

## Pressekonferenz am Freitag, 6. März 2015, 14:00 Uhr

Bürgerinitiative „statt Tunnel“, vertreten durch Friederike Egle und Marlene Thalhammer, [www.stattTunnel.at](http://www.stattTunnel.at)

Bürgerinitiative „mobil ohne Stadttunnel“, vertreten durch Andrea Matt und Rainer Batliner, [www.ohnetunnel.li](http://www.ohnetunnel.li)

Freunde des Stadtschrofens, vertreten durch Leo Lang, [www.stadttunnel.eu](http://www.stadttunnel.eu)

---

## Auswirkungen des Stadttunnels auf den Stadtschrofen

Ein wichtiges Ziel des Projektes "Stadttunnel Feldkirch" ist – laut Darstellung der Landesregierung Vorarlberg - die Senkung der Luftbelastung im Zentrum Feldkirchs. Die in der Stadt gemessenen Werte waren in der Vergangenheit so schlecht, dass Feldkirch zum Luftsanierungsgebiet erklärt wurde.



Grafiken aus Animation der Freunde des Stadtschrofens, [www.stadttunnel.eu](http://www.stadttunnel.eu)

Da mit der Tunnelspinne aber mehr Verkehr durch die Stadt Feldkirch rollt und die Abgase deshalb auch mehr werden, kann die Luft im Zentrum nur dann besser werden, wenn man die Abgase in den Tunnelarmen ansaugt und über den Stadtschrofen so hoch in die Luft hinaus bläst, dass sie sich über die Region verteilen.



Der Abgaskamin auf dem Stadtschrofen wird von der Landesregierung Vorarlberg als „Lüftungsschacht“ schöngeredet, während ihn die Sachverständigen korrekt „Abluftschacht“ nennen. Denn über den 10 Meter hohe und 5 auf 5 Meter fetten Turm wird der Tunnelspinne keine Frischluft zugeführt, sondern es werden Abgase entsorgt. Der Turm ist damit nichts anderes als eine Dreckschleuder. Oder ein Tunnelauspuff.

## Stört der Abgasschacht bei einem Spaziergang über den Stadtschrofen? Ist er von Feldkirch aus sichtbar?

Verschiedene Parteien haben im laufenden UVP-Verfahren beantragt, die Portale und den Abgaskamin auszustecken, um die Größe des Vorhabens sehen zu können. Diesen Anträgen ist die Behörde nachgekommen. Allerdings steckt sie den Turm nicht wie bei Bauvorhaben üblich mit Pfosten an den vier Ecken des Turmes aus, sondern mit einer dünnen Stange. So lässt sich die optische Wirkung nicht beurteilen. Doch genau das war das Ziel der Anträge.



Mit einer dünnen Stange ist es nicht möglich, die optische Wirkung zu beurteilen.

