Ist der Stadttunnel Feldkirch eine Investition in die Zukunft?

Stell Dir vor, es ist Klimanotstand und die Politik in Vorarlberg macht weiter wie bisher.

Die Idee, die Autos und den Schwerverkehr im Süden der Stadt Feldkirch durch einen Tunnel fahren zu lassen, ist rund sechzig Jahre alt. Damals glaubte man noch, dass neue Strassen Stadtzentren entlasten können. Heute weiss man, dass so eine Entlastung nur wenige Jahre anhält und der Bau von Umfahrungsstraßen damit endet, dass der Autoverkehr in der ganzen Region zunimmt.

Die Tunnelspinne ist ein Projekt aus der Vergangenheit, das massive Auswirkungen auf die Zukunft hat. Kritisch ist vor diesem Hintergrund, dass bis heute Aspekte, die für die Entscheidung wichtig sind, noch gar nicht geprüft wurden. Einige der offenen Fragen sind:

- Ist der Stadttunnel klimaverträglich?
- Wie seriös ist die Verkehrsprognose?
- Wo entstehen die Parkplätze für den LKW-Transitverkehr?
- Lohnt es sich, 400 Millionen für den Stadttunnel auszugeben?
- Fördert der Stadttunnel die Verkehrswende?

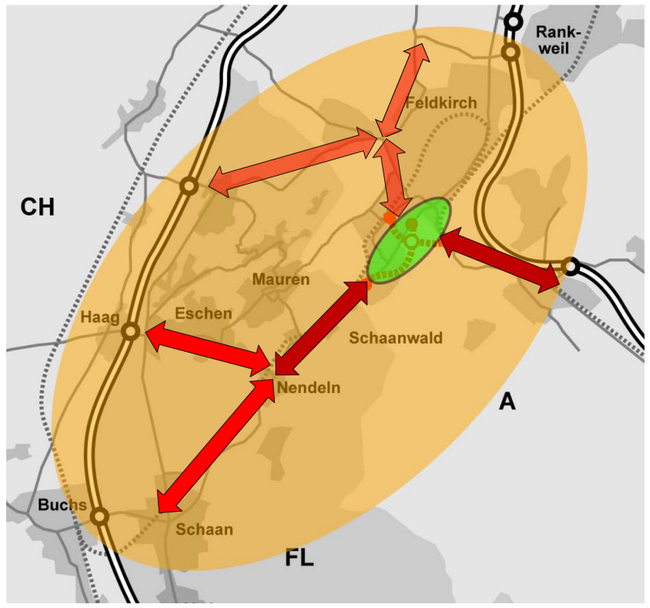
Studien zeigen auf, dass das Problem der Stadt Feldkirch und der umliegenden Regionen daraus besteht, dass in der Vergangenheit viel Geld in den Straßenbau investiert wurde. Das macht Autofahren so attraktiv. Nachholbedarf gibt es bei der Bahn und bei den Rad- und Fußwegen. Genau in den Bereichen also, die es den Menschen erst ermöglichen, klima- und umweltfreundlich unterwegs zu sein. Die Politik hat sich mit der Ausrufung des Klimanotstandes dazu verpflichtet die Verkehrswende zu fördern, macht aber bei Bau des Stadttunnels genau das Gegenteil.

In unserer Plattform Letzetunnel und auch in den beiden Bürgerinitiativen haben wir uns von Anfang an für eine grenzüberschreitende Verkehrsplanung und attraktive Bahnverbindungen eingesetzt. Der gemeinsame Wirtschafts- und Lebensraum macht ein überregionales, aufeinander abgestimmtes Verkehrskonzept zwischen Vorarlberg, Liechtenstein und der Schweiz notwendig. Ganz besonders in einer Zeit, in der Regierungen den Klimanotstand ausrufen. Der Stadttunnel Feldkirch beruht auf einer veralteten Denkweise. Er ist nicht zukunftsfähig und darf nicht gebaut werden.

