Bürgerinitiative „stattTunnel“
Amerdonastr. 13
AT-6820 Frastanz
Österreich

Frastanz, 18. August 2015

EINSCHREIBEN
Amt der Vorarlberger Landesregierung
Landhaus
A-6901 Bregenz

Betreff:	Bescheidbeschwerde gemäß Art 132 Abs 1 Z 1 B-VG und §§ 7 ff. VwGVG
Beschwerdeführerin:	Bürgerinitiative „stattTunnel“ Amerdonastr. 13 AT-6820 Frastanz ÖSTERREICH
Vertreten durch:	Friederike Egle Amerdonastr. 13 AT-6820 Frastanz ÖSTERREICH E-Mail: friederike.egle@aon.at
Belangte Behörde:	Vorarlberger Landesregierung Landhaus A-6901 Bregenz
Wegen	Bescheid vom 15.07.2015, Zahl: Ib-314-2013/0001

1-fach
1 Beilage (1-fach)

Beschwerde gemäß Art 132 Abs 1 Z 1 B-VG

Gegen den Bescheid der Vorarlberger Landesregierung vom 15. Juli 2015, Zahl: Ib-314-2013/0001, zugestellt am 23. Juli 2015, erhebt die Beschwerdeführerin Bürgerinitiative „stattTunnel“ (im Folgenden auch kurz: Bf) binnen offener Frist

B E S C H W E R D E

gemäß Art 132 Abs 1 Z 1 B-VG und den §§ 7 ff VwGVG an das Bundesverwaltungsgericht wegen inhaltlicher Rechtswidrigkeit und Verletzung von Verfahrensvorschriften.

Sie führt dazu aus:

1. Sachverhalt und Rechtzeitigkeit der Beschwerde

1. Mit Bescheid der Vorarlberger Landesregierung vom 11.03.2010, Zl. IVe-415.46, wurde festgestellt, dass für den „Stadttunnel Feldkirch“ eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen ist.

2. Das Land Vorarlberg hat mit Schreiben der Abteilung Straßenbau des Amtes der Landesregierung vom 09.07.2013, Zl.VIIb-291A-0060-2013, überreicht am 11.09.2013, bei der Vorarlberger Landesregierung die Genehmigung gem § 17 UVP-G 2000 für die Errichtung und den Betrieb des „Stadttunnels Feldkirch“ beantragt. Damit verbunden wurden die Genehmigungsanträge der Stadt Feldkirch über die Errichtung der Schulbrüderstraße und Übernahme eines Teilabschnittes der L 191a – Liechtensteinerstraße als Gemeindestraße sowie der Vorarlberger Energienetze GmbH, 6900 Bregenz, über die Verlegung der 110-k-V-Erdkabelverbindung Frastanz – Feldkirch – Brederis eingebracht.

3. Während der öffentlichen Auflage hat die Bf eine Stellungnahme am 9. Dezember 2014 eingebracht.

4. Nach der öffentlichen Auflage hat die Bf im Rahmen des Parteiengehörs zwei weitere Stellungnahmen am 29. Dezember 2014 und 29. Juni 2015 eingebracht und zudem in der mündlichen Verhandlung vom 16.12. bis einschließlich 18.12.2014 Einwendungen erhoben.

5. Mit Bescheid vom 15.07.2015, Zahl: Ib-314-2013/001 erteilte die belangte Behörde die Genehmigung für die Errichtung des Stadttunnels Feldkirch, der Schulbrüderstraße sowie der Errichtung der 110 kV-Erdkabelleitung.

6. Gegen diesen Bescheid der belangten Behörde richtet sich die gegenständliche Bescheidbeschwerde.

2. Beschwerdepunkte

Kommt einer BI die Parteistellung in einem UVP-Verfahren zu, so kann sie die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften – wegen möglicher Einwirkungen des UVP-pflichtigen Vorhabens auf die hinter der BI stehenden natürlichen Personen – als (echtes) subjektives Recht geltend machen.

Wie unten näher ausgeführt werden durch den angefochtenen Bescheid mehrere einfachgesetzlich gewährleistete Umweltschutzvorschriften, die direkt oder indirekt dem Schutz des Menschen und der Umwelt vor schädlichen Aus- und Einwirkungen dienen, nicht eingehalten, sowie Verfahrensvorschriften verletzt.

Das Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ ist in der vorliegenden Form nach den anzuwendenden Umweltschutzvorschriften (Genehmigungsvoraussetzungen des UVP-G und der Materiengesetze) nicht genehmigungsfähig.

3. Beschwerdegründe

Inhaltsverzeichnis

3.1. Antrag auf Aussetzung des Verfahrens gem § 38 AVG wegen präjudizieller Rechtsfragen 5

3.2. Vorbemerkung und Grundsätzliches zu den Begleitmaßnahmen 7

3.3. Zulässige Höchstgeschwindigkeit (Bescheid, S 6 und S 23) 9

3.4. Kontrolle Entlastungswirkung des Stadttunnels Feldkirch (Bescheid, S 19) 11

3.5. Kontrolle der prognostizierten Verkehrszahlen (Bescheid, S 20) 12

3.6. Streckenabschnitt L190 – Bahnhofstraße (Bescheid, S 24) 13

3.7. Nutzung Niederwald Egelsee (Bescheid, S 26) 14

3.8. Umweltauswirkungen der Deponierung (Bescheid, S 50, 121 und 199) 14

3.9. Maßnahmen zur LKW-Abfertigung Zollamt Tisis (Bescheid, S 50/51) 16

3.10. Verfahrensgang (Bescheid, S 54-57) 19

3.11. Mängel in der mündlichen Verhandlung (Bescheid, S 56) 20

3.12. Hochabsorbierende Verkleidung Tunnelportal Tisis (Bescheid, S 125) 20

3.13. Behindertengerechtigkeit (Bescheid, S 128) 21

3.14. Tunnelsicherheit und Tunnelauslastung (Bescheid, S 128) 21

3.15. Verkehr und Verkehrssicherheit (Bescheid, S 135-139) 23

3.15.1. Prognosehorizont 2025 oder 2035 (Bescheid, S 135) 25

3.15.2. Reisezeitmessungen und induzierter Verkehr (Bescheid, S 136) 27

3.15.2.1. Plausibilitätsprüfung der angenommenen Reisezeit 28

3.15.2.2. Konzept verwendet nicht repräsentative Reisezeitmessungen 29

3.15.2.3. Annahme für Randstunden unplausibel 30

3.15.2.4. Reisezeit im Tunnel zu hoch angenommen 30
3.15.2.5. Höhe des induzierten Verkehrs ist nicht plausibel 30
3.15.2.6. Befangenheit des SV Verkehr hinsichtlich Reisezeitmessung 31
3.15.3. Hochrechnungsfaktoren (Bescheid, S 137) 32
3.15.3.1. Hochrechnungsfaktor Relation Walgau-Liechtenstein 32
3.15.3.2. Hochrechnungsfaktor Relation Ost-West-Route 34
3.15.3.3. Hochrechnungsfaktoren für Leicht- und Schwerverkehr 34
3.15.3.4. Ergebnis Hochrechnungsfaktoren 36
3.15.4. Wirkung der Begleitmaßnahmen (Bescheid, S 138) 36
3.15.5. Inneralpiner Verkehr nicht korrekt ermittelt 39
3.15.5.1. KFZ-Befragungen im Mai 2013 40
3.15.5.2. Anteil des inneralpinen KFZ-Verkehrs 41
3.15.5.3. Anteil des inneralpinen LKW-Verkehrs 42
3.15.5.4. Ergebnis inneralpiner Verkehr 43
3.15.6. Wirkung der Route als Autobahnverbindung 43
3.15.6.1. Räumliche Situation 43
3.15.6.2. Historische Entwicklung - Finanzierung 44
3.15.6.3. Hauptzollamt Tisis/Schaanwald - Zollregime 44
3.15.6.4. Anteil KFZ-Verkehr auf der Autobahnverbindung 45
3.15.6.5. Anteil LKW-Verkehr auf der Autobahnverbindung 45
3.15.6.6. Ergebnis – Wirkung Autobahnverbindung 46
3.15.7. Befangenheit des SV Verkehr (Bescheid, S 271) 46
3.15.8. UVE-Verkehrsbericht legt Annahmen nicht vollständig offen 47

