an die Standortgemeinden Feldkirch, Frastanz und Göfis angrenzende Gemeinden an. Dass die vorgenannten liechtensteinischen Gemeinden von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt betroffen sein können ist augenscheinlich und geht auch die Projektwerberin davon aus, was sich nicht zuletzt auch aus der Umweltverträglichkeitserklärung ergibt (Umweltverträglichkeitserklärung – Zusammenfassung, UV 01.01-04a).

**7.5.** Auch aus Art 5 Abs 3 des Protokolls zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr, Protokoll „Verkehr“, BGBl III 34/2002 idF. BGBl III 108/2005 (im folgenden: **VP**) ergibt sich die Verpflichtung, unmittelbar betroffene Gebietskörperschaften in den verschiedenen Stadien beim Vollzug der Verkehrspolitik sowie der sich daraus ergebenden Maßnahmen zu beteiligen. Als eine derartige Beteiligung im UVP-Verfahren kann nur eine Parteistellung als Gemeinde erblickt werden, weil nur die Gemeinde als solche im Stande ist – im Gegensatz zum Nachbar – auch die Einhaltung von Rechtsvorschriften geltend zu machen, die dem Umweltschutz oder den von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen dienen.

**7.6.** Daran mag auch das Territorialprinzip nichts ändern, welches besagt, dass staatliche Hoheitsakte auf fremden Staatsgebiet nur mit ausdrücklicher Zustimmung oder Duldung



des betroffenen Staates erlaubt sind (*Seidl-Hohenveldern/Hummer* in *Neuhold/Hummer/Schreuer* [Hrsg], Handbuch des Völkerrechts [2004] 877). Den ausländischen Gemeinden soll lediglich Parteistellung gewährt werden. Keinesfalls werden sie zur Setzung von staatlichen Hoheitsakten im UVP-Verfahren ermächtigt.

**7.7.** Dass die im Ausland befindlichen Nachbargemeinden durch den jeweiligen Staat mediatisiert werden reicht zur Rechtswahrung nicht aus, zumal jede Gebietskörperschaft ihre eigenen Interessen verfolgt und ausschließlich obgenannte liechtensteinische Gemeinden von den Umweltauswirkungen des geplanten Vorhabens unmittelbar betroffen sind.

**7.8.** Die UVP-Richtlinie, die als Richtlinie 2011/92 neu kundgemacht wurde (RL 2011/92/EU v 13.12.2011, ABI L 2011/26), sieht in der Umsetzung der Vorgaben des Übereinkommens von Aarhus (BGBl III 2005/88) gem. Art 11 (Ex Art 10) der Richtlinie vor, dass Mitgliedern der betroffenen Öffentlichkeit, die

a) ein ausreichendes Interesse haben oder

b) eine Rechtsverletzung geltend machen, sofern das Verwaltungsverfahrensrecht bzw. Verwaltungsprozessrecht eines Mitgliedsstaats dies als Voraussetzung erfordert, Zugang zu einem Überprüfungsverfahren vor einem Gericht oder einer anderen auf gesetzlicher Grundlage geschaffenen unabhängigen und unparteiischen Stelle zu gewähren ist, um die materiellrechtliche und verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit von Entscheidungen, Handlungen oder Unterlassungen anzufechten, für die die Bestimmungen dieser Richtlinie über die Öffentlichkeitsbeteiligung gelten.

Die „betroffene Öffentlichkeit“ wird in Art 1 Abs 2 lit e iVm lit d UVP-RL dahingehend definiert, dass darunter auch juristische Personen zu verstehen sind. Insbesondere werden unter der betroffenen Öffentlichkeit Umweltorganisationen oder Bürgerinitiativen subsumiert, jedoch ist es fraglich - wenn man sich das Ziel und den Zweck der Richtlinie vor Augen führt - ob nicht auch Gebietskörperschaften und daher auch Gemeinden als betroffene Öffentlichkeit im Sinne des Art 1 Abs 2 lit d UVP-RL zu gelten haben, somit auch ausländische Gemeinden als Gebietskörperschaft und damit als juristische Person, welche von Umweltauswirkungen des geplanten Vorhabens unmittelbar betroffen ist, der Zugang zu einem Überprüfungsverfahren vor einem Gericht zu gewähren ist.

