

# Fakten zur Tunnelspinne

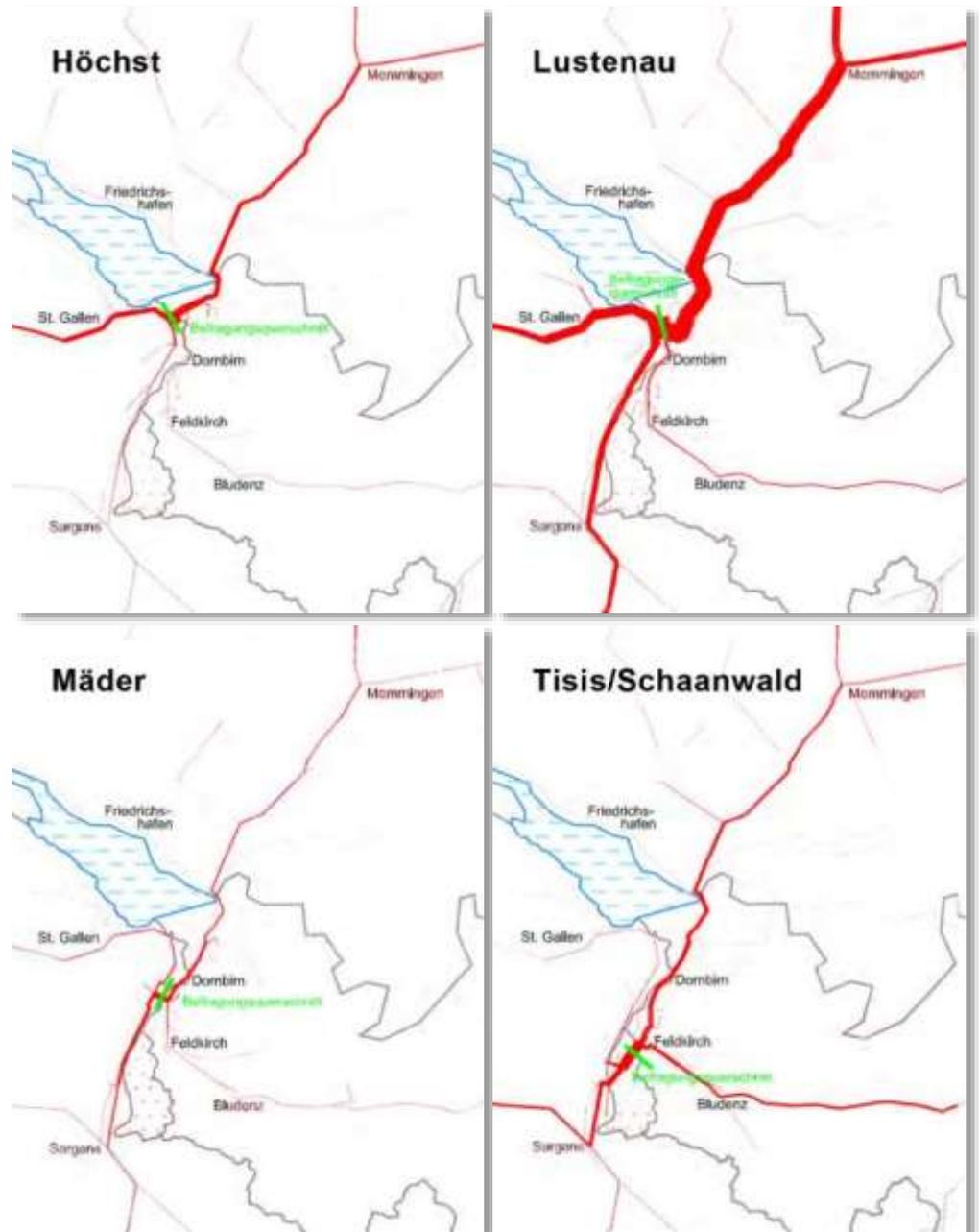
Im UVP-Verfahren ist der Zeitraum, in dem die Öffentlichkeit Fragen aufwerfen und Einwände gegen das Projekt vorbringen kann, Ende 2014 abgelaufen.

Eine Bilanz der Bürgerinitiativen zur aktuellen Situation, erstellt für die Diskussion in der Reihe „Neue Spielräume“, Spielboden Dornbirn, am 22.Jan.2015

# Schwerverkehr als zentrales Problem im Rheintal

Aus der Empfehlung 2011 zur  
Planung im unteren Rheintal:

Es besteht Einvernehmen  
darüber, dass ohne eine  
Straßenlösung der Raum  
Lustenau/Höchst/Fußach  
nicht wirksam entlastet werden  
kann, da mit ÖV die  
**Schwerverkehrsproblematik**  
nicht gelöst werden kann.



# LKW-Verkehr verursacht eine große Umweltbelastung



Einfluss der Verkehrszusammensetzung		
v= 50 km/h Asphaltbeton		PKW Anzahl
		3,2
		5
		8
		16