3.16. Abgaskamin Stadtschrofen (Bescheid, S 113) 49

3.17. Alternativenprüfung (Bescheid, S 136) 51
3.17.1. Rechtsschutz im SUP-Verfahren 52
3.17.2. Fehlende Ergebnisoffenheit – Straßenprojekt als Ziel 53
3.17.3. Alternativenprüfung: ÖV-Varianten - Straßenprojekte 55
3.17.3.1. Bewusster Verzicht auf die Prüfung optimierter Varianten 56
3.17.3.2. Verkehrsmodell für Alternativenprüfung 56
3.17.3.3. Alpenkonvention bei der Bewertung nicht berücksichtigt 57
3.17.4. Kombinationsvariante: optimierter Bahnausbau und Minimalumfahrung 57
3.17.5. Güterverkehr 58
3.17.6. Ergebnis Alternativenprüfung 58

3.18. Immissionsschutzgesetz - Luft (Bescheid, S 169) 59
3.18.1. Durch Luftbelastung betroffene Bevölkerung falsch ermittelt 59
3.18.2. NO_2-Belastung an der Bärenkreuzung über Vorsorgegrenzwert 60
3.18.3. Langfristige Entlastung der Bärenkreuzung nicht gewährleistet 62
3.18.4. Einhaltung der EU-Vorgaben ohne Stadttunnel möglich 63
3.18.5. Irrelevanzkriterien (Bescheid, S 173) 63
3.18.6. Ergebnis IG-L 66

3.19. Alpenkonvention - Hochrangiges Straßenprojekt (Bescheid, S 176-181) 66
3.19.1. Voraussetzungen an die Hochrangigkeit 67
3.19.2. Autobahnverbindung 68
3.19.3. Attraktivste Autobahnverbindung auf der Ost-West-Relation 70
3.19.4 Ausbaugrad einer Schnellstraße 71
3.19.6. EU hat das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention genehmigt 73

3.19.7. Erweiterte Genehmigungskriterien nach Art 11 Abs 2 lit a) bis d) VP 74
3.19.7.1. Ausgleichsmaßnahmen 74
3.19.7.2. Alternativenprüfung 74
3.19.7.3. Ergebnisse der Projektevaluation 75
3.19.7.4. Berücksichtigung der Raumordnung und Nachhaltigkeit 76
3.19.8. Ergebnis Alpenkonvention – hochrangiges Straßenprojekt 77
3.20. Zweckmäßigkeitsprüfung iSd Alpenkonvention / Kosten-Nutzen-Analyse 77
3.20.1. Verkehrspolitische Notwendigkeit 77
3.20.2. Umfassende Effizienzprüfung – Kosten-Nutzen-Analyse 79
3.21. UVP-G-Genehmigungsvoraussetzungen (Bescheid, S 185) 80
3.21.1. Lärm-Immissionsgrenzwerte (Bescheid, S 187) 81
3.21.2. Entlastungsprivileg (Bescheid, S 186) 83
3.22. Vereinfachtes Verfahren (Bescheid, S 310) 83
3.22.1. Schnellstraße iSd Anhang I. Z 9 lit a) UVP-G 84
3.23. Umgehung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Bescheid, S 312) 86
3.23.1. Öffentlichkeitsbeteiligung vor der Genehmigungsentscheidung 87
3.23.2. Umgehung des Rechts auf Zugang zu einem Gericht 87
3.24. Zusammenfassende Beurteilung (Bescheid, S 316) 88

3.1. Antrag auf Aussetzung des Verfahrens gem § 38 AVG wegen präjudizieller Rechtsfragen

A. Am 17.07.2014 reichte die Bf eine mit 15.07.2014 datierte Stellungnahme samt Unterschriftenliste bei der belangten Behörde ein. Die Stellungnahme wurde von 508 Personen, die zum Zeitpunkt der Unterstützung in einer an die Standortgemeinde angrenzende Gemeinde in Liechtenstein (Eschen, Mauren-Schaanwald, Ruggell, Schaan oder Schellenberg) für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren, unterschrieben.

Mit Bescheid vom 12.09.2014 stellte die belangte Behörde im Spruchpunkt I. fest, dass die Bf *„gem § 19 Abs 1 Z 6 und Abs 11 sowie § 39 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993, idF BGBl. I Nr. 14/2014, in Verbindung mit Art 11 UVP-RL 2011/92/EU, idF RL 2014/52/EU und § 57 AVG, BGBl.Nr. 51/1991 idF BGBl. I. Nr. 161/2013, im Rahmen des vereinfachten UVP-Genehmigungsverfahrens zum „Stadttunnel Feldkirch“ die Parteistellung zukommt“.*

Gegen diesen Bescheid erhoben das Land Vorarlberg, die Stadt Feldkirch und die Vorarlberger Energienetze GmbH am 06.10.2014 Beschwerde an das BVwG.

Mit dem der Bf am 29.04.2015 zugestellten Erkenntnis des BVwG vom 21.04.2015, W193 2012935-1/10E, wurde der Spruchpunkt I. des Bescheides der belangten Behörde am 09.09.2014 „gem § 28 Abs 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwGVG), BGBl. I. Nr. 33/2013 idgF, *dahingehend abgeändert, dass der Bürgerinitiative „stattTunnel“ im Rahmen des vereinfachten UVP-Genehmigungsverfahrens zum „Stadttunnel Feldkirch“ Beteiligtenstellung zukommt.“*

Gegen diese Erkenntnis erhob die Bf am 05. Juni 2015 Revision an den Verwaltungsgerichtshof. Eine Entscheidung über die Rechtsfrage ist noch ausständig.

B. Um dem SV Verkehr auf gleicher fachlicher Ebene begegnen zu können, hat die Bf die Herausgabe der Ausgangsdaten des Verkehrsmodells beantragt. Ziel war es, sich mit Hilfe eines Sachverständigengutachtens zum Verkehrsmodell rechtzeitig - also vor der mündlichen Verhandlung - und effektiv am Genehmigungsverfahren beteiligen zu können. Die UVP-Behörde verwies den Antrag an die Straßenbaubehörde. Sie erklärte ihr Vorgehen in der mündlichen Verhandlung damit, die Rohdaten seien nicht Teil der Einreichunterlagen. Es bestehe keine Verpflichtung, jedes Detail der Untersuchungen zum Teil der Einreichunterlagen zu machen (Verhandlungsschrift, Seite 8f). Das Amt der Vorarlberger Landesregierung hat den Antrag mit Bescheid abgelehnt. Die Beschwerde dazu ist beim LVG anhängig.