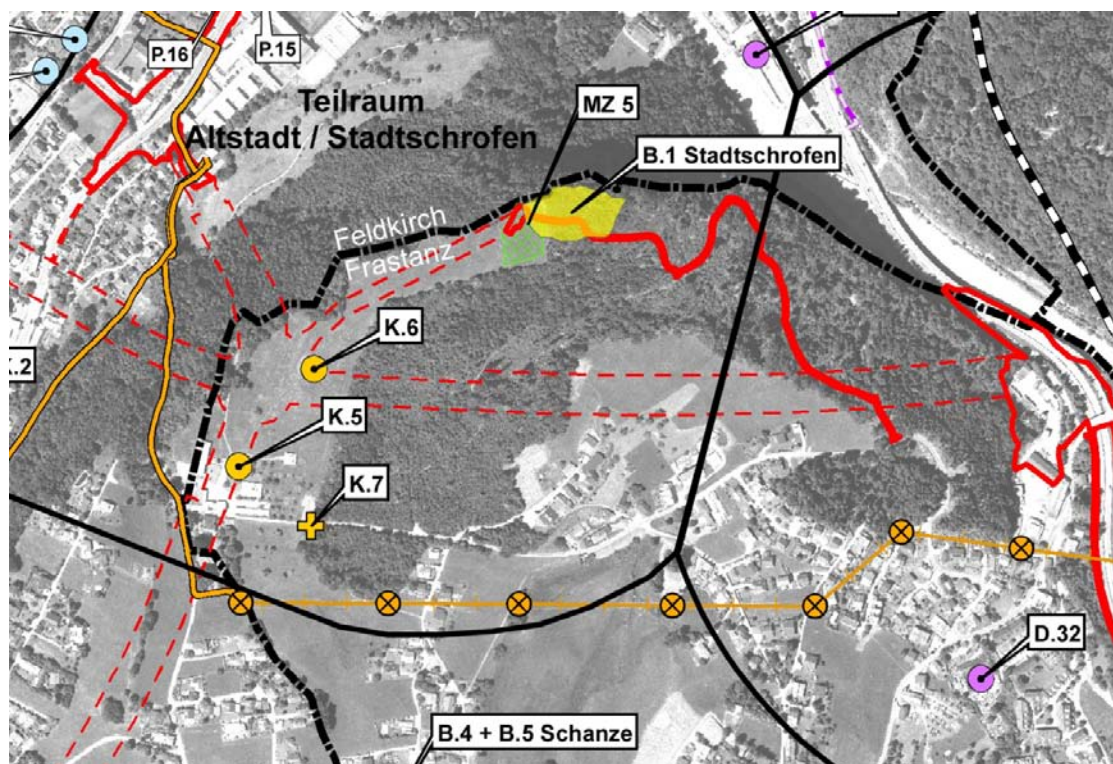
Deshalb markieren die Bürgerinitiativen zusammen mit den Freunden des Stadtschrofens den Abgasturm mit Luftballons. Gleichzeitig fordern wir die Landesregierung Vorarlberg dazu auf, den Abgasturm so auszustecken, wie es allgemein bei Bauten üblich ist. Ausgesteckt werden sollen auch die Tunnelportale. Die Bevölkerung soll die Größe der Bauwerke nachvollziehen können.



Fotomontage:  
Der Abgaskamin wurde in das Foto eingezeichnet. Um die Stange sehen zu können, wurde an ihr ein gelber Luftballon befestigt.

**Ein Abgasturm unmittelbar neben einer Wallanlage aus der Bronzezeit?  
Ein Abgasturm in einem einzigartigen Naherholungsgebiet?  
Ohne dass ein alternativer Standort im Wald weiter hinten geprüft wurde?**

Vorgesehen ist, den Abgasturm am Rande einer prähistorischen Fluchtburg in einem archäologisch sehr wertvollen Gebiet, das heute intensiv für Erholungszwecke genutzt wird, zu positionieren. Die 3,5 m breite Zufahrt führt über die Fluchtburg. Bei Bau des Abgasturms auf dem Stadtschrofen wird der einzigartige Standort unwiederbringlich zerstört. In den Gutachten zu den UVP-Unterlagen wird darauf hingewiesen, dass eine archäologische Untersuchung als Ersatzmaßnahme für die Erhaltung der archäologischen Fundstelle keine adäquate Vorgangsweise ist.