Friederike Egle und Marlene Thalhammer
Bürgerinitiative „stattTunnel“ www.statttunnel.at

Andrea Matt und Rainer Batliner
Bürgerinitiative „mobil ohne Stadttunnel“

Feldkirch liegt dort, wo Rheintal und Walgau aufeinandertreffen



Im grünen Bereich leben die Gewinner des Stadttunnels, im orangfarbenen die Verlierer.

Drei Staaten – ein Wirtschaftsraum

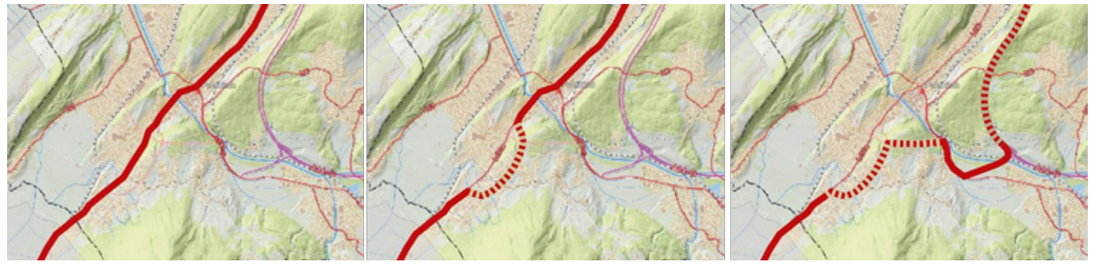
Die Stadt Feldkirch, der Kanton St. Gallen und Liechtenstein bilden einen Wirtschaftsraum. Es ist normal, im anderen Staat zu arbeiten, einzukaufen oder die Freizeit zu verbringen. Davon profitieren alle. Straßen für Autos gibt es genug. Die Arbeitsplätze und Einkaufszentren sind mit dem Auto ist sehr gut erreichbar. Nachholbedarf gibt es bei der Bahn. Besonders bei grenzüberschreitenden Fahrten ist Autofahren viel bequemer. Das führt dazu, dass die Straßen zu Hauptverkehrszeiten stark belastet sind, während Bahn und Bus aufgrund der geringen Qualität wenig genutzt werden.

Stadttunnel kann zu massiven Verkehrszunahmen führen

Heute ist die Bärenkreuzung der Knoten, an dem sich die Autos aus allen Richtungen treffen. Mit dem Stadttunnel entsteht ein zweiter unterirdischer Knoten. Über zwei zentrale Kreuzungen können dann fast doppelt so viel Autos durch Feldkirch fahren.

Das Problem besteht nun daraus, dass das ganze Straßennetz rund um Feldkirch herum bereits heute stark belastet ist und deshalb an seine Kapazitätsgrenzen kommt, sobald deutlich mehr Autos fahren. Die Menschen, die heute schon außerhalb der Tunnelportale an Straßen mit hoher Lärmbelastung leben, werden zusätzlich belastet. Ihre Lebensqualität wird sinken. Behauptet wird von den Bauherren, dass es im Zentrum zu spürbaren Entlastungen kommen werde und die Lebensqualität innerhalb der Tunnelportale steige. Ob diese Behauptung stimmt, kann mit den Informationen, die unserem Gutachter zur Verfügung gestellt wurden, nicht geprüft werden.

Es gibt zahlreiche Hinweise darauf, dass die Verkehrszunahme schön gerechnet sein könnte. Deshalb fordern wir seit 2014 eine Überprüfung der Berechnungen durch einen Gutachter, der von den Bauherren unabhängig ist. Wenn schwerwiegende Luft- und Lärmbelastungen möglich sind, ist größtmögliche Gewissheit notwendig.