**7.9.** Sowohl von der Republik Österreich als auch vom Fürstentum Liechtenstein wurde das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum vom 02.05.1992 ratifiziert (in Österreich am 01.01.1994 in Kraft getreten). Gem. Art 74 des EWR-Abkommens sind die besonderen Bestimmungen über die Schutzmaßnahmen betreffend die Umwelt im Anhang XX des Abkommens enthalten. Dieser bestimmt, dass die UVP-Richtlinie zu übernehmen ist. Aus dieser RL ergibt sich gem. Art 7 leg cit eine Konsultationsverpflichtung gegenüber betroffenen ausländischen Staaten.

Von beiden Staaten wurde zudem das Übereinkommen vom 25.02.1991 über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen ratifiziert. Beide Staaten verpflichteten sich daher dazu, die internationale Zusammenarbeit bei der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) insbesondere im grenzüberschreitenden Rahmen zu fördern.

Vor dem Hintergrund dieser völkerrechtlichen Grundlagen ist es nicht einsichtig, dass zwischen Gemeinden, welche dieselben Voraussetzungen erfüllen, lediglich aufgrund der Zugehörigkeit zu einer übergeordneten Gebietskörperschaft hinsichtlich der Parteistellung im UVP-Verfahren unterschieden werden soll.

**7.10.** Dass der österreichische Gesetzgeber Ausländern sehr wohl Parteistellung gewährt, beweist der Umstand, dass er sowohl ausländischen Nachbarn (EU- bzw. EWR-Nachbarn) als auch ausländischen Umweltorganisationen dieselben Rechte verleiht wie deren inländischen Pendanten. Eine sachliche Rechtfertigung, weshalb zwar dem ausländischen Nachbarn bei Gesundheitsgefährdung und Belästigung Parteistellung gewährt wird, nicht jedoch den ausländischen Gemeinden, welche unmittelbar an die Standortgemeinde angrenzen und von den wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt betroffen sein werden, und diese Umweltauswirkungen zu Gunsten ihrer Bürger zu verhindern versuchen ist nicht zu erkennen.

## **8. Alpenkonvention:**

**8.1.** Das Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) ist ein Staatsvertrag mit dem Ziel, im Alpenraum eine nachhaltige Entwicklung zu fördern und die Interessen der ansässigen Bevölkerung zu schützen. Der Staatsvertrag wurde mit BGBl 477/1995 zuletzt geändert BGBl III 18/1999 kundgemacht.

Sowohl von Österreich als auch Liechtenstein wurde obgenannter Staatsvertrag ratifiziert. Die inhaltlichen Regelungen finden sich in den sog „Protokollen“ zur Alpenkonvention, die ihrerseits als Staatsverträge abgeschlossen werden.

**8.2.** Die Projektwerberin selbst geht davon aus, dass es sich beim Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ um einen großen Neubau iSd Art 8 VP handelt (Genehmigungsantrag vom 09.07.2013, VIIb-291A-0060-2013, Punkt 8.2.). Wie aufgezeigt, handelt es sich beim Stadttunnel nicht um eine „grenzüberschreitend bestmögliche und aufeinander abgestimmte Lösung“. Es wurde iSd Abs 2 leg cit verabsäumt, die Planungen für Verkehrsinfrastrukturen im unteren Rheintal, also im Alpenraum, zu koordinieren und zu konzentrieren und auf diese Weise das Projekt „Stadttunnel Feldkirch“ in ein aufeinander abgestimmtes Verkehrskonzept zu integrieren. Der „Stadttunnel Feldkirch“ stellt das erste Teilstück der Autobahnverbindung zwischen der A14 und der A13 dar. Doch weder ist Liechtenstein bereit die zweite Hälfte zu errichten, noch erklärte sich die Schweiz bereit die Rheinbrücke auszubauen.

**8.3.** Zwar handelt es sich beim Stadttunnel Feldkirch nicht um eine Autobahn oder um eine mehrbahnige, kreuzungsfreie Straße im iSd Art 2 UAbs 6 VP. Da der „Stadttunnel Feldkirch“ aber nicht nur vom lokalen Verkehr genutzt wird, sondern dieser auch den Verkehr angrenzender Autobahnen bzw. mehrbahniger und kreuzungsfreier Straßen übernimmt, substituiert der Tunnel die fehlende Hauptverbindung und stellt einen wesentlichen und entsprechend stark frequentierten Anschluss zwischen den anderen Streckenabschnitten dar. Der Stadttunnel Feldkirch weist daher die Verkehrswirkung einer „Autobahn“ im oben erläuterten Sinne auf. Er ist als eine in der Verkehrswirkung ähnliche Straße zu werten und daher als hochrangige Straße iSd Art 2 UAbs 6 VP zu qualifizieren (vgl. hierzu beiliegendes Rechtsgutachten der Rechtsserviceestelle-Alpenkonvention, CIPRA International vom 6.6.2014).