Abb.: 88  
Quelle: TAS

lebensministerium.at

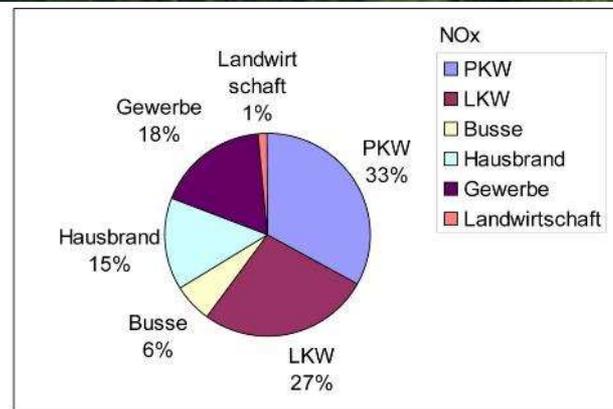
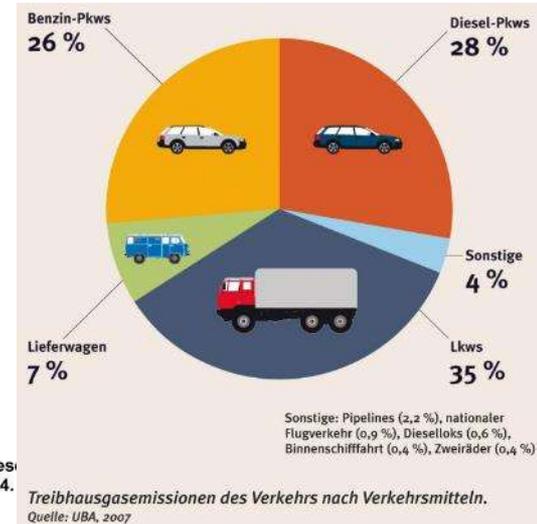
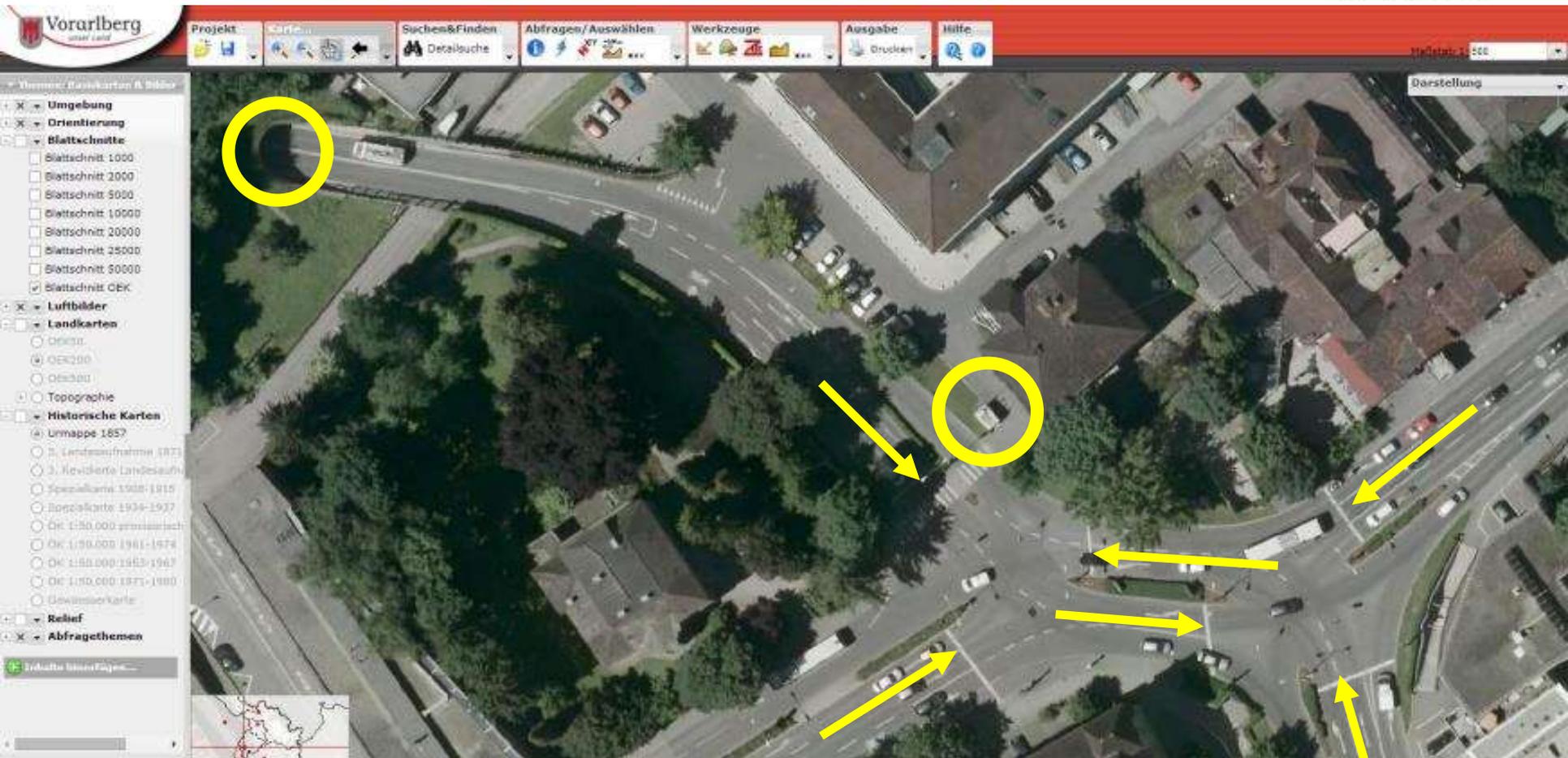


Abbildung 12: Ermittelte Anteile der betrachteten Quellgruppen an den Jahresan NOx (Gesamtmenge: 235 t/a), Datenbasis Hausbrand und Gewerbe ist 1994.



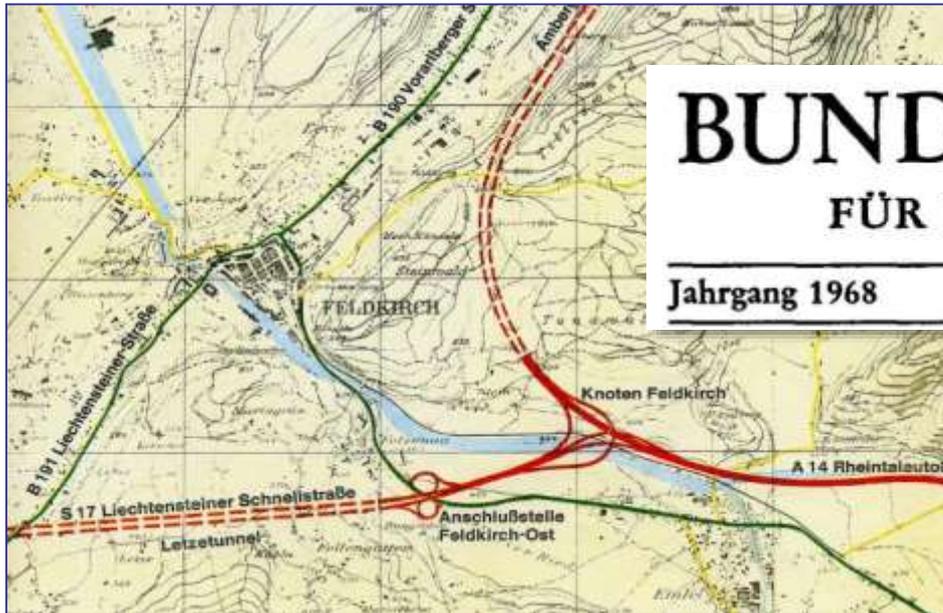
# Belastungsschwerpunkt Bärenkreuzung



9 von 10 LKW von/zur der Grenze fahren ohne Halt in Feldkirch über die Bärenkreuzung zur Autobahn. 5 von 10 sind Transit-LKW-Verkehr.

Die schlechte Luft an der Bärenkreuzung wird stark von diesem LKW-Verkehr verursacht. Die Messstelle ist so positioniert, dass sie extreme Belastungen misst.