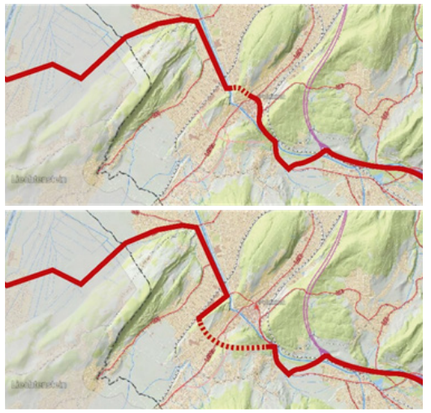


Nord-Süd-Routen aus Richtung Bregenz/Deutschland nach Liechtenstein/Schweiz. Statt auf der L 190 und über die Bärenkreuzung zu fahren (links oder Mitte), kann ab Autobahnknoten Rankweil die längere Route auf der A 14 durch den Ambergtunnel (rechts) gewählt werden. Diese Route wird per Beschilderung für die Fahrt nach Liechtenstein/Schweiz empfohlen.

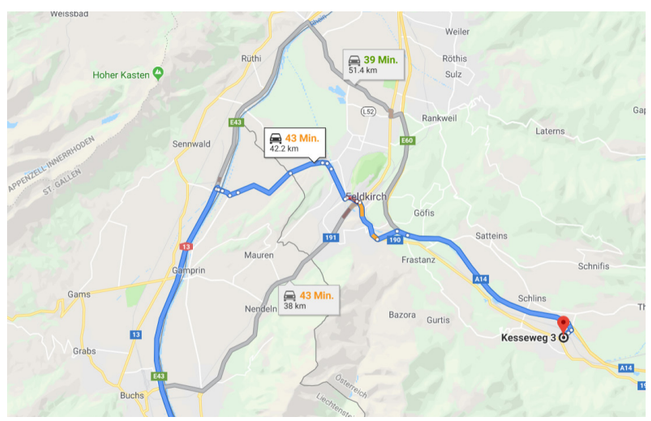
Weil fast alle Tunnelrouten länger sind als die aktuellen Routen, sind Begleitmaßnahmen notwendig.

Eine Besonderheit des Stadttunnels Feldkirch besteht darin, dass fast alle Routen durch die Tunnelspinne länger sind als die aktuellen Routen über die Bärenkreuzung. In den Tunnelästen darf maximal 50 km/h gefahren werden, im zentralen Kreistunnel sogar nur 40 km/h. Weil die Menschen nicht gerne durch einen Tunnel fahren, müssen die Bauherren Verkehrshindernisse schaffen, die sogenannten Begleitmaßnahmen.
Diese sollen bewirken, dass die Fahrt auf den heutigen Routen deutlich weniger attraktiv und auch einiges langsamer sein wird als die Fahrt durch den Tunnel.

Um eine starke Verlagerung zu bewirken, braucht es einschneidende Begleitmaßnahmen. Aktuell sind aber nur milde, allgemein akzeptierte Begleitmaßnahmen vorgeschrieben. Falls die gewünschte Entlastung nach 6 Jahren nicht eintritt, müssen die Bauherren nur einmal nachbessern. Was passiert, wenn auch dann keine spürbare Entlastung eintritt?



Ost-West-Route aus dem Walgau Richtung Ruggell, Bendern und über Schweizer Autobahn A 13 ins obere Rheintal. Die Route über den Stadttunnel ist etwa 1 km länger als die gut 2 km lange bestehende Route. Karten erstellt von den Beschwerdeführenden.



Welche der drei Autobahnverbindungs-Routen wird bei Bau des Stadttunnels zur attraktivsten?

Die neue Autobahnverbindung Nofels-Ruggell

Der Autoverkehr nutzt seit einigen Jahren eine neue Route. Die Navigationssystem leiten die Fahrzeuge aus dem Walgau über die Bärenkreuzung, den Ardetzenbergtunnel, Nofels und Ruggell auf die Schweizer Autobahn. Dort nimmt der Verkehr seit Jahren stark zu.

Unbekannt ist, ob und wie dies das Verkehrsmodell berücksichtigt.

Wie stark reduzieren die Begleitmaßnahmen den Verkehr?

Vergleicht man die Begleitmaßnahmen, die von den Bauherren vorgeschlagen wurden (links), mit denen, die das Gesamtverkehrskonzept Feldkirch 2009 vorsieht (rechts), erkennt man sofort, dass es mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit deutlich einschneidendere Begleitmaßnahmen benötigt als in der Gerichtsentscheidung bestimmt wurde.