**8.4.** Der Bau des Stadttunnels Feldkirch darf gem. Art 11 Abs 2 VP sohin nur unter den strengen Voraussetzungen der lit a bis d leg cit verwirklicht werden. Insbesondere aufgrund des lit b leg cit ist dem Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ die Genehmigung zu verwehren, denn das Bedürfnis nach Transportkapazität hätte durch eine bessere Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- oder Neubau von Bahninfrastrukturen und die Verbesserung des Kombinierten Verkehrs sowie durch

weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden können. Dies insbesondere im Zusammenhang mit den allgemeinen Verpflichtungen des Art 2 Abs 2 lit j des Übereinkommens zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), wonach sich die Vertragsparteien verpflichten zum Schutz der Alpen Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene.

Wie im anlässlich der SUP erstellten Fachbericht zur Alternativenprüfung aufgezeigt, ist mit einer Bahnlösung eine flächenhafte Entlastung der Region vom KFZ-Verkehr möglich. Das Bedürfnis nach Transportkapazität könnte somit durch den Ausbau der Bahninfrastruktur erfüllt werden.

**8.5.** Die UVP-Behörde hat daher zu prüfen und abschließend zu klären, ob das Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ mit den Bestimmungen der Alpenkonvention und des Verkehrsprotokolls in Einklang zu bringen ist bzw. auf Grund der Bestimmungen der Alpenkonvention und des Verkehrsprotokolls insbesondere der Art 8 und 11 Abs 2 VP nicht genehmigungsfähig ist.

**8.6.** Gemäß Artikel 2 des Verkehrsprotokolls ist unter „alpenquerendem Verkehr“ der „Verkehr mit Ziel und Quelle außerhalb des Alpenraumes zu verstehen“.

Artikel 11 Abs 1 des Verkehrsprotokolls normiert, dass die Vertragsparteien auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr verzichten.

Wie oben aufgezeigt, ist der Stadttunnel Feldkirch als Teilstück der Autobahnverbindung zwischen der A 14 und der A 13 anzusehen. Die Ermittlung, wie die bestehende Strecke für den alpenquerenden Verkehr iSd Alpenkonvention genutzt wird, ist somit von hoher Bedeutung für die Verkehrsprognose und wurde dieser Anforderung von der Projektwerberin nicht im ausreichenden Maße entsprochen, da die Verkehrsbefragungen im Mai 2013 durchgeführt wurden, also in einem Monat, in dem nur wenige Urlaubsfahrten stattfinden (Nebensaison in den Tourismusgebieten der Alpen) und der Durchgangsverkehr saisonbedingt geringer ist als in den Winter- und Sommermonaten.

Da es sich beim Stadttunnel Feldkirch um eine hochrangige Straße für den alpenquerenden Verkehr handelt, müsste gem. Artikel 11 Abs 1 des Verkehrsprotokolls auf den Bau des Stadttunnels Feldkirch verzichtet werden.

Die UVP-Behörde hat daher zu prüfen und abschließend zu klären, ob es sich beim Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ unter Berücksichtigung sämtlicher Kritikpunkte gegenständlicher Stellungnahme, insbesondere des Aspektes des „Stadttunnels Feldkirch“ als Autobahnverbindung zwischen der A14 und der A13, nicht doch um eine hochrangige Straße für den alpenquerenden Verkehr handelt und dieser daher auf Grund der Bestimmung des Artikel 11 Abs 1 des Verkehrsprotokolls nicht genehmigungsfähig ist.

## **9. Schlussantrag:**

Die Einschreiterin stellt daher in Anbetracht der obigen Ausführungen den

### **ANTRAG,**

den Genehmigungsantrag des Landes Vorarlberg, der Stadt Feldkirch und der Vorarlberger Energienetzwerke GmbH vom 09.07.2013 abzuweisen.

Gemeinde Mauren

#### **Beilagen:**

- Em. O. Univ. Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher, Stellungnahme zur Tunnelumfahrung Süd der Stadt Feldkirch, Jänner 2014;
- Rechtsgutachten der Rechtsservicestelle-Alpenkonvention, CIPRA, vom 6.6.2014