# Von Beginn an umstritten: Entsteht eine Autobahnverbindung?



## BUNDESGESETZBLATT FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1968

Ausgegeben am 2. April 1968

33. Stück

### Rheintalautobahn

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

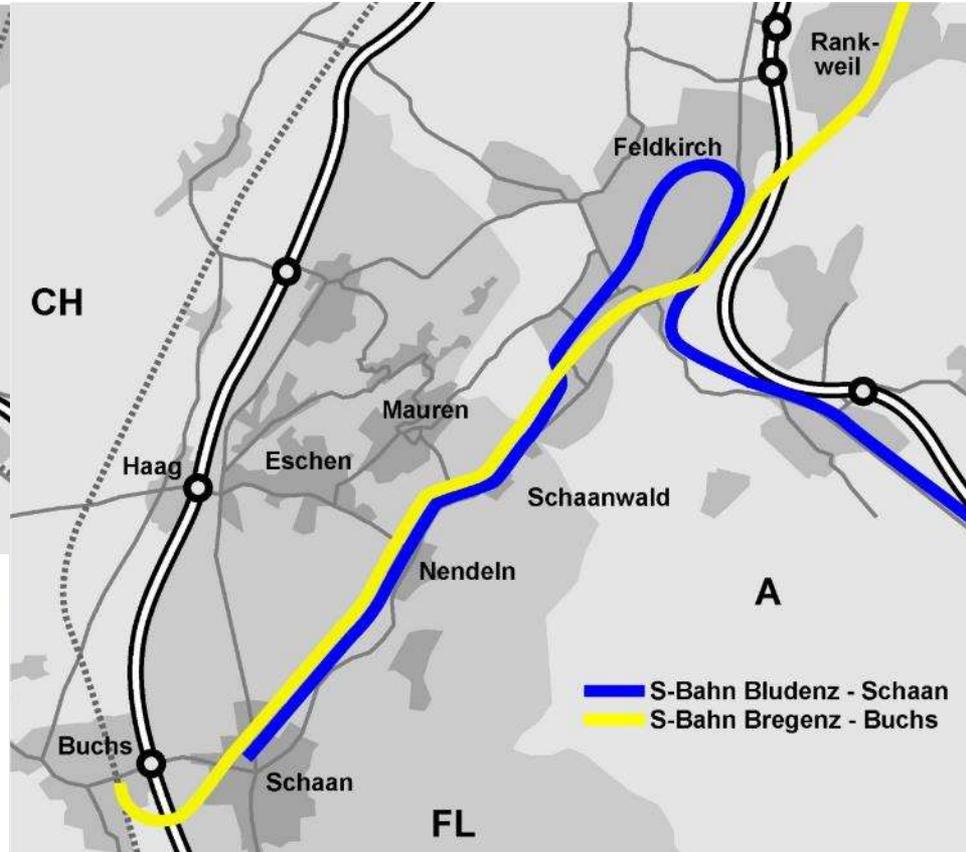
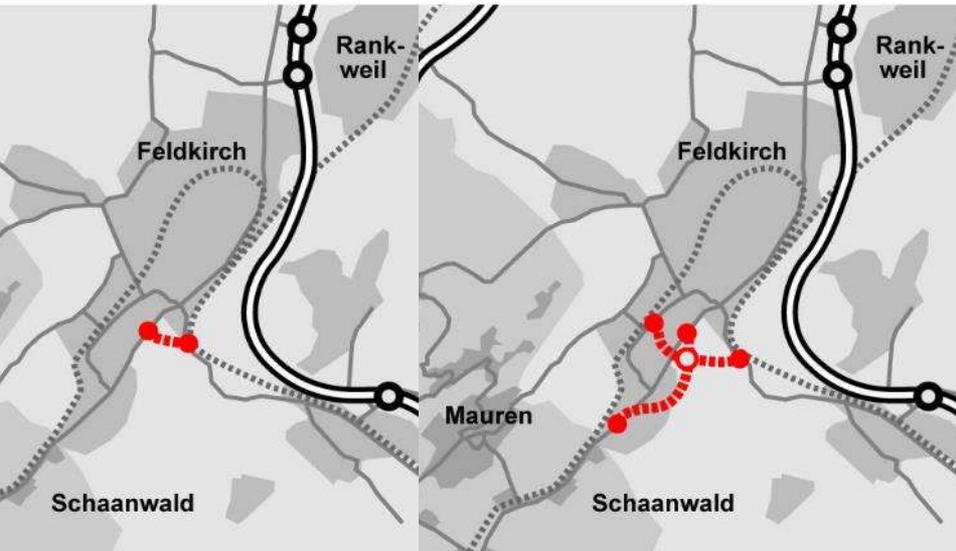
2005 erklärt Verkehrslandesrat Manfred Rein in den Vorarlberger Nachrichten:

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

„Die bestehende Variante wird optimiert.

Es bleibt sicherlich beim Tunnel, aber mit Anbindungen.“

# Konsensorientiertes Planungsverfahren Feldkirch Süd



## Risikoanalyse

	Variante Straßenbau+	Varianten 0+
Beurteilung nach vorliegender Wirkungsanalyse	↔	
Risikoanalyse - Was wäre, wenn: <b>Szenario 1: Wirtschaftskrise</b> , sehr hohe Treibstoffpreise, Energieverknappung ohne Technologiesprung		↔↔
<b>Szenario 2: Starke Maßnahmen zu ÖV</b> und Verhaltensänderung in Richtung ÖV (z.B. durch Mobilitätsmanagement und Zwang)		↔↔
<b>Szenario 3: Technologiesprung in KFZ-Fahrzeugtechnik</b> (Abgase, Energiesystem, etc.)	↔↔	
<b>Szenario 4: Technologiesprung generell</b> (völlig neues System)		?

**Keine Kombinationsvariante geprüft!**

Beschluss: Bau Stadttunnel Feldkirch

+ Option Bahn-Südeinfahrt erhalten

# Konsensorientiertes Planungsverfahren Feldkirch Süd

BÜRGERINITIATIVE  
„mobil ohne Stadttunnel“  
ANDREA MATT



# Projekt „Stadttunnel Feldkirch“

BÜRGERINITIATIVE  
„mobil ohne Stadttunnel“  
ANDREA MATT



## Ausgangssituation

- sehr gute Erreichbarkeit der Stadt mit Auto (viele Parkplätze)
- Nachholbedarf bei der Bahn
- sehr gutes Verkehrssystem für Personen mit Auto, aber mittlere Qualität für Personen ohne Auto
- geringe PKW-Verkehrszunahmen wegen Kapazitätsgrenzen
- **LKW-Verkehr muss durch die Stadt Feldkirch zur Grenze Tisis**
- hohe Lärm- und Luftbelastung an den Hauptstraßen