C. § 38 AVG regelt die Aussetzung des Ermittlungsverfahrens wegen Vorfragen. Diese Regelung gilt aber auch im Rechtsmittelverfahren (*Kolonovits/Muzak/Stöger,* Verwaltungsverfahrensrecht [2014] Rz 305). Unter einer Vorfrage ist eine für die Entscheidung der Verwaltungsbehörde präjudizielle Rechtsfrage zu verstehen, über die als Hauptfrage von anderen Verwaltungsbehörden oder von den öffentlich-rechtlichen Gerichten zu entscheiden ist.

Im Gegenstand entscheidet das Landesverwaltungsgericht Vorarlberg zu GZ LVwG-305-002/R12-2015 aktuell über die Rechtsfrage, ob die Ausgangsdaten des Verkehrsmodells an die Bf herausgegeben werden müssen. Die Beantwortung dieser Rechtsfrage ist für die gegenständliche Hauptfragenentscheidung unabdingbar, da sich hieraus ergibt, ob die Bf in ihrem subjektiven prozessualen Recht auf Akteneinsicht gem § 17 AVG sowie dem damit im engen Zusammenhang stehenden Recht auf Gehör gem §§ 37, 43, 45, 56 und 65 AVG verletzt ist, was die Mangelhaftigkeit des Verfahrens und damit die Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides bewirken würde.

Ohne Aussetzung des gegenständlichen Verfahrens würde sich ein allfälliger Beschwerdeerfolg im Verfahren vor dem Landesverwaltungsgericht Vorarlberg zu LVwG-305-002/R12-2015 zudem auf akademische Bedeutung reduzieren, da neue Erkenntnisse auf Grund der Herausgabe der Ausgangsdaten des Verkehrsmodells im gegenständlichen Verfahren nicht mehr eingebracht werden könnten.

Würde die gegenständliche Beschwerde aus dem Grunde der rechtswidrigen Nichtanerkennung der Bf als Partei eine Sachentscheidung verweigert werden, ohne dass das Verfahren wegen der beim VwGH anhängigen Vorfrage der Parteistellung der Bf (samt hierzu möglicherweise ergehendem positiven Erkenntnis) ausgesetzt wird, so wäre hierdurch das Recht auf ein Verfahren vor dem gesetzlichen Richter verletzt.

Es wird daher gestellt der

Antrag

auf Aussetzung des gegenständlichen Rechtsmittelverfahrens gem § 38 AVG, bis das Landesverwaltungsgericht zu GZ LVwG-305-002/R12-2015 bzw der Verwaltungsgerichtshof zu Ro 2015/06/0009 über die präjudiziellen Rechtsfragen, ob die Ausgangsdaten des Ver-

kehrsmodells an die Bf herausgegeben werden müssen und ob der Bf im UVP-Verfahren Parteistellung zukommt, rechtskräftig entschieden haben.

3.2. Vorbemerkung und Grundsätzliches zu den Begleitmaßnahmen

Mit dem Vorhaben Stadttunnel Feldkirch soll ein vierarmiges Tunnelsystem mit unterirdischem Kreisverkehr errichtet werden. Insbesondere der Verkehr auf der Relation Knoten A14/Felsenau – Grenze Tisis/Schaanwald soll durch das Tunnelsystem fahren. Diese Route wird nicht nur vom Pendlerverkehr Walgau-Liechtenstein genutzt, sondern auch von inneralpinem Verkehr, weil es sich dabei um die kürzeste und schnellste Verbindung zwischen der österreichischen und der schweizerischen Autobahn in Ost-West-Richtung handelt.

Ziel ist auch eine Senkung der verkehrsbedingten Belastungen im Zentrum Feldkirchs, da dieser ein Sanierungsgebiet gemäß IG-Luft darstellt. Dieses soll dadurch erreicht werden, dass die Abgase im Tunnel angesaugt und über einen Abgaskamin verdünnt über die Region verteilt werden. Unbestritten ist, dass die Verkehrsmengen bei Bau des Stadttunnels zunehmen werden und auf die Menschen in der Region außerhalb der Tunnelportale eine größere Luft- und Lärmbelastung zukommen wird. Umstritten ist, wie schwerwiegend diese zusätzliche Belastung für die Menschen ist.

Da mit dem Vorhaben eine neue Straßeninfrastruktur geschaffen wird, ist der durch das Tunnelsystem erzeugte Verkehr der Hauptverursacher von Umweltbelastungen. Der Verkehrsuntersuchung kommt somit eine zentrale Rolle im gesamten UVP-Verfahren zu. Diese zentrale Bedeutung des Verkehrsmodells wird nicht nur von der Bf, sondern auch von den Verkehrsplanern sowie den Sachverständigen (kurz SV), insbesondere denen für Luft und Lärm, in ihren Berichten und Gutachten betont und ist somit unbestritten.

Wenn nun die Untersuchungen zu Luft und Lärm und aufbauend auf diesen die SV für Luft und Lärm sowie der humanmedizinische SV zu dem Ergebnis kommen, die Erhöhung der Luft- und Lärmbelastungen seien der Bevölkerung in den Gebieten, in denen die Verkehrsmengen zunehmen, zumutbar oder sogar unerheblich, dann beruhen diese Aussagen auf den mit dem Verkehrsmodell prognostizierten Verkehrsmengen. Nur unter der Voraussetzung, dass diese Berechnungen korrekt sind, kommen die SV zu diesem Ergebnis, auf das sich dann wiederum der Bescheid in seiner rechtlichen Beurteilung stützt.

Doch jedes Verkehrsmodell geht von Annahmen aus und kann über diese Annahmen gezielt beeinflusst – ja sogar manipuliert – werden. Wie nachfolgend aufgezeigt werden wird, sind beim konkreten Projekt die Annahmen zum Verkehrsmodell in der Umweltverträglichkeitserklärung (kurz UVE) nicht vollständig dargelegt. Eine fachliche Beurteilung, ob die Annahmen auch sachgerecht und plausibel sind, ist somit nicht möglich, weshalb die in einer UVE notwendige Nachvollziehbarkeit nicht gegeben ist. Es bestehen berechtigte Zweifel daran, dass sie korrekt gesetzt sind. Die gravierenden Mängel im Verkehrsmodell wirken sich auf die ganze UVE aus. Ausführungen von zentraler Bedeutung sind somit nicht plausibel, nicht nachvollziehbar und nicht ausreichend, weshalb die UVE in der vorliegenden Fassung die an sie gestellten Anforderungen nach § 6 Abs 1 Z 1 lit c), d), e), Z 3, 4 und 5 UVP-G nicht zu

erfüllen vermag. Mangels Nachweises der Genehmigungsvoraussetzungen kann sie nicht als Entscheidungsgrundlage des gegenständlichen Bescheids dienen.