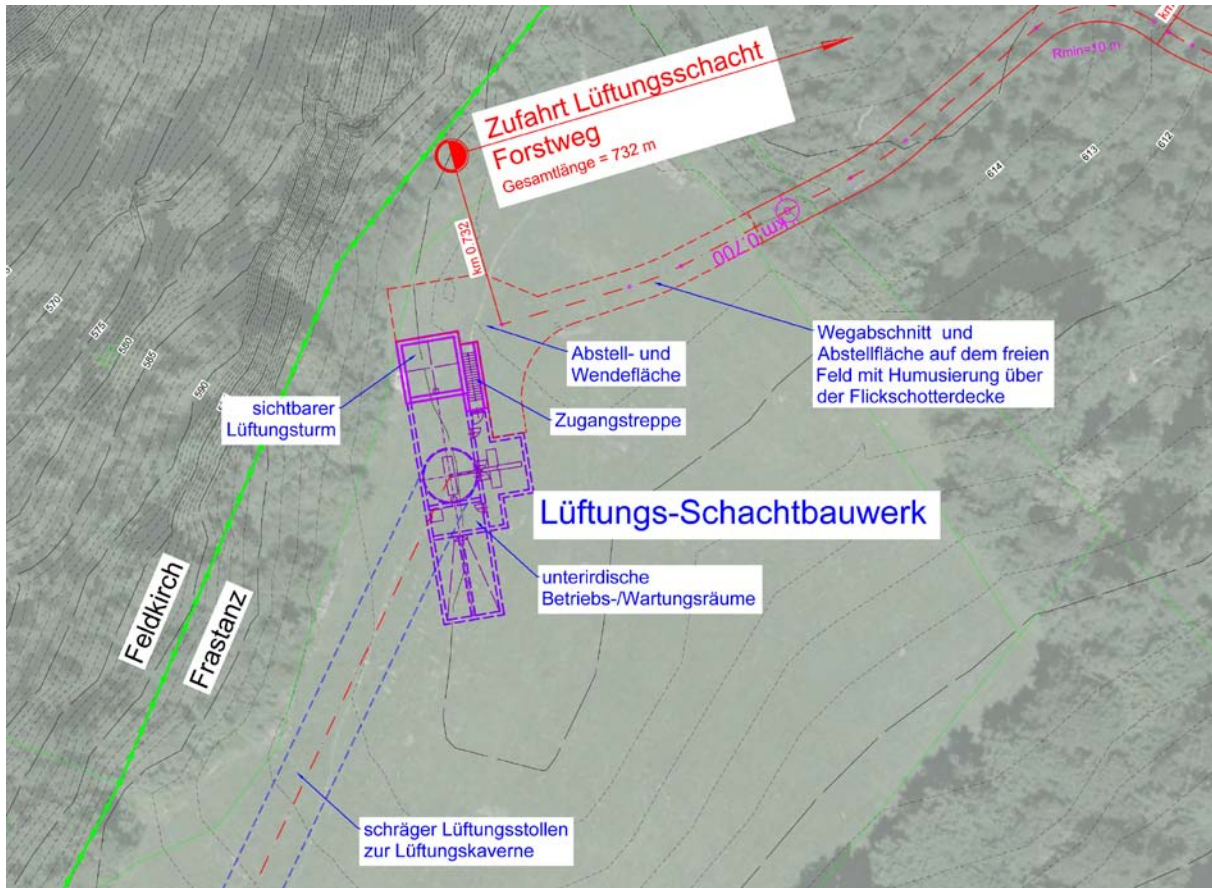
Auf der Karte in den UVP-Unterlagen ist die Wallanlage/Fluchtburg mit einer gelben Fläche markiert (B.1). Bei der unmittelbar anschließenden grünen Fläche wird vermutet, dass sie archäologisch wertvoll ist. Zum Erholungsgebiet gehören auch die Stupa (K.6), das buddhistische Zentrum (K.5).

**Wir wollen das wertvolle Naherholungsgebiet erhalten und fordern daher den Nachweis, dass es den Abgasturm genau an dieser Stelle benötigt. Die Landesregierung soll prüfen, wo der Abgasturm weniger Schäden verursacht: im Wald weiter hinten oder dem kulturell wertvollen Ort und Erholungsgebiet.**

Aktuell ist es auf dem Stadtschrofen so leise wie in einem Kurgebiet. Der Abgasturm wird den ganzen Tag in Betrieb sein und dabei ein Geräusch erzeugen, das in 100 Meter Entfernung hörbar sein wird. Errechnet wurde ein Wert von 45 Dezibel, was der Lautstärke einer normalen Unterhaltung entspricht. Dies ist etwa doppelt so laut wie heute (eine Veränderung um 10 Dezibel verdoppelt oder halbiert ein Geräusch).

## Wie groß ist der Turm? Wie groß die Baugrube?

An der Oberfläche sichtbar ist nur ein Teil des Gebäudes. Sichtbar sind der Lüftungsturm und eine Zugangstreppe zur unterirdischen Anlage der maschinellen Einrichtung inkl. Lösch- und Waschwasserbehälter. Das Schachtkopfbauwerk hat Abmessungen von rd. 30 m x 11,40 m. Der Abgasturm hat Abmessungen von circa 6 x 6 Meter Breite und ist laut UVP-Unterlagen 10 m hoch (Stange ist knapp 12 m hoch).