# Projekt „Stadttunnel Feldkirch“

BÜRGERINITIATIVE  
„mobil ohne Stadttunnel“  
ANDREA MATT



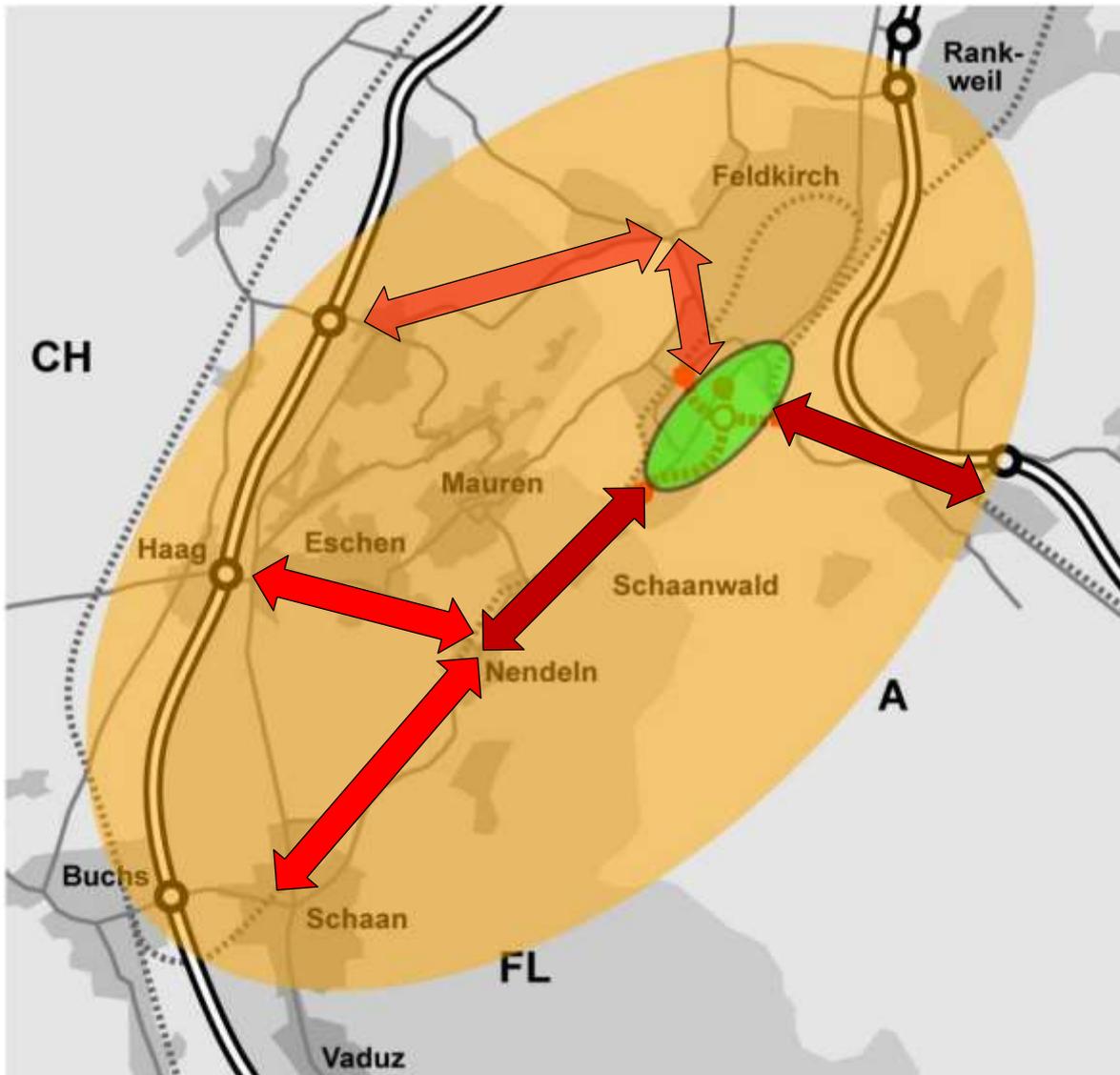
# Projekt „Stadttunnel Feldkirch“

- Stadttunnel erhöht Kapazitäten für Auto und LKW unverhältnismäßig
- sehr gutes Verkehrssystem wird für Autofahrende und LKWs weiter verbessert, wodurch Attraktivität weiter zunimmt ➡ **starke Verkehrszunahme**
- LKW- und Auto-Verkehr mit seiner Umweltbelastung wird im Tunnel „versteckt“
- Abgase werden über das Erholungsgebiet Stadtschrofen auf Region verteilt

**Der Stadttunnel entlastet nicht, sondern macht mehr Auto- und LKW-Verkehr durch die Stadt möglich.**



# Gewinner und Verlierer



**Gewinner**  
sind die Menschen  
innerhalb  
der Tunnelportale.

**Verlierer**  
sind die Menschen  
außerhalb  
der Tunnelportale.

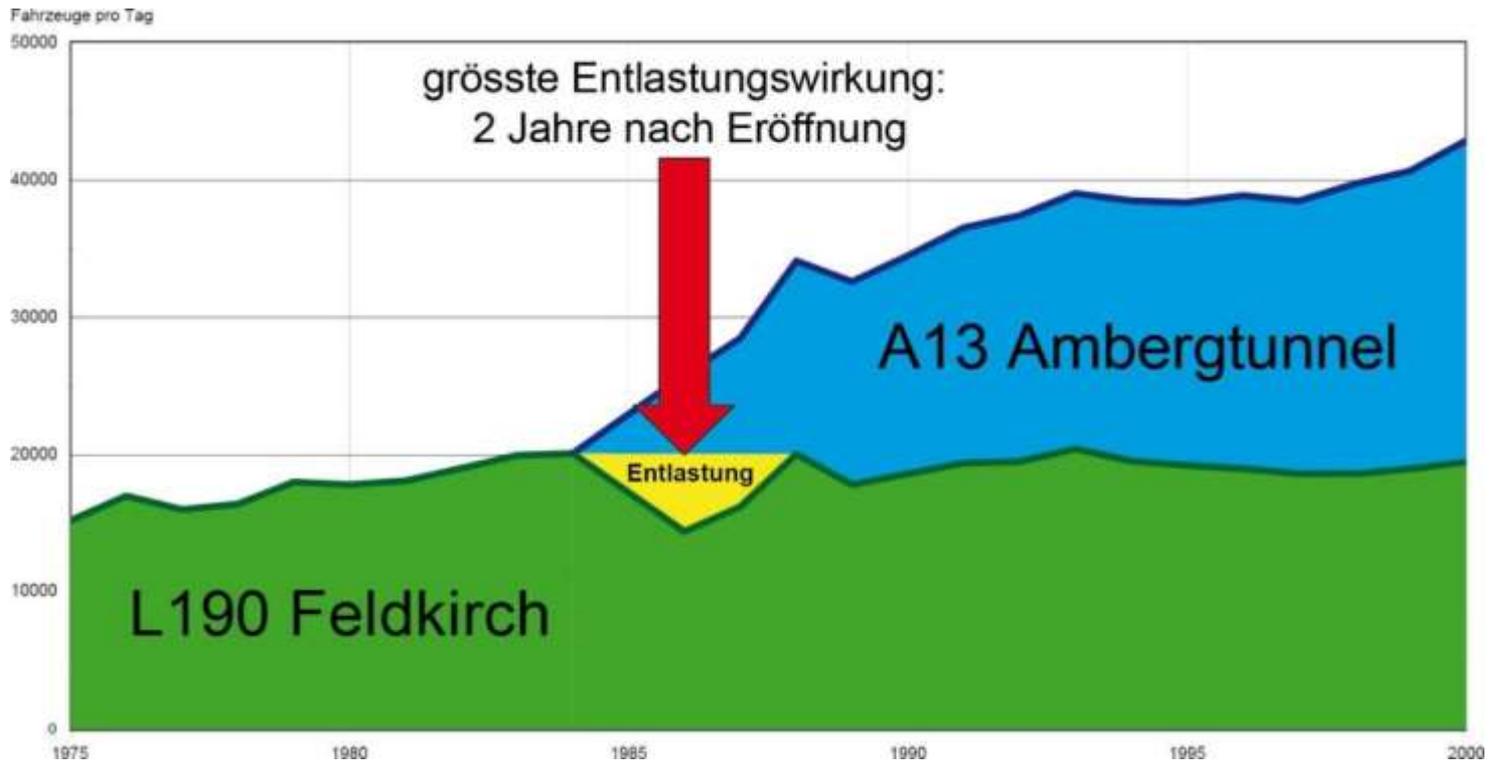
**Stimmt das?**  
Wird das Stadtzentrum  
Feldkirch tatsächlich  
dauerhaft und spürbar  
entlastet?