Die besondere Problematik des konkreten Straßeninfrastrukturprojektes Stadttunnel Feldkirch besteht darin, dass es in einer dicht besiedelten Region errichtet werden soll, in der heute schon Luft- und Lärmgrenzwerte überschritten werden. Zurzeit muss der Verkehr auf der Relation Knoten A14 – Grenze über die Bärenkreuzung fahren. Dieser Engpass ist seit gut 25 Jahren ausgelastet und lässt weitere Verkehrszunahmen nicht zu. Mit dem Projekt Stadttunnel Feldkirch soll nun eine zweite Straßenverbindung mehr Verkehr für diese Relation ermöglichen. Dadurch verdoppelt sich die Verkehrskapazität genau auf der Route, die auch als Autobahnverbindung A14 (Österreich) – A13 (Schweiz) genutzt wird. Derartige Straßeninfrastrukturprojekte bewirken in der Regel eine massive Verkehrszunahme. Dies belegen Verkehrsstudien, die vor dem UVP-Verfahren erstellt wurden. Kommt es jedoch zu der möglichen massiven Verkehrszunahme, ist das Vorhaben nicht genehmigungsfähig, weil sich dann die Luft- und Lärmbelastung in der Region außerhalb der Tunnelportale so stark erhöht, dass der Bevölkerung diese schwerwiegende Belastung nicht zugemutet werden kann.

Die real mögliche, massive Verkehrszunahme wurde in der UVE mittels der Annahme reduziert, auf der bestehenden Route komme es zu stark verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen. Ohne diese Annahme ist das Projekt nicht genehmigungsfähig. Die verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen sind somit ein entscheidungswesentliches Element für die Genehmigung. Sie sind jedoch nicht verbindlich beschlossene Projektelemente. Die den Begleitmaßnahmen unterstellten verkehrlichen Wirkungen ließen die Konsenswerber in das Verkehrsmodell einfließen. Nach Meinung der belangten Behörde (Bescheid S 240) seien damit die Begleitmaßnahmen über ihre Wirkung rechtlich bindend und sei die Bindung an die Wirkung über eine entsprechende Auflage hergestellt worden.

Ob es sich bei den verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen um entscheidungswesentliche Projektelemente oder emissionsbegrenzende Auflagen handelt, ist für den Aufbau der UVE und die Genehmigung wesentlich. Nach § 6 Abs 1 Z 4 lit a) UVP-G hat die UVE eine Beschreibung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt infolge des Vorhandenseins des Vorhabens zu enthalten. Darzulegen ist, wie intensiv die Auswirkungen auf die Umwelt sein können (*Raschauer* in *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G^3, § 6 Rz 9, S 196). Sind die Begleitmaßnahmen verbindliche, dem Projekt dauerhaft zuzurechnende Elemente, dann dürfen sie bei diesem Nachweis berücksichtigt werden. Werden sie jedoch in Form emissionsbegrenzender Auflagen beschlossen, ist diese Vorgehensweise nicht zulässig. Denn nach § 6 Abs 1 Z 5 UVP-G hat die UVE zusätzlich eine Beschreibung der Maßnahmen zu enthalten, mit denen wesentliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt vermieden, eingeschränkt oder, soweit möglich, ausgeglichen werden sollen. Verminderungsmaßnahmen gehören hierzu. Abschließend ist auf die „Restbelastung“ einzugehen (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 1.00 § 6 UVP-G Rz 33).

Wenn also die verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen wie im belangten Bescheid als emissionsbegrenzende Auflagen vorgeschrieben werden, sind im UVP-Verfahren in einem ersten Schritt die Umweltauswirkungen des Projektes ohne die emissionsbegrenzenden Auflagen zu ermitteln. Der Untersuchungsraum für die Aspekte Luftgüte und Schall hat in der Folge das Gebiet zu umfassen, in dem es ohne die verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen

zu relevanten Luft- und Lärmbelastungen kommt. Erst im zweiten Schritt ist dann darzulegen, wie mit welchen konkret beschriebenen Begleitmaßnahmen in welchem Bereich die Belastungen in welchem Umfang gesenkt werden können. Auf diese Weise wird die Wirkung der Maßnahmen transparent und nachvollziehbar dargestellt. Genau dies wurde im UVP-Verfahren jedoch unterlassen.

Die entscheidungswesentliche Bedeutung der verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen ist unbestritten. Den schwerwiegenden Mangel, dass die beispielhafte Aufzählung der theoretisch möglichen Begleitmaßnahmen in der UVE behandelt wird, als handle es sich um dauerhaft dem Projekt zuzurechnende Elemente, kann nicht darüber geheilt werden, dass man eine Auflage beschließt, die auf sechs Jahre befristet ist und auch noch nach dem Prinzip „Ausprobieren – Kontrollieren – ggf einmal Nachbessern“ funktioniert. Denn derart auferlegten Maßnahmen fehlt die langfristige Verbindlichkeit. Sie können nach Ablauf der sechs Jahre jederzeit ohne Begründung oder Folgen für die Konsenswerber aufgehoben oder verändert werden. Wie hoch die Luft- und Lärmbelastungen sind, die in diesem Fall auf die betroffene Bevölkerung zukommen können und kausal durch das Projekt verursacht werden, kann dann nicht mehr nachvollzogen werden, weil im UVP-Verfahren die Umweltauswirkungen des Projektes, die ohne die Begleitmaßnahmen auf die Bevölkerung zukommen, nicht ermittelt und nicht beschrieben wurden. Indem mit der Auflage die Planung der Begleitmaßnahmen auch noch in ein anderes Verfahren verlagert wird, wird zudem eine effektive Öffentlichkeitsbeteiligung umgangen, weil den Betroffenen in diesem nachgelagerten Verfahren kein Beteiligungsrecht zukommt und sie nicht beteiligt werden, solange alle Optionen noch offen sind.

Der grundlegende Mangel, dass die verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen als verbindlich beschlossene Projektbestandteile behandelt werden, obwohl es sich bei ihnen um emissionsbegrenzende Auflagen handelt, durchzieht die ganze UVE und das ganze UVP-Verfahren. Es ist ein entscheidungswesentlicher Verfahrensmangel, weil mit dieser Vorgehensweise genau die möglicherweise erheblichen Auswirkungen auf die Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung, die heute bereits Grenzwertüberschreitungen ausgesetzt ist und vom Projekt „Stadttunnel Feldkirch“ zusätzlich belastet wird, nicht vollständig und nicht sachgerecht ermittelt wurden und bei der Genehmigungsentscheidung nicht berücksichtigt wurden.

Da bereits die UVE den Vorgaben des § 6 UVP-G nicht entspricht, da die Umweltauswirkungen des Vorhabens Stadttunnel Feldkirch nicht ohne emissionsbegrenzende Auflagen vollständig und nachvollziehbar ermittelt wurden, war es der belangten Behörde nicht möglich anhand der dort errechneten Verkehrszahlen eine gesetzeskonforme Gesamtbewertung (§ 17 UVP-G) der Auswirkungen des Vorhabens Stadttunnel Feldkirch durchzuführen. Weiters verletzt der angefochtene Bescheid die Bf in ihrem Recht, sich frühzeitig und in effektiver Weise am UVP-Verfahren beteiligen zu können.

Zudem bestehen weitere schwerwiegende Verfahrensmängel, die von der Bf nachfolgend vorgebracht und ausgeführt werden.