## Wie viele Schadstoffe werden über den Stadtschrofen ausgeblasen?

Man geht davon aus, dass bei Vollausbau im Jahr 2025 je Stunde folgende Mengen ausgestossen werden:

Vollausbau 2025	NO <sub>x</sub> [kg/h]	PM <sub>10</sub> [kg/h]
Abluftschacht	0.346	0.070

Quelle: Fachbericht UP\_05.03-01a, Seite 62

0,07 kg PM10 x 24 Stunden x 365 Tage = 613 kg PM10

0.346 kg NO<sub>x</sub> x 24 Stunden x 365 Tage = 3031 kg NO<sub>x</sub>

Das Jahr 2025 ist laut Aussagen im Verkehrsprojekt das Jahr, in dem die höchsten Entlastungen für Anrainer und Umwelt gegenüber dem Bestand zu erwarten sind (Fachbericht TP\_03.01-01a, Verkehrsuntersuchung, Punkt 8). Deshalb ist davon auszugehen, dass künftig pro Jahr mehr als die angegebenen 600 kg Feinstaub und 3000 kg Stickstoffoxide über den Stadtschrofen „entsorgt“ werden.

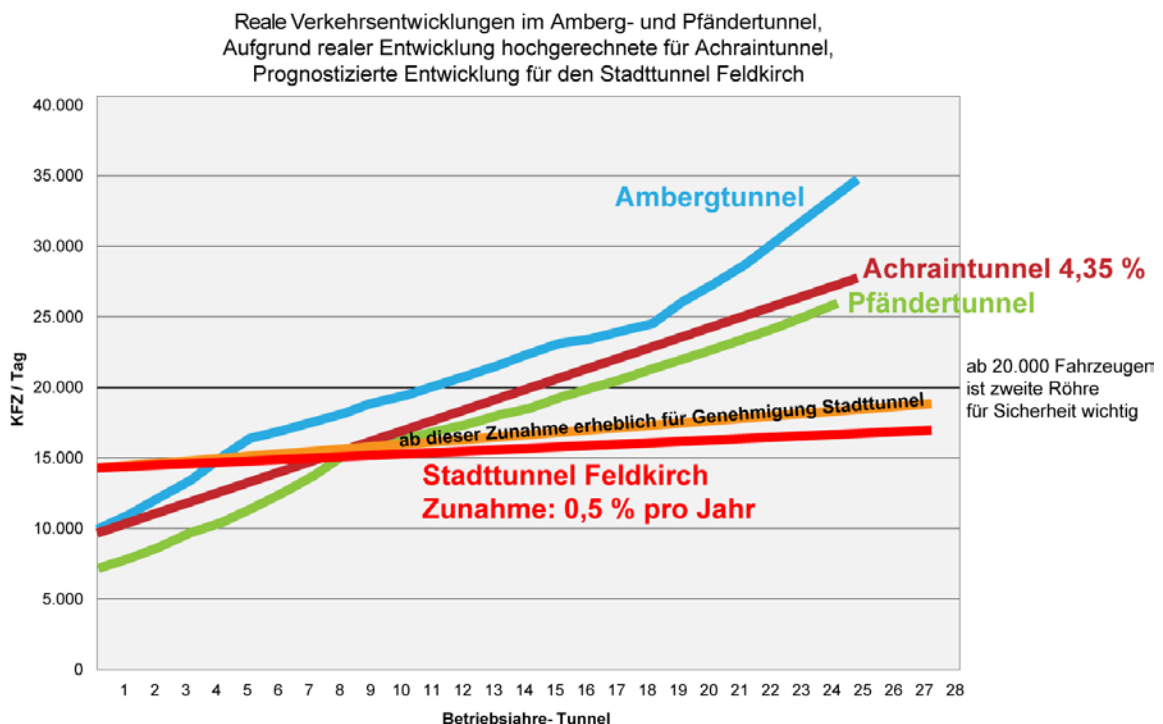
## Stimmen die Angaben zu den Abgasmengen? Oder kommt mehr Dreck raus?

Alle Berechnungen zu Lärm und zu den Abgasmengen basieren auf dem Verkehrsmodell. Wenn dieses zu einem falschen Ergebnis kommt, stimmen auch alle anderen Berechnungen nicht. In einem Verkehrsmodell beruht auf vielen Annahmen, zum Beispiel die Dauer der Spitzenzeiten, Reisezeiten, Verkehrszunahmen. Über diese Annahmen lässt sich das Ergebnis eines Verkehrsmodells aber auch steuern, ja sogar manipulieren.