Oder wird Tunnelspinne  
„schöngeredet“?

# Entlastungslücke?

Tunnelspinne-Prognose-Zeitpunkt gesetzt auf 2025, kurz nach Eröffnung:  
„ Mit Inbetriebnahme aller Tunneläste sind die höchsten Entlastungen für Anrainer und Umwelt gegenüber dem Bestand zu erwarten.“

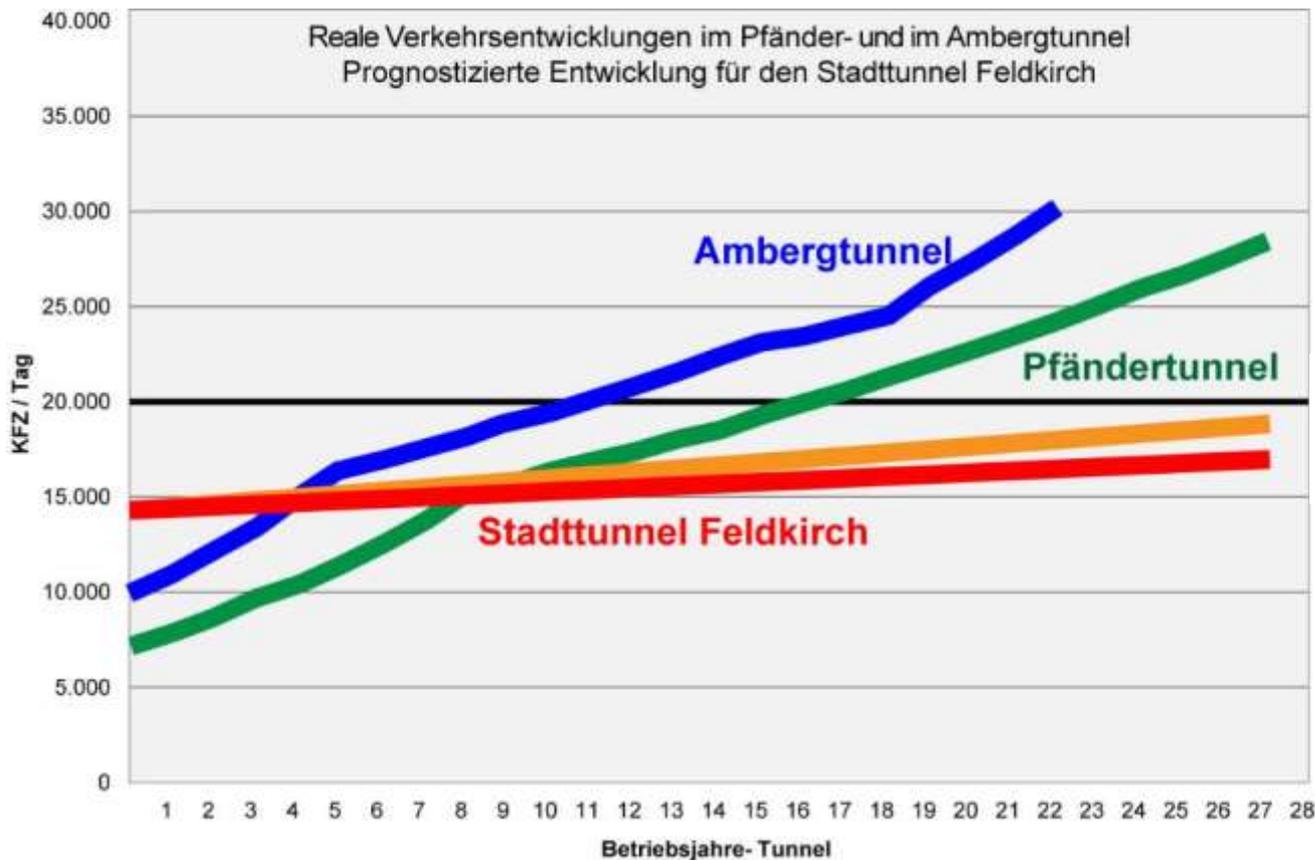
UVP-Einreichprojekt, Verkehrsuntersuchung, Seite 51



Beim Ambergtunnel war die Entlastung nur von kurzer Dauer (ca 6 Jahre)

# Entlastungslücke?

Für die wichtige Relation Walgau – Grenze wurde die Verkehrszunahme bis 2025 mit 8 Prozent extrem niedrig angenommen (gleich für PKW und LKW). Zum Vergleich: der Generalverkehrsplan Österreich geht von einer durchschnittlichen Zunahme von 23 Prozent für PKW und 32 Prozent für LKW aus.



Orangefarbene Linie: nimmt der Verkehr im Stadttunnel nur wenig mehr zu als aktuell berechnet, ist das Projekt sehr wahrscheinlich nicht mehr umweltverträglich. Dann darf es nicht genehmigt und nicht gebaut werden.

# Entlastungslüge?

Annahmen in der Verkehrsuntersuchung wurden systematisch so gesetzt, dass der Mehrverkehr gering bleibt:

## Beispiel Reisezeiten

Erste Messung im Januar 2012, einem Monat mit geringem Verkehrsaufkommen, und mit zu wenigen Fahrten, eine davon nachweislich falsch (zu geringe Fahrzeit)

In den Stellungnahmen wurde der Mangel aufgezeigt.

➔ Wiederholung der Reisezeitmessung im Herbst 2014, wodurch sich der Anteil des zusätzlichen Verkehrs deutlich erhöhte!

Relation	Bestand 2025	induzierter Verkehr	
		Teilausbau 2025	Vollausbau 2025
Binnenverkehr Feldkirch	100%	1,1%	1,8%
Ziel-Quellverkehr Feldkirch	100%	1,4%	1,9%
Durchgangsverkehr Feldkirch	100%	4,0%	4,3%

Tabelle 12: Planfälle 2025, Induzierte Verkehre

Tab. 13: Planfälle 2025 mit Berücksichtigung längerer Reisezeiten, induzierte Verkehre

	Bestand 2025	induzierter Verkehr	
		Teilausbau	Vollausbau
Binnenverkehr	100%	2,9%	3,0%
Ziel-/Quellverkehr	100%	2,1%	2,4%
Durchgangsverkehr	100%	6,2%	7,6%

# Entlastungslücke?

Trotz günstiger Annahmen für die Verkehrsentwicklung wird das Zentrum Feldkirch relativ zur heutigen Situation nicht spürbar und nicht dauerhaft entlastet.