3.3. Zulässige Höchstgeschwindigkeit (Bescheid, S 6 und S 23)

Die Projektierungsgeschwindigkeit im Tunnelsystem beträgt 60 km/h (TP_03.02-01a, S 11). Die gesamte UVE geht nun von der Annahme aus, die Höchstgeschwindigkeit betrage in den Tunnelästen 50 km/h und im Kreisverkehr 40 km/h. Im Bescheid selbst ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit jedoch nicht verbindlich vorgeschrieben. Es werden lediglich Empfehlungen formuliert.

Die erste Empfehlung wird unter C) Tunnelsicherheit ausgesprochen: „*Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge bzw. die festgelegte zulässige Höchstgeschwindigkeit hat einen maßgeblichen Einfluss auf das Sicherheitsniveau. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für die Tunnelstrecken sollte von der zuständigen Behörde auf 50 km/h begrenzt werden. In den Annäherungsbereichen zum zentralen Kreisverkehr sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h begrenzt werden*." (Bescheid, S 6). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist für die Tunnelsicherheit aus zwei Gründen relevant. 50 km/h wird als wesentliche Kompensationsmaßnahme zur Erhöhung der Sicherheit im Tunnelarm Tosters gewertet, da dieser ein Längsgefälle von 4 % statt der zulässigen 3 % aufweist (TP_03.02-01a, S 34). Die im Vergleich zur Projektierungsgeschwindigkeit reduzierten Höchstgeschwindigkeiten sind auch wichtig, weil der stockende Verkehr bzw. der Stillstand von Fahrzeugen im Einfahrtsbereich zum Kreisverkehr ein erhöhtes Risiko von Auffahrunfällen bewirkt. Diesem Risiko stünden jedoch geringere Höchstgeschwindigkeiten gegenüber. Ständig auftretende Stauerscheinungen seien in vielen städtischen Tunnel zwar unvermeidbar und es entstehe auch eine erhöhte Unfallhäufigkeit, aber aufgrund der geringeren Geschwindigkeit mit geringem Schadensausmaß ohne Personenschäden (TP_03.02-01a, S 36, und Bescheid, S 132).

Die zweite Empfehlung zur Höchstgeschwindigkeit wird unter J) Verkehr, Verkehrssicherheit ausgesprochen: „*Die Geschwindigkeit ist für alle Tunneläste auf 50 km/h, im Kreisverkehr auf 40 km/h zu beschränken. Es wird empfohlen die Geschwindigkeit in geeigneter Form zu überwachen.*" (Bescheid, S 23). Die Höchstgeschwindigkeit beeinflusst die Reisezeit, der im Verkehrsmodell eine entscheidungswesentliche Bedeutung zukommt (siehe 3.15.2. Reisezeitmessungen und induzierter Verkehr (Bescheid, S 136). Je schneller das Tunnelsystem durchfahren werden kann, desto höher ist der Reisezeitgewinn, desto höher ist dann aber auch die durch den Stadttunnel induzierte Verkehrsmenge und die Luft- und Lärmbelastung.

Auch die rechtliche Beurteilung geht von einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h im Tunnel aus (Bescheid, S 129).

Wie aufgezeigt, wird das Projekt für die Geschwindigkeit 60 km/h geplant. Die UVE geht jedoch bei der Beschreibung der Umweltauswirkungen des Projektes von reduzierten Geschwindigkeiten und sich daraus ergebenden verkehrsmindernden, emissionsbegrenzenden Effekten aus. Die möglichen Umweltauswirkungen werden in der UVE somit nicht vollständig ermittelt und dargestellt. Im Spruch des Bescheids ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit jedoch nicht verbindlich und auch nicht auf Dauer vorgeschrieben. Es besteht lediglich eine Empfehlung.

Der Bescheid verstößt gegen das Bestimmtheitsgebot des § 59 Abs 1 AVG. An die Bestimmtheit des Spruches von Bescheiden sind, insbesondere vor dem Hintergrund ihrer Vollstreckbarkeit erhöhte Anforderungen zu stellen. Im Gegenstand ist der Inhalt des Bescheids objektiv nicht eindeutig erkennbar, denn werden die Verkehrszahlen der UVE, die von der Annahme einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in den Tunnelästen ausgeht, als Ent-

scheidungsgrundlage herangezogen, eine solche Höchstgeschwindigkeit aber nicht verbindlich als Auflage formuliert. Da eine Empfehlung nicht verbindlich ist, sich aber über die Verkehrsprognose reduzierend auf die Höhe der Luft- und Lärmbelastung ausgewirkt hat, hätte die belangte Behörde zudem den wahren Sachverhalt, nämlich die Verkehrszahlen bei einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h festzustellen gehabt und hat sie hierdurch gegen den Grundsatz der materiellen Wahrheit (§ 37 AVG) verstoßen.

3.4. Kontrolle Entlastungswirkung des Stadttunnels Feldkirch (Bescheid, S 19)

Der belangte Bescheid enthält unter Spruchpunkt J) Verkehr, Verkehrssicherheit, Betriebsphase Betriebsphase 1) die Auflage „Kontrolle der Entlastungswirkung des Stadttunnels Feldkirch“ (Bescheid, S 19). Gemäß Bescheid soll diese Auflage die innerstädtische Verkehrsentlastung, also die in der Stadt Feldkirch, sichern (Bescheid, S 226).

Die im Verkehrsbericht enthaltene Liste möglicher Begleitmaßnahmen (TP_03.01-01a, Punkt 7.3, S 38-40) ist jedoch anders als im Verkehrsbericht dargestellt, nicht verbindlich beschlossen worden. Es besteht lediglich eine Absichtserklärung, die als „Grundsatzbeschluss“ alle Optionen offen lässt: „*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.“ (*Protokoll 14 der Sitzung der Stadtvertretung Feldkirch, 18.12.2012, S 43). Welche Wirkung der Maßnahmen hinsichtlich der Luft- und Lärmbelastung haben, wurde in der UVE nicht ermittelt. Es wird in der UVE auch nicht nachgewiesen, dass es überhaupt möglich ist, mittels Begleitmaßnahmen die beschriebene verkehrliche Wirkung zu erzielen. Die UVE ist, wie bereits unter Punkt 3.2. Vorbemerkung und Grundsätzliches zu den Begleitmaßnahmen dargelegt, somit nicht vollständig.