Begleitmaßnahmen

LKW-Durchfahrverbot auf

- L 190 ab Portal Felsenau bis Bärenkreuzung
- L 191a von der Bärenkreuzung bis Portal Altstadt
- L 191a von der Bärenkreuzung bis Portal Tisis
- L 53 durch den Ardetzenbergtunnel

30 km/h auf L191a vom Portal Tisis bis Bärenkreuzung

Erhöhung des Verkehrswiderstands an der Bärenkreuzung

40 km/h auf L 190, Schlossgraben von Saalbaugasse bis Wichnergasse

50 km/h an L190, Walgaustraße ab Portal Felsenau bis Schattenbergtunnel

30 km/h an L61 Alberweg zwischen Heideweg und Egelseestraße

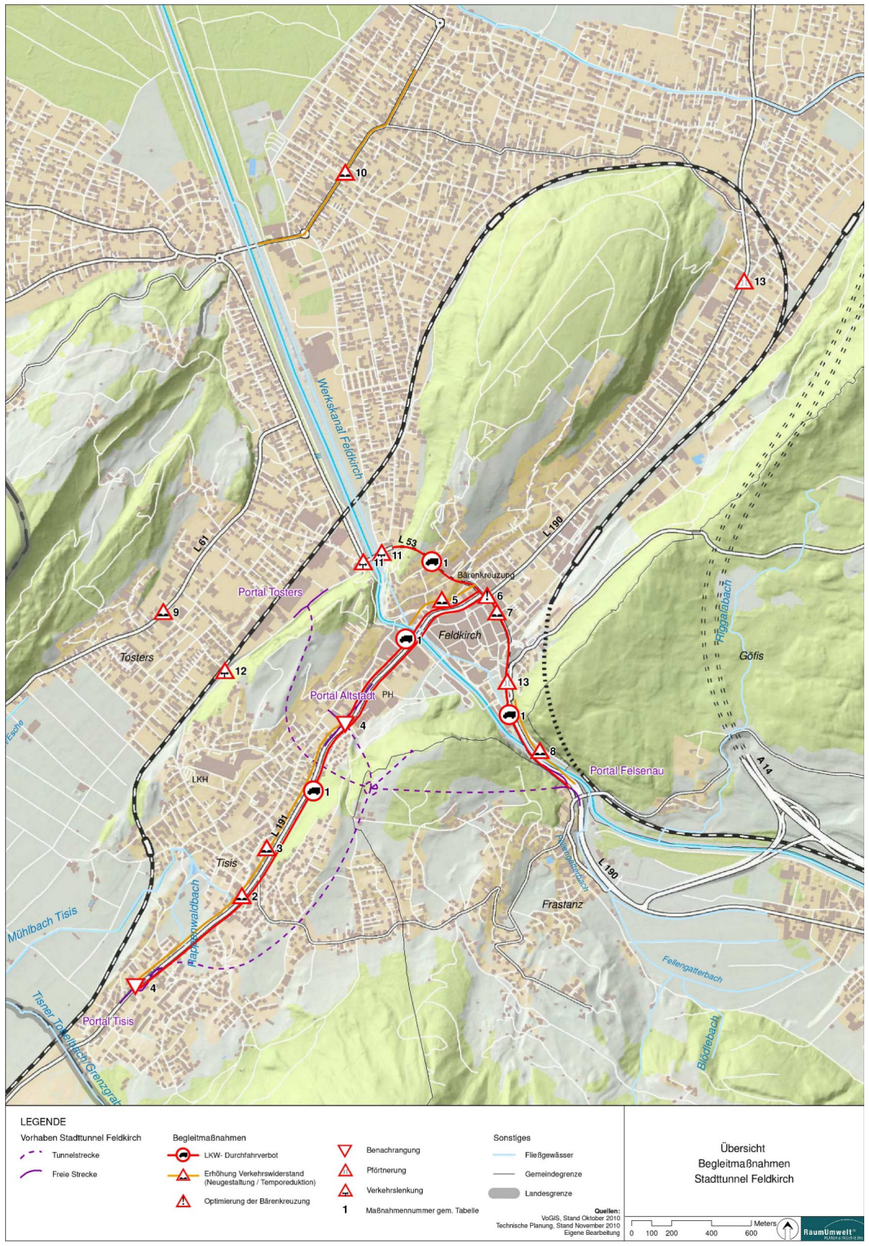
In Gisingen Süd Verkehrslenkung in Richtung Tunnelportal Tosters