## Spürbare Entlastung

Als Schwellenwert für eine „merkbare“ Verkehrsänderung gilt üblicherweise 30 %, dieser kann für einen „schärferen“ Schwellenwert auf bis zu 20 % gesenkt werden

*Chiusole, Wolfgang, Verkehrsplanung Feldkirch Süd, Variantenvergleich 2006, Seite 36.*

## Total Bärenkreuzung

(Schloßgraben + Bahnhofstraße + Ardetzenbergtunnel + Hirschgraben)

Ohne Tunnel 2010                      86.360 Fahrzeuge/Tag

Mit Tunnel 2025                      68.380 Fahrzeuge/Tag

---

Differenz                                17.980 Fahrzeuge/Tag

In Prozent                                - 21 %

(circa ein Fünftel weniger Verkehr  
zum Zeitpunkt der größten Entlastungswirkung)

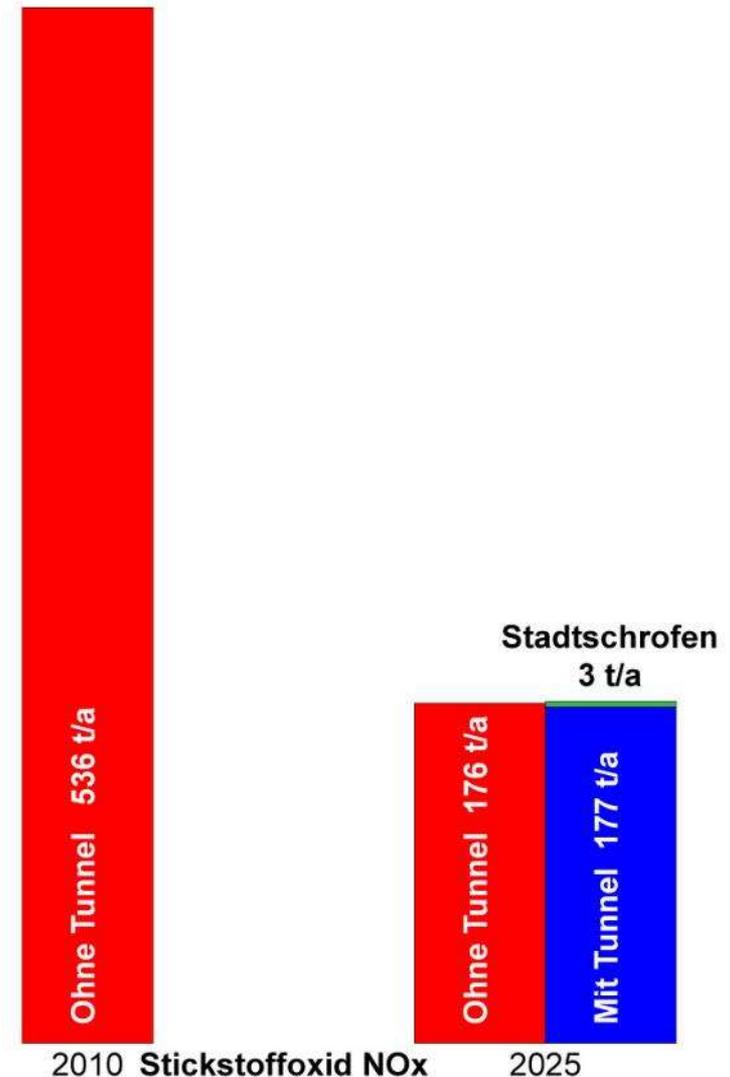
# Entlastungslücke?

Basierend auf der Verkehrsuntersuchung wird die Luftbelastung prognostiziert. Der Wert  $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Stickstoffdioxid muss an der Bärenkreuzung eingehalten werden.

## Annahmen in der Studie

- sehr fortschrittliche Flottenerneuerung
- Hintergrundbelastung im Bericht April 2014 ein Viertel geringer als im Bericht Juli 2013
- Zeitpunkt beste Verkehrsentslastung

Sektor	Aufpunkt	NO <sub>2</sub>
		JMW
		Gesamt [µg/m <sup>3</sup> ]
Bärenkreuzung	P01	29
	P02	33
	P03	31
	P04	32
	P43	37
Mst.Bärenkreuzung	M01	35



# LKW-Problematik ungelöst

Land Vorarlberg will Zusammenhang Tunnelspinne und LKW-Rückstau nicht anerkennen und nicht vor Projektgenehmigung lösen.

In den Stellungnahmen wurden Untersuchungen dazu gefordert.

**LKW-Rückstaus gibt es häufig!**

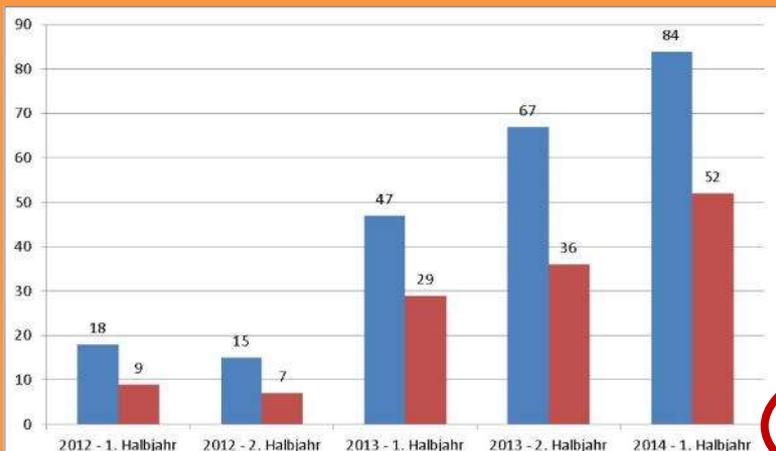


Abbildung 22: Anzahl der Stautunden und der Tage mit Stautunden 2012, 2013 u. 2014  
Grundlagen: Stellungnahme der Abteilung VIa – Wirtschaftsangelegenheiten der Landesregierung vom 19.9.2014

## 8 RÜCKSTAUUNGEN AM GRENZÜBERGANG TISIS

### 8.1 SITUATIONSBESCHREIBUNG

Am Grenzübergang nach Liechtenstein können auf der L 191 hin und wieder LKW-Rückstaus auftreten. Dies ist durch die Grenzabfertigung für den Schwerlastverkehr in Richtung Liechtenstein bedingt und wurde durch Staubeobachtungen am Zollamt Tisis vom April – Dezember 2012 durch das Ingenieurbüro Besch und Partner untersucht.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind wie folgt zusammengefasst: „Im Schnitt trat einmal pro Woche ein Stau bis in die Nähe der in diesem Bereich befindlichen Tankstelle. Vereinzelt Ereignisse, besonders vor und nach Feiertagen, produzieren einen größeren Stau, der auch das Potenzial hat, bis in den künftigen Stadttunnel hinein zu reichen. Seit Umstellung der Güterabfertigung am Grenzübergang Tisis handelt es sich um Einzelereignisse.“ Alle detaillierten Erhebungsdaten können der genannten Untersuchung entnommen werden.