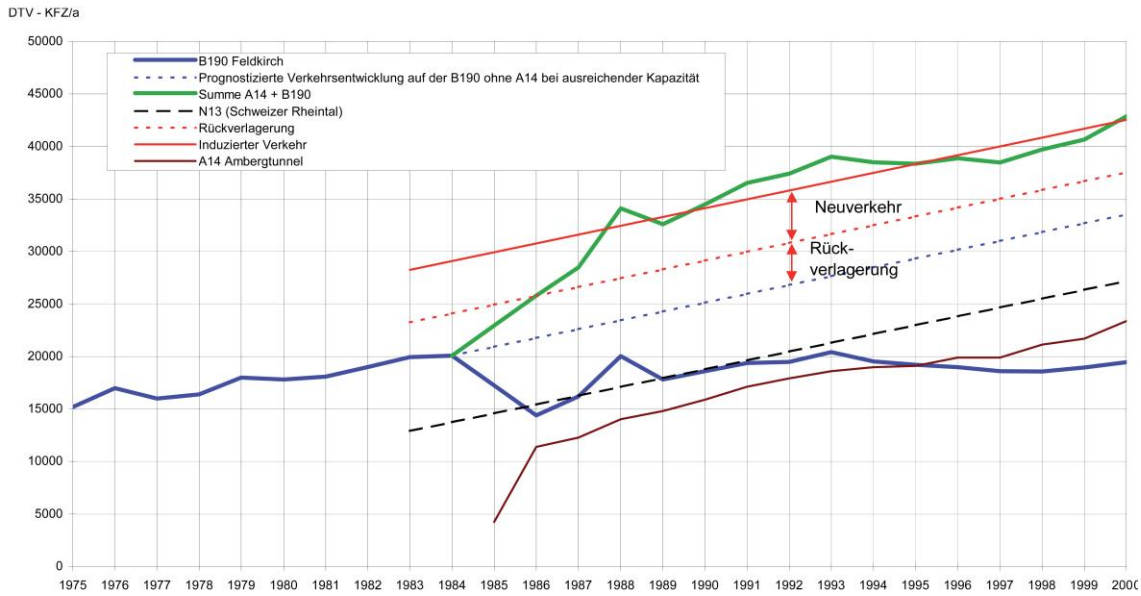
Das Detailkonzept für die Begleitmaßnahmen soll der UVP-Behörde mindestens sechs Monate vor der Teilinbetriebnahme des Stadttunnel Feldkirch vorgelegt werden. Damit wird die Konkretisierung der Begleitmaßnahmen in ein anderes Verfahren verlagert (Nachkontrolle § 24 h Abs 4 UVP-G). Wie unter Punkt 3.23. Umgehung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Bescheid, S 312) ausführlich dargelegt werden wird, ist dies nicht zulässig, weil mit dieser Vorgehensweise die effektive Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit umgangen wird.

Die Auflage sieht vor, innerhalb der ersten sechs Jahre nach Teil- und Vollinbetriebnahme die realen Verkehrszahlen zu ermitteln. Werden die prognostizierten Verkehrszahlen überschritten, sind weitere Begleitmaßnahmen zu setzen. Eine Vorgehensweise für den Fall, dass die prognostizierten Verkehrsmengen auch danach nicht eingehalten werden können, enthält die Auflage nicht. Auch ist nicht hinreichend bestimmt (§ 59 AVG), welche Verkehrsmengen an welchen Standorten zu welchem Zeitpunkt genau eingehalten werden müssen.

Ziel der Auflage ist es, die Verbindlichkeit der Begleitmaßnahmen über ihre verkehrliche Wirkung herzustellen (Bescheid S 240). Doch dafür ist der Zeitraum von sechs Jahren nach Inbetriebnahme zu kurz gewählt. Denn die maßnahmenbedingten Änderungen der Raumstruktur, die den sekundären Neuverkehr bewirken, treten üblicherweise zeitversetzt auf (Schreiben SV Verkehr vom 11. Jänner 2012, S 2). Sie werden in einem Verkehrsmodell jedoch bereits zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme in vollem Umfang berücksichtigt. Mit anderen Worten enthält das Verkehrsmodell im Zeitpunkt 2025 auch Verkehrsmengen, die erst einige

Jahre später auftreten. Das Prinzip lässt sich an einem Vergleich der Verkehrsprognose mit der realen Verkehrsentwicklung nach Bau des Ambergtunnels beobachten:

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



(Quelle: Amt der Vorarlberger Landesregierung,GU 0622; Verkehrsplanung Feldkirch Süd, Verkehrsmodell oberes Rheintal 2005, S 34)

In die Grafik mit roter Linie eingezeichnet ist die Verkehrsmenge, die sich aus der Summe der mit dem Hochrechnungsfaktor ermittelten Verkehrszunahme und der induzierten Verkehrsmenge ergibt. Sie steigt zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme sprunghaft an, ist anfangs überschätzend und beginnt erst ungefähr nach sechs Jahren mit der grün eingezeichneten, realen Verkehrsentwicklung zu korrelieren. Wenn nun die belangte Behörde die Verbindlichkeit der Begleitmaßnahmen über die Verkehrsprognose herstellen will, dann hat sie für die Kontrolle aber auch einen Zeitpunkt zu wählen, der sich dafür eignet. Sechs Jahre sind zu kurz. Die Kontrolle muss mindestens 10 Jahre andauern. Da die Wahrscheinlichkeit, dass eine weitere derart große und stark verkehrswirkende Infrastrukturmaßnahme in diesem Zeitraum gebaut wird, sehr gering ist, ist für diesen Zeitraum die Kausalität, dass die Verkehrszunahmen durch den Stadttunnel Feldkirch bewirkt werden, zuverlässig gegeben.

Der Bescheid verstößt mit dieser Auflage gegen das Bestimmtheitsgebot des § 59 Abs 1 AVG. Es ist auch praktisch keine Ersatzvornahme möglich, sollte die gewünschte Wirkung nicht dauerhaft erreicht werden. Da die Auflage somit nicht vollstreckbar ist, wird die Bf in ihrem Recht auf Schutz ihrer Gesundheit und Lebensqualität verletzt.

3.5. Kontrolle der prognostizierten Verkehrszahlen (Bescheid, S 20)

Der belangte Bescheid enthält unter Spruchpunkt J) Verkehr, Verkehrssicherheit, Betriebsphase, 2) die Auflage „Kontrolle der prognostizierten Verkehrszahlen“. Hierzu gelten die gleichen Beschwerdegründe, wie unter Punkt 3.4. Kontrolle der Entlastungswirkung des Stadttunnels Feldkirch ausführlich erläutert:

- Durch Verlagerung der Begleitmaßnahmen in ein nachgelagertes Verfahren wird insb die Beteiligung der vom Vorhaben belasteten Öffentlichkeit umgangen.

- Unbestimmt bleibt, welche Verkehrsmengen genau eingehalten werden müssen
- Zeitraum von sechs Jahren nicht geeignet

Die Konsenswerber gehen davon aus, dass sich die Begleitmaßnahmen, mit denen die Entlastungswirkung im Zentrum sichergestellt werden soll, auch verkehrsmindernd in der Region außerhalb der Tunnelportale auswirken werden. Dort lebt der Teil der betroffenen Öffentlichkeit, der zu den Verlierern des Projektes gehört, weil er zusätzliche Luft- und Lärmbelastungen hinnehmen muss. Für die betroffenen Menschen in diesen Regionen ist der Nachweis, auf welche Weise und in welcher Höhe die Begleitmaßnahmen die Luft- und Lärmbelastung dauerhaft senken, besonders wichtig. Insb ihnen darf das Recht auf effektive Beteiligung am Verfahren und das Beschwerderecht nicht dadurch genommen werden, dass das Detailkonzept in ein anderes Verfahren verlagert wird, in dem ihnen keine Rechte zukommen.

Da ein Großteil der vom Vorhaben belasteten Bevölkerung in Liechtenstein lebt, ist auch die Frage offen, wie die Konsenswerber in Liechtenstein kompensatorische Maßnahmen zur Minderung der Luft- und Lärmbelastung auf ein zumutbares Maß für den Fall setzen können, wenn es nicht gelingt, mit den in Feldkirch zu setzenden Begleitmaßnahmen die prognostizierten Verkehrsmengen einhalten zu können. Diesbezüglich ist der Bescheid nicht ausreichend begründet (§ 58 Abs 2 AVG) und entspricht die diesbezügliche Auflage nicht dem Bestimmtheitsgebot.