30 km/h für Carinagsse und Rheinbergerstraße

40 km/h auf L 60 zwischen Kreisverkehr Nofels und Ortsausfahrt Gisingen

Für ÖV Stauverlagerung dorthin, wo eine separate Busspur vorhanden ist

Errichtung Pförtnerungen



ORF, 2. Februar 2014: „D*er Schweizer Verkehrsplaner Hannes Müller betont, nicht jede Straße, die entlastet werde, erreiche wieder die ursprünglichen Verkehrsmengen. Beim geplanten Stadttunnel in Feldkirch habe er aber Bedenken. Die Gefahr sei groß, denn Feldkirch erzeuge selbst viel Verkehr, bei Tunnelstrecken könnten bald Kapazitätsprobleme entstehen. Um den „Wiederauffülleffekt“ zu verhindern, müssten auf der alten Trasse einschneidende Begleitmaßnahmen getroffen werden, etwa ein Tempo-30-Limit, der Rückbau von Fahrbahnen oder eine Sperre für den Individualverkehr, so Müller*.“

Hannes Müller hat das Gesamtverkehrskonzept Feldkirch 2009 erarbeitet und kennt die Informationen aus den verschiedenen Verfahren.

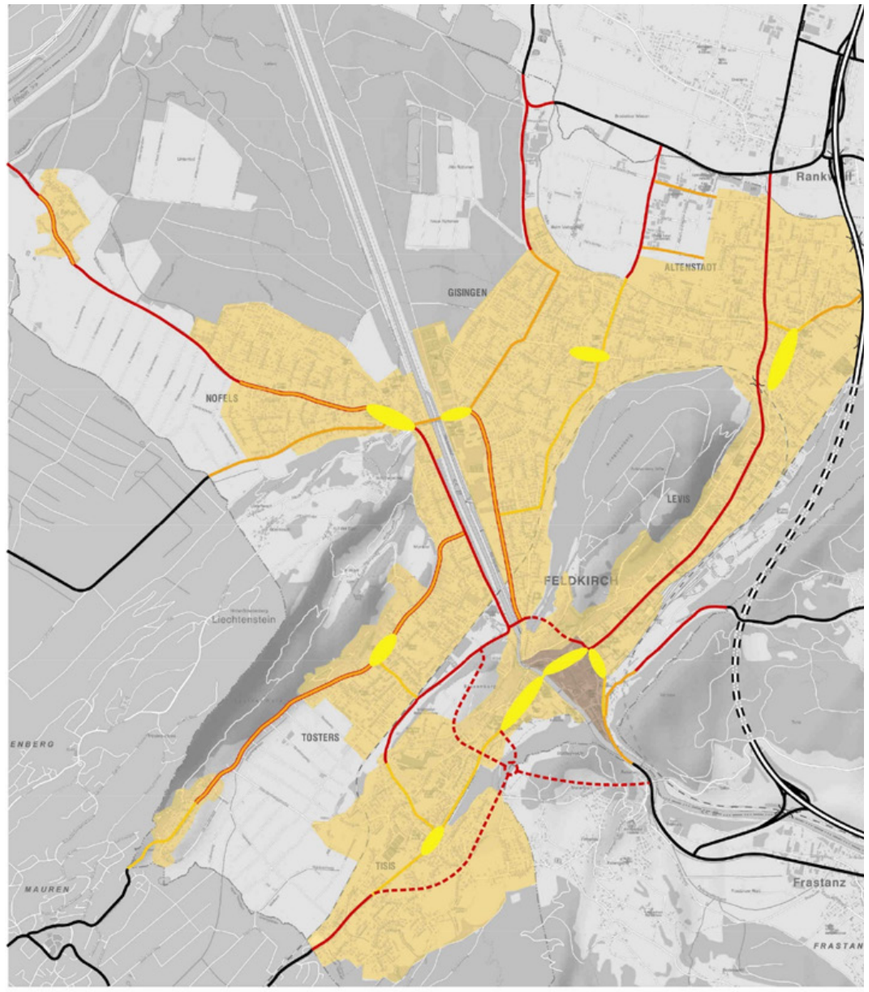


Abbildung 4.9: Geschwindigkeitsregime im Planungszustand 2

Gesamtverkehrskonzept Feldkirch 2009

Dieses Konzept verlagert den Verkehr von den bestehenden Routen (Schlossgasse, Bärenkreuzung bis Portal Tisis) fast vollständig in das neue Tunnelsystem. Die heutigen Landesstraßen werden dabei zu normalen Quartierstraßen von untergeordneter Bedeutung.