Weitere Beobachtungen durch die Stadt Feldkirch und die Polizei haben diesen Eindruck bestätigt und insbesondere eine deutliche Tendenz zur Abnahme der kritischen Rückstauereignisse festgestellt. Da sich die Entwicklung im Bereich der Zollabfertigung bis zur Teilinbetriebnahme nicht vorhersagen lässt, muss bei den nachfolgenden Ausführungen vom heutigen Zustand ausgegangen werden. Dies bedeutet, dass es durchaus zu Rückstauereignissen des LKW-Verkehrs bis in den Bereich des Tunnelportals oder in selteneren Fällen auch mal in den Tunnelarm Tisis hinein kommen kann.

# Abgaskamin Stadtschrofen

BÜRGERINITIATIVE  
„mobil ohne Stadttunnel“  
ANDREA MATT



© Andrea Matt, Grobskizze im Jan 2015  
wird korrigiert, sobald Abgaskamin ausgesteckt wird



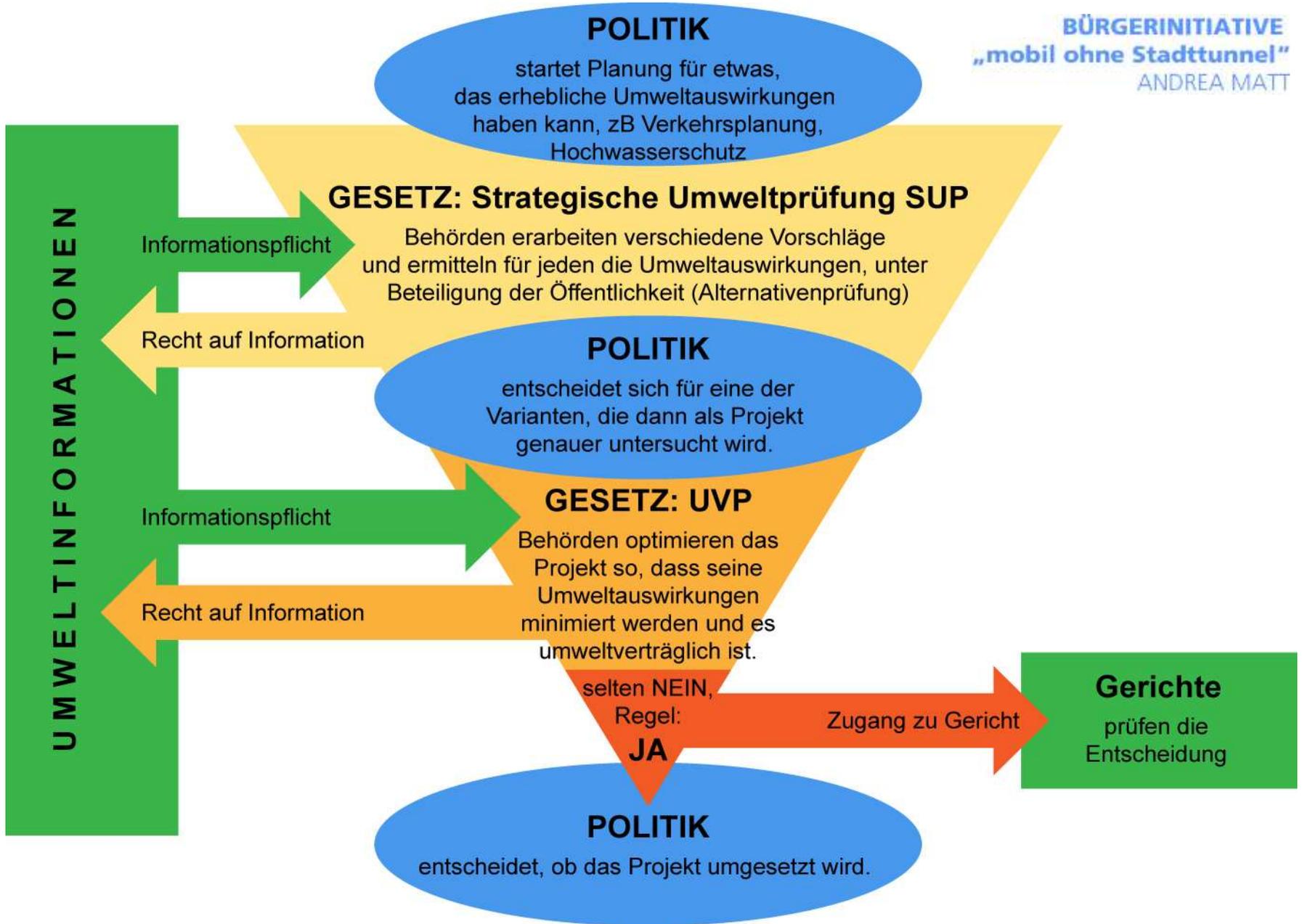
BÜRGERINITIATIVE  
„mobil ohne Stadttunnel“  
ANDREA MATT

## Gemeinsames Verkehrskonzept Rheintal

LKW-Verkehr  
gemeinsam lösen

mit ÖV-Verbesserungen  
(Bahn) kombinieren

Falls notwendig:  
Kleine, ergänzende  
Straßenprojekte



## MITTEN IN BAYERN

Blaulicht  
aufs Dach

VON SARAH KANNING

Wo findet man sie heute noch, die große Freiheit? Der Alltag ist doch gepflastert von Paragrafen, Vorschriften, Tempolimits, Radfallen und Lebensmittelkontrollen, die einem die Zutaten der Latte Macchiato madig machen. Immerhin lässt das Internet Raum zum Träumen. Hier kann ein jeder in eine neue Identität schlüpfen, digital verreisen, Cup-Cakes anschauen, die er nie zu backen fähig sein wird, und in ungesälzten Shops Dinge kaufen, die er entweder nicht braucht (Klamotten, Schuhe, Schmuck), oder von denen er besser die Finger lassen sollte (Waffen, Propaganda, Muskelpräparate). Hier kann man seinen Obsession freien Lauf lassen.

Das dachte sich wohl auch die 18-Jährige aus der Oberpfalz, die beim Durchatmen der digitalen Marktplätze den Entschluss fasste, einmal selbst mit all den Sonntagsfahrern und Tramitüten auf den Straßen abzurechnen. Sie bestellte ein Blaulicht, wie es Polizei, Rettungsdienst und Feuerwehr vorbehalten ist, montierte es aufs Fahrzeugdach und begann, einen 19 Jahre alten Autofahrer zu verfolgen. Mit eingeschaltetem Blaulicht bremste sie den Mann aus und fragte ihn, warum er „so blöd“ fahre.

Eine Heldin der Straßengerechtigkeit, ein Robin Hood der Verkehrsgerechtigkeit, das lässt einen träumen, was man selbst mit dem Blaulicht anfangen könnte. ... Nasenpflöper und Grünphasen-Verursacher: einen Strafzettel für beklopptes Fahren ausstellen. Herrlich wäre das. Am Stau vorbeiziehen, wenn auf dem Weg in die Berge nichts geht. Oder einfach schneller in der Disco sein, wie das zwei Männer vorhatten, die am Wochenende mit blinkendem Blaulicht in der Frontscheibe gestoppt wurden. Wir möchten nicht so weit gehen, um einen Internetnutzer anzuschließen, der den Privatgebrauch von Blaulicht singenmäßig mit „bunte Lämpchen auf dem Dach, möglicherweise zu wenig Licht im Kopf“ kommentierte.