Der Bescheid verstößt mit dieser Auflage gegen das Bestimmtheitsgebot des § 59 Abs 1 AVG und weist der Bescheid in der Begrünung gravierende Mängel auf. Es ist auch keine Ersatzvornahme möglich, sollte die gewünschte Wirkung nicht dauerhaft erreicht werden. Da die Auflage somit nicht vollstreckbar ist, wird die Bf in ihrem Recht auf Schutz ihrer Gesundheit und Lebensqualität verletzt.

3.6. Streckenabschnitt L190 – Bahnhofstraße (Bescheid, S 24)

Der belangte Bescheid enthält unter Spruchpunkt J) Verkehr, Verkehrssicherheit, sonstige Empfehlung die dringende Empfehlung, mögliche Sanierungsmaßnahmen für den Streckenabschnitt L190 – Bahnhofstraße von ca km 24 bis ca km 28 zu untersuchen und umzusetzen. Dieses Gebiet gehört laut UVE zum Luftgütesanierungsgebiet für NO_2 (TP_05.03-01a, Abb 12, S 31). Das Verkehrsmodell geht davon aus, dass sich die Verkehrsmengen in diesem Gebiet im Nullplanfall erhöhen und sich durch Bau des Stadttunnels kaum verändern (Nullplanfall 2010: 25.520 DTV, Nullplanfall 2025: 26.160 DTV, Vollausbau 2025: 25.990 DTV).

In der UVE wird die künftige Luftbelastung für NO_2 in diesem Gebiet nicht ausgewiesen (TP_05.03-01a, Tabelle 53, S 158). Das Untersuchungsgebiet wurde somit zu klein gewählt. Es hat zumindest das in der Karte dargestellte Luftgütesanierungsgebiet zu umfassen.

Gemäß der Prognosekarte könnte die Belastung derjenigen am Berechnungspunkt P23, Hirschgraben vergleichbar sein (TP_05.03-01a, Abb 120, S 145) und 32 µg/m^3 betragen (TP_05.03-01a, Tabelle 53, S 158), obwohl am Hirschgraben die Verkehrsbelastung beim Vollausbau 2025 mit 15.640 DTV insgesamt mehr als ein Drittel kleiner ist und der Schwerverkehrsanteil (ÖV+LKW) mit 600 DTV nicht einmal halb so groß ist wie an der Bahnhofstra-

ße mit 1.110 DTV. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsmengen ist davon auszugehen, dass der NO_2-Vorsorgegrenzwert von 35 µg/m³ überschritten werden wird. Es bestehen zumindest berechtigte Zweifel, ob auf dem Streckenabschnitt L 190 die Immissionsgrenzwerte dauerhaft eingehalten werden können.

Die UVE ist nicht vollständig, weil nicht ermittelt wurde, ob in diesem Teil des Luftsanierungsgebietes die Grenzwerte eingehalten werden können. Somit fehlt die Entscheidungsgrundlage dafür, ob verkehrsmindernde Begleitmaßnahmen notwendig sind und auferlegt werden müssen. Dies obwohl in der mündlichen Verhandlung die Prüfung beantragt wurde, ob auf Ausweichrouten ebenfalls verkehrsmindernde Maßnahmen notwendig sind (Bescheid, S 83). Der Bescheid enthält eine Empfehlung, mögliche Sanierungsmaßnahmen für diesen Streckenabschnitt im Detail zu untersuchen und umzusetzen.

Im UVP-Verfahren hat die belangte Behörde die Prüfung unterlassen, ob diese Sanierungsmaßnahmen zur Einhaltung des NO_2-Vorsorgegrenzwertes an der L190 notwendig sind und deshalb im belangten Bescheid verbindlich in Form einer Auflage vorzuschreiben sind. Die belangte Behörde hat hierdurch gegen den Grundsatz der materiellen Wahrheit (§ 37 AVG) verstoßen und ist der Bescheid diesbezüglich auch nicht ausreichend begründet (§ 58 Abs 2 AVG).

3.7. Nutzung Niederwald Egelsee (Bescheid, S 26)

Der belangte Bescheid enthält unter Spruchpunkt P) Forsttechnik, Teilraum Felsenau, 6) die Auflage, die Nutzung des Niederwaldes am Egelsee streifenweise durchzuführen. Die UVE geht auf die Ersatzaufforstung im Kapitel 7.2.4, Teilraum Tosters, ein und erklärt dort die Art der Bewirtschaftung: „*Die Nutzungsweise mit der Entnahme einzelner Bäume vermindert zudem größere negative Veränderungen des Landschaftsbildes*“ (RU_02.02-01a, S 42).

Die Bf hatte im UVP-Verfahren eingewendet, die Stadt Feldkirch habe am Egelsee bereits einen Energiewald gepflanzt. Laut Bescheid handelt es sich beim Energiewald nun um einen Niederwald. Ob eine Energieholzfläche als Energiewald und damit als landwirtschaftliche Fläche anzusehen ist oder als Niederwald, ist nun aber nicht von der Bezeichnung abhängig, sondern von der Art der Bewirtschaftung. Vorgesehen ist im konkreten Fall, den Baumbestand alle 3 bis 5 Jahre streifenweise auf Stock zu setzen. Eine derart intensive Bewirtschaftung entspricht einer landwirtschaftlichen Nutzung. Eine Ersatzaufforstung mit einem Niederwald ist dann gegeben, wenn als Bewirtschaftung eine Einzelstammentnahme vorgeschrieben wird und haben diese Art der Bewirtschaftung die Konsenswerber selbst vorgeschlagen.

Die Auflage widerspricht daher dem Sachverhalt, der im Zeitpunkt der Erlassung bestand und verstößt dieser daher gegen § 58 Abs 1 AVG.

3.8. Umweltauswirkungen der Deponierung (Bescheid, S 50, 121 und 199)

Der belangte Bescheid stellt im entscheidungsrelevanten Sachverhalt fest: „*Die Konsenswerber gehen davon aus, dass von den rund 1,15 Mio. Tonnen Tunnelausbruchmaterial le-*

diglich rund 34.000 Tonnen schlecht verwertbar sind“ (Bescheid, S 121/122). Laut Abfallwirtschaftskonzept fallen aus straßenbaulichen Arbeiten, Vorportaleinschnitten und Vortrieben 1,43 Mio Tonnen Bodenaushub an (TP_04.01-04a, S 33). Die Differenz von rund 300.000 Tonnen ist als erheblich zu qualifizieren. Nicht ermittelt wurde, welcher Anteil dieses Materials verwertet und welcher deponiert werden muss. Der Sachverhalt wurde im Bescheid somit nicht vollständig dargestellt.

Nach der Begriffsbestimmung von § 3 Z 55 Deponieverordnung 2008 ist Tunnelausbruch ein Bodenaushubmaterial, das insbesondere bei untertänigen Baumaßnahmen in Fest- oder Lockergestein anfällt. Die Deponieverordnung wurde aufgrund der §§ 4, 23 Abs 1 und 3 und 65 Abs. 1 des Abfallwirtschaftsgesetzes 2002 erlassen.