Im ganzen Zentrum von Feldkirch entstehen Begegnungszonen mit Fußgängervortritt und einem Tempolimit 20 km/h.

Weshalb wird dieses Konzept nicht umgesetzt?

Nur eine Kontrolle des Verkehrsmodells bringt Gewissheit

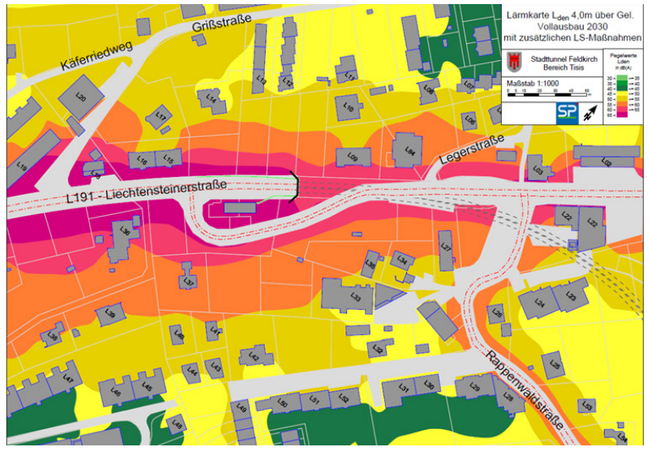
Ob die Annahmen im Verkehrsmodell korrekt gesetzt wurden, lässt sich nur beurteilen, wenn man sie kennt.

Unbestritten ist, dass die Begleitmaßnahmen über händische Eingriffe in das Verkehrsmodell simuliert wurden und dass sich Verkehrsmodelle auf diese Weise leicht manipulieren lassen. Trotzdem gibt es keine Dokumentation der händischen Eingriffe. Gestritten wird seit Herbst 2014 darüber, ob die Daten des Verkehrsmodells in einer Weise offengelegt werden müssen, die der Verkehrsexperte Prof. Dr. Kay Axhausen benötigt, um prüfen zu können ob die Wirkung der Begleitmaßnahmen korrekt simuliert wurde. Vor Gericht begründete er die Notwendigkeit mit einem Vergleich: Wer ein Haus kauft, muss auch prüfen können, ob die Balken tragen oder morsch sind.

Im Gutachten von Dezember 2018 empfiehlt Prof. Axhausen, den Parteien die Daten des Verkehrsmodells vollumfänglich zur Verfügung zu stellen. Trotzdem hat das Bundesverwaltungsgericht unseren Antrag abgelehnt. Deshalb lassen wir nun die Höchstgerichte prüfen, ob die Annahmen des Verkehrsmodells, von denen die Genehmigungsfähigkeit des Projektes abhängt, offengelegt werden müssen.