Doch die Männer mussten tatsächlich sehr rasch feststellen, dass digitale Freiheit in des Realitätsbereichs abstrakt ist. Denn



Die Gegner der B 15 neu haben mit ihren Protesten, wie hier in Oberdorfen, Verkehrsminister Herrmann zur Aufgabe des Großprojekts gedrängt. FOTO: MARCO SOMMER

## Die CSU macht auf sanft

Der Verzicht auf den Weiterbau der B15 neu ist der zweite spektakuläre Rückzieher der Staatsregierung bei einem umstrittenen Verkehrsprojekt. Umweltschützer hoffen nun auf einen grundlegenden Sinneswandel

VON F. MÜLLER, C. SEBALD  
UND W. WITTE

München – Man kann sich die Gesichter vorstellen: Mit einem Dutzend Aktenordner in Arm gekreuzt die Befürworter der B 15 neu am Montag stolz bei Innenminister Joachim Herrmann auf. Mehr als 33.000 Unterschriften hatten sie für den Weiterbau der autobahnähnlichen Fernstraße zwischen Landshut und Rosenheim gesammelt. Herrmann habe die Listen dankend angenommen. Im Grunde hätte er sie seinen Gästen gleich wieder mitgeben können. Herrmann eröffnete seinen Besuchern nämlich, dass der Ministerrat das umstrittene Vorhaben Minuten zuvor stillgelegt hatte – auf seine Initiative hin.

frachter. Und die B 15 neu, die 130 Kilometer durch Niederbayern nach Oberbayern führen sollte, stellen sie sich als Teil einer neuen Autobahnverbindung von den bayerischen Bergen in den Norden Deutschlands vor – zusätzlich zu A 8 und A 9.

In der CSU hatten Pfleger und Wirtschaft einen treuen Verbündeten. Ex-Parteichef Erwin Huber legte sich noch ins Zeug für die B15 neu, als das Kabinett des Daumens gesenkt hatte. Huber, Chef des Wirtschaftsausschusses im Landtag, wurde von dem Beschluss kalt erwischt. Er hält ihn für „überstürzt, nachteilig, unverständlich“. Schonungslos fällt seine Kritik an Herrmann aus: Mit seinen Trassen-Entwürfen habe der die Proteste „geradezu provoziert“. Auch Wirtschaftsvertreter nennen den Verzicht „sehr überraschend“. Indem

kommen am Zenit ist“, erklärt der Grünen-Politiker und Vorsitzende des Umweltausschusses im Landtag, Christian Magerl. „Du musst selbst die CSU einsehen, dass es Unfug ist, weitere Millionen für Großprojekte zu verbrennen.“ Beim Bund Naturschutz sehen sie ebenfalls Anzeichen, dass die CSU von ihrem „sturen Weiter so“ las-



sen könnte, wie Verbundchef Hubert Weiger sagt. „Zumal Seehofer gesehen hat, welche Sympathien ihm der Erhalt der Donau gebracht hat.“

Auch in der Partei selbst mehren sich die Stimmen für einen sorgameren Umgang mit Natur und Landschaft. So rühmt nicht nur Seehofer perne die „Einmaligkeit der bayerischen Heimat“. Umweltminister Ulrike Scharf und Staatskanzleier Marcel Huber haben stets bekundet, dass sie gegen die B 15 neu sind – weil sie die Landschaft schützen wollen. Andere lassen immer offener durchblicken, dass die Zerstörung des Isental, in das derzeit die A 94 hineinbetoniert wird, hoffentlich der letzte große Naturfrevel in Bayern sei.

Dazu passt die Stimmung auf der CSU-Konferenz in Kempten. Schon lag der Anführer

Kinder müssen  
zu Hause bleibenSchulämter können nicht genug  
Vertretungslehrer schicken

München – Eine ganze fünfte Klasse musste vergangene Woche im oberfränkischen Bindlach einen Tag zu Hause bleiben, weil es keinen Lehrer gab, der die Kinder hätte unterrichten können. „An der Schule sind gleichzeitig sechs Klassenlehrer ausgefallen“, sagt Günter Roß, Leiter des zuständigen Schulamts. Die Behörde konnte keinen Vertretungslehrer schicken, weil sämtliche „Mobile Reserven“ bereits im Einsatz waren. Mobile Reserven sind Lehrer, die einspringen sollen, wenn Kollegen längerfristig ausfallen. Wie dramatisch die Lage in der Stadt und im Landkreis Bayreuth ist, zeichnete sich schon vor Weihnachten ab. Roß ist an einem Tag im Dezember allein in seinem Zuständigkeitsbereich auf 34 kranke Klassenlehrer gekommen. In den umliegenden Schulämtern war die Situation auch nicht viel besser – niemand konnte ausfallen. „Da war mir klar, dass ich das nicht mehr auffangen kann und habe das sofort an die Regierung weitergegeben“, sagt Roß.

„Ich beobachte seit längerer Zeit, dass das Kultusministerium nicht genügend Lehrer für Vertretungen bereitstellt“, sagt der oberfränkische Abgeordnete Christoph Rabenstein (SPD). Klaus Wenzel, Präsident des Bayerischen Lehrer- und Lehrerinnenverbands (BLV) kann das bestätigen. „Wir haben dieses Problem jedes Jahr wieder“, sagt er. Die Mobile Reserven seien nicht nur in Bayreuth, sondern auch in anderen Schulämtern schon zu Beginn des Schuljahres aufgebraucht. Wenn dann im Winter die Grippezeit beginnt, hätten die Schulämter niemanden mehr, den sie den Schulen zu Hilfe schicken könnten. Bayernweit sind nach Informationen aus dem Kultusministerium zu Beginn des Schuljahres 1900 Lehrer als Mobile Reserve für Grund- und Mittelschulen im Einsatz; im November kommen noch einmal 150 Stellen dazu, weitere 80 im Januar, weil in dieser Zeit erfahrungsgemäß viele Lehrer wegen Krankheit ausfallen. „Jedes Jahr ist bereits im Herbst erkennbar, dass es wieder nicht reichen wird“, sagt Wenzel. Er fordert deshalb bayernweit 500 zusätzliche Stellen.

Dass sich die Lage in Oberfranken jetzt derart zuspitzt hat, hat nach Einschätzung von Schulamtsleiter Roß aber noch einen anderen Grund: Die Kollegen hätten ein höheres Durchschnittsalter als etwa in Oberbayern und seien deshalb krankheitsanfälliger. „Wir dürfen nur die fünf besten Junglehrer eines Jahrgangs behalten, alle anderen müssen wir an andere Regierungsbezirke abgeben, in denen mehr Lehrer gebraucht werden“, sagt Roß. TINA BAIER