In unseren ausführlichen Stellungnahmen zeigen wir auf, dass das Verkehrsmodell die Verkehrszunahme schönrechnet, indem es die Annahmen systematisch in einer Weise setzt, die eine Genehmigung erst möglich macht. Nicht gesetzeskonform ist, dass die ganzen Berechnungen für das Jahr 2025 erfolgen. Das ist der für die Projektgenehmigung günstigste Zeitpunkt, weil dann die Umweltbelastungen am geringsten sind. Korrekterweise müssten die Ent- und Belastungen für den Zeitpunkt 10 Jahre nach Tunnelöffnung errechnet werden.

## Die Wirkung der Autobahnverbindung wird ignoriert

Dass über den Stadttunnel auch als Autobahnverbindung benutzt wird, streitet Vorarlberg ab. Obwohl der LKW-Transit-Verkehr mittels Zollverordnung dazu gezwungen wird, durch Feldkirch über das Zollamt Tisis/Schaanwald zu fahren. Irrwitzig ist fast schon, dass Vorarlberg davon ausgeht, in der Tunnelspinne werde der Schwerverkehr bis 2025 nur etwas mehr als 5 Prozent zunehmen. Österreichweit geht man von Zunahmen aus, die etwa 6-mal so hoch sind! Wir sind davon überzeugt, dass die Annahme, der Verkehr werde auf der wichtigen Route Walgau – Liechtenstein jährlich nur um 0,5 Prozent zunehmen werde, falsch ist. In anderen Tunnels hat sie real betrachtet jedes Jahr um etwa das achtfache zugenommen.



Die Annahmen für die Verkehrszunahme auf der Route, über die die beiden Autobahnen verbunden werden, sind viel zu gering angenommen worden.

## Wie lassen sich denn die Fehler im Verkehrsmodell nachweisen?

Weil die Annahmen in den Berichten nicht vollständig offen gelegt werden können, gelingt das nur, wenn ein von den Vorarlberger Behörden unabhängiger Sachverständiger die Ausgangsdaten des Verkehrsmodells in elektronischer Form erhält, in sein System einliest und die Annahmen. Deshalb haben die Bürgerinitiativen bei der UVP-Behörde beantragt, uns die Ausgangsdaten für das Verkehrsmodell auszuhändigen.

Der erste Antrag wurde von den Bürgerinitiativen am 10. Oktober 2014 gestellt. Bis heute haben wir weder die Daten noch einen ablehnenden Bescheid erhalten. Auf Nachfrage wurde uns am 19. Januar 2015 mitgeteilt, man werde uns die Daten nicht aushändigen, da es sich nicht um Umweltinformationen handle. Ein Bescheid werde innerhalb der 6-monatigen Frist, die aus Sicht der Behörden wahrscheinlich nicht am 10. Oktober, sondern erst am 2. Dezember 2014 beginnt, ausgestellt.

Aktuell gehen wir davon aus, dass die Behörde des Landes Vorarlberg den Bescheid keinesfalls vor der Genehmigungsentscheidung ausstellen wird, damit kein kritisches Sachverständigengutachten vor der Genehmigung vorliegt und das UVP-Verfahren davon unbeeinflusst bleibt.

## Lässt sich das Projekt verhindern, wenn das Verkehrsmodell von einem unabhängigen Sachverständigen geprüft wird?

Ja. Vor dem Hintergrund, dass sich bei nur geringfügig höherem induziertem Verkehr in Liechtenstein Luftgrenzwerte überschritten werden, ist das Verkehrsmodell von entscheidender Bedeutung für die Genehmigung des Vorhabens. Denn die Tunnelspinne darf nur dann genehmigt werden, wenn mit Stadttunnel die Luftgrenzwerte im Zentrum der Stadt und in Liechtenstein eingehalten werden können. Das ist schon



mit den aktuellen Verkehrsprognosen nur dann möglich, wenn eine abgasarme Fahrzeugflotte angenommen wird und die Hintergrundbelastung niedriger als heute ist.

Wir gehen davon aus, dass schon dann, wenn die Verkehrszunahme für den Schwerkverkehr wie in Österreich üblich angenommen wird, Luftgrenzwerte dauerhaft überschritten werden.

**Dann kann das Projekt nicht genehmigt werden, weil Vorarlberg und Liechtenstein dazu verpflichtet sind, die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen.**