Im Lärmschutz mussten die Bauherren nachbessern

Der Lärmbericht wurde im Auftrag des Gerichts im Januar 2018 begutachtet und massiv kritisiert. Ein Beispiel: „*Die UVE enthält kein schlüssiges Grenzwertkonzept für Tag, Abend und Nacht sowie Werktage, Samstage und Sonn- und Feiertage. Es wird zwar die Richtlinie ÖAL Nr. 3 Blatt 1 zitiert, wesentliche Punkte wie die Nachtzeit- und Sonntagsregelungen sowie die Festlegung eines Planungsrichtwertes nach dieser Richtlinie werden ignoriert.*“



Portal Tisis, Lärmkarte Lden 4 m über Gelände, Vollausbau 2030 mit zusätzlichen LS-Maßnahmen

Das Gutachten bewirkte, dass die Bauherren einen neuen Lärmbericht erstellen mussten. Sonst wäre eine Genehmigung des Stadttunnels nicht möglich gewesen. Wie von uns gefordert, werden nun die Grenzwerte der Bundesstraßen-Lärm-Immissionsschutzverordnung angewendet. Sie sind aktueller Stand der Technik. Auf Basis des neuen Lärmberichts von Sommer 2019 enthält die Genehmigung zahlreiche Auflagen wie beispielsweise flüsterleise Asphaltbeläge und Nachtsprengverbote. Die Bevölkerung ist dadurch viel besser vor den Lärmbelastungen geschützt.

Der Nachweis, dass Begleitmaßnahmen dauerhaft entlasten können, fehlt

Dass es grundsätzlich möglich ist, Verkehrszunahmen mit Begleitmaßnahmen zu senken, ist unbestritten. Der Verkehr lässt sich aber nicht beliebig stark reduzieren. Gestritten wurde in der mündlichen Verhandlung deshalb darüber, ob es überhaupt möglich ist, die Verkehrszunahme so weit zu reduzieren wie im Verkehrsmodell angenommen wird.

Grund für die Diskussion war das Gutachten von Prof. Axhausen vom Dez. 2018. Dass in Richtung Schaanwald eine Wirkung des Stadttunnels fehlt und in Richtung Frastanz die Wirkung gering ist, überraschte ihn. Er fragte daher im Gericht: „*Falls die Entwicklung über das prognostizierte Ziel hinausschießt, können weitere Maßnahmen dann noch gesetzt werden, wenn ja, wo und wie?*“ Eine Antwort erhielt er nicht.

Wir forderten in der Verhandlung, dass der Nachweis vor der Entscheidung über die Genehmigung erbracht werden muss, und begründeten dies mit den schwerwiegenden Lärmbelastungen, die im Nachhinein nicht mehr vermieden werden können. Die Bauherren erklärten, der Nachweis werde vor Verkehrsfreigabe durch Erfüllung der Maßnahmen erbracht.

Darauf sagte die Vorsitzende Richterin: „*Es muss sich aber doch um Maßnahmen handeln, die die erwünschte Wirkung entfalten. Dies muss im Vorhinein durch konkret wirksame Maßnahmen sichergestellt werden. Damit ein Sachverständiger die Wirksamkeit der Maßnahmen prüfen kann, muss er ja doch auf ihre einschlägigen Berechnungen zurückgreifen können. Sie werden sich doch überlegt haben, welche Wirkung das Vorhaben ohne die Maßnahmen hat, die müsste man doch „herausziehen“ können.*“

Worauf der Rechtsanwalt der Bauherren erwiderte: „*Dazu haben wir alles vorgelegt, was im Sinne der Judikatur des BVwG und nach den gerichtlichen und unserem Sachverständigen notwendig war*“.

Weshalb weigern sich die Bauherren seit 5 Jahren so hartnäckig, die Annahmen zu den Begleitmaßnahmen offenzulegen? Sie hätten sich viel Zeit und Kosten sparen können. Was haben sie zu verbergen? Kann bei einer Offenlegung die Genehmigung nicht erteilt werden? Und ist es überhaupt möglich, mit Hilfe von Begleitmaßnahmen das Zentrum dauerhaft zu entlasten?

Ist der Bau des Stadttunnels klimaverträglich?

Welche Klimaauswirkungen der Stadttunnel Feldkirch hat, war für die Genehmigung ohne Bedeutung. Bisher wurde nicht festgestellt, wie viel Treibhausgase aufgrund des Baus der Tunnelspinne entstehen (graue Energie). Berechnet wurde lediglich, wie stark sich die Klimabilanz von ganz Österreich aufgrund des Mehrverkehrs erhöht. Dies ist aus unserer Sicht ein unsinniger Vergleich. Er ist nichts anderes als eine Umgehung der Pflicht, die Klimaauswirkungen seriös zu ermitteln.

Von der Politik fordern wir deshalb eine sachlich korrekte Prüfung der Klimawirksamkeit der Tunnelspinne. Eine Regierung, die den Klimanotstand ausgerufen hat, darf diese Prüfung nicht auslassen.

Die Luftbelastung sinkt auch ohne Stadttunnel

Gemäß Luft-Gutachten vom Juni 2018 sinkt die Stickoxidbelastung obwohl mehr gefahren wird, weil sich die Fahrzeugtechnik verbessert. An der Messstelle Bärenkreuzung kann im Jahr 2030 der Gebietsschutzgrenzwert des IG-L für Stickstoffdioxid (30+5 µg/m3) auch ohne Stadttunnel eingehalten werden.

Der Stadttunnel wurde mit der hohen Luftbelastung im Zentrum von Feldkirch begründet. Diese sinkt aber auch ohne Tunnelspinne aufgrund der besseren Fahrzeugtechnik.

Braucht es die Tunnelspinne?

Stadttunnel Feldkirch

Wo entsteht der LKW-Parkplatz?

Die starke Zunahme des LKW-Transitverkehrs durch Vorarlberg beim Hauptzollamt Tisis ist auffällig. Der Grenzübergang gewinnt zunehmend an Bedeutung für den Nord-Süd-Transitverkehr. Das ist ein Ergebnis der Güterverkehrserhebung 2017. Etwa 150`000 LKW nutzen den Grenzübergang Tisis-Schaanwald jedes Jahr. Es kommt regelmäßig zu LKW-Rückstaus vor der Grenze. Das muss sich ändern, damit der Stadttunnel überhaupt eröffnet werden darf.

Aktuell fordern die Bauherren deshalb eine Ausweitung der LKW-Fahrzeiten in Liechtenstein. Wenn statt von 7:30 bis 18:00 Uhr die internationalen 40-Tonner künftig wie beim Zollamt Au von 05:00 bis 22:00 Uhr über die Grenze fahren dürfen, verlängert sich die Abfertigungszeit um 6,5 Stunden bzw. 62 %. Dann könnten in einem Jahr circa 240´000 LKW das Zollamt nutzen. Dies verschweigen die Bauherren, wenn sie auf die Ausdehnung der Fahrzeiten pochen. Es braucht also neue LKW-Parkplätze, wenn man den LKW-Rückstau ohne Kapazitätserhöhung auflösen will.

Wenn die LKWs morgens beim Warten auf ihre Zollabfertigung auf der Busspur und am Straßenrand halten, kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen. An starken LKW-Stautagen wenden die liechtensteinischen Busse in Schaanwald und bedienen Feldkirch nicht mehr. Weshalb lassen die Verantwortlichen dies seit Jahren zu?

Wir fordern, dass die Bevölkerung vor Baubeginn erfährt, wo wie viele LKW-Parkplätze gebaut werden, und dass alles dafür getan wird, die Belastungen für die Bevölkerung und die Auswirkungen auf die Natur klein zu halten.

Das seit 2014 laufende Verfahren hat gezeigt, dass sich unser Einsatz lohnt. Aufgrund der zahlreichen Auflagen, die im Verfahren dazu gekommen sind, hat sich die Situation bereits jetzt für die betroffenen Menschen und die Natur spürbar verbessert.

Wir bedanken uns bei allen Menschen, die uns seit Jahren unterstützen und begleiten.