Nach Auffassung der Konsenswerber liegt im gegenständlichen Fall jedoch keine sog „Abfallbehandlung“ und auch keine „Abfallverwertung“ im Sinne des AWG vor (TP_04.01.-04a, S 16). In der rechtlichen Beurteilung folgt die Behörde dieser Auffassung (Bescheid, S 199). Dem ist entgegen zu halten, dass nach § 2 Abs 1 Z 1 AWG Abfälle bewegliche Sachen sind, deren sich der Besitzer entledigen will. Nach § 2 Abs 5 Z 1 AWG zählte jedes Verfahren, einschließlich der Vorbereitung vor der Verwertung, zur Abfallbehandlung. Nach Z 5 leg cit ist „Verwertung“ jedes Verfahren, als deren Hauptergebnis Abfälle innerhalb der Anlage oder in der Wirtschaft in umweltgerechter Weise einem sinnvollen Zweck zugeführt werden. Im gegenständliche Fall wird der Tunnelausbruch, dessen Abfall-Eigenschaft sich aus seiner Aufnahme in die Deponieverordnung und der unzweifelhaft bestehenden Entledigungsabsicht ergibt, von den Konsenswerbern innerhalb der Anlage für den Transport vorbereitet, damit er von einem befugten Unternehmer und somit „in der Wirtschaft“ für die Verwertung aufbereitet oder deponiert werden kann. Der gesamte Vorgang ist somit als Abfallbehandlung zu qualifizieren. Dass der Tunnelausbruch einem Unternehmer übergeben wird, ändert daran nichts.

Die Umweltauswirkungen, die durch die Aufbereitung und Deponierung entstehen, sind somit auch dann dem Vorhaben zuzurechnen und zu ermitteln, wenn sie „in der Wirtschaft“ erfolgen. Dies entspricht auch dem grundsätzlichen Konzept der UVP. Die in § 6 Abs 1 Z 4 lit c) UVP-G geforderte Beschreibung der Auswirkungen hat auch sämtliche Auswirkungen der Abfallentsorgung (Transport, Zwischenlagerung, Deponierung) zu umfassen. Dies unabhängig davon, ob die Verwertung und Deponierung des Tunnelausbruchs durch die Konsenswerber selbst oder durch einen von ihnen unabhängigen Unternehmer erfolgt. Die UVE ist nicht vollständig, weil diese Umweltauswirkungen nicht konkret ermittelt wurden.

Der EuGH hat in der Rs C-404/09 (Kommission/Spanien) klargestellt, dass eine UVP gem der UVP-Richtlinie 2011/92 auch eine Prüfung der kumulativen Auswirkungen eines Projekts umfassen muss, die sich durch die einer UVP zu unterziehenden Projekte und andere bereits betriebene oder genehmigte Einrichtungen ergeben könnten. Denn sowohl der Wortlaut des Art 3 UVP-Richtlinie als auch der weite Anwendungsbereich und Zweck ließen klar auf eine solche eher weite Auslegung schließen, woran auch der diesbezüglich nicht klare Wortlaut in einer Fußnote im Anhang IV Nr 4 UVP-Richtlinie nichts ändere (*Epiney*, Umweltrecht der Europäischen Union, S 300).

Dass durch die Behandlung des Tunnelausbruchs und Bodenaushubs möglicherweise erhebliche Umweltauswirkungen entstehen, ergibt sich im Übrigen bereits aus der in Anhang 1 Z 2 UVP-G statuierten UVP-Pflicht für Reststoff-, Baurestmassen- oder Inertabfalldeponien.

Die Auswirkungen sind auch dann als erheblich einzustufen, wenn bereits auf einer genehmigten Deponie abgelagert und für die Verwertung vorbereitet wird. Denn wenn aufgrund eines außergewöhnlichen Straßenprojektes 1,45 Mio Aushubmaterial auf eine bereits genehmigte Deponie geführt wird, steht diese nicht mehr für das Material zur Verfügung, für das sie ursprünglich gedacht war. In der Folge muss im Rahmen der Abfallwirtschaftsplanung irgendwo anders weiterer Deponieraum geschaffen und genehmigt werden. Die enorme Menge an Aushubmaterial, die bei Bau des Tunnelsystems entsteht, beeinflusst die Entwicklung des Abfallaufkommens in Vorarlberg erheblich. Daher ist nachzuweisen, wie diese Abfallmenge in die Abfallwirtschaftsplanung des Landes Vorarlbergs integriert werden kann.

Unberücksichtigt geblieben ist in der UVE auch, dass ein großer Teil des Tunnelausbruchs aus Sprengschutt besteht, weil für weite Strecken ein Sprengvortrieb vorgesehen ist. Dieser kann in Abhängigkeit von den verwendeten Sprengmitteln mit grundwasserbelastenden Komponenten aus den Sprengstoffen belastet sein, im Wesentlichen NO_3, NO_2 und NH_4. In der UVE unterlassen wurde die Prüfung, ob aufgrund der Wiederverwertbarkeit des Tunnelausbruchs, zB für Dämme, der Einsatz von Emulsionssprengstoffen aus Auflage vorzuschreiben ist. Diese Sprengstoffe sind im Hinblick auf ihre chemische Zusammensetzung als grundwasserverträglicher zu qualifizieren.

Wie ausgeführt, wird im belangten Bescheid rechtswidrig davon ausgegangen, die Brecheranlage und die Verladeanlage für das Tunnelausbruchsmaterial seien keine Abfallbehandlungsanlagen im Sinne von § 2 Abs 7 Z 1 AWG. Nicht ermittelt wurden in der UVE zudem die Auswirkungen der Deponierung, sowie der Vorbereitung und Zwischenlagerung für die Verwertung. Unberücksichtigt geblieben sind im belangten Bescheid darüber hinaus 300.000 Tonnen Aushub. Rechtswidrig bleiben daher die Genehmigungsvoraussetzungen ungeprüft, die sich aus dem Abfallwirtschaftsgesetz ergeben. Ungeprüft geblieben sind Auflagen, mit denen die Umweltauswirkungen der Abfallbehandlung dadurch gesenkt werden, dass die Wiederverwertbarkeit des Tunnelausbruchs gewährleistet werden kann. Der Spruch des angefochtenen Bescheids erledigt daher die Hauptfrage (Prozessgegenstand) nicht zur Gänze (§ 59 AVG), wenn darin nicht auch über die Genehmigungsvoraussetzungen des AWG entscheiden wird.

3.9. Maßnahmen zur LKW-Abfertigung Zollamt Tisis (Bescheid, S 50/51)

Unter den sonstigen Nebenbestimmungen (Spruchpunkt AB) c)) schreibt die UVP-Behörde eine aufschiebende Bedingung vor. Die Verkehrsfreigabe des Stadttunnels soll erst dann erfolgen dürfen, „*wenn nachgewiesen wurde, dass durch geeignete Maßnahmen erreicht wird, dass es auf der L 191 und der Liechtensteinerstraße höchstens zu hin und wieder auftretenden Stauerscheinungen kommt, die durch die LKW-Abfertigung beim Zollamt Tisis ausgelöst werden*“ (Bescheid, S 50). Ein Zusammenhang zwischen dem LKW-Rückstau und dem Stadttunnel wurde im UVP-Verfahren stets bestritten. In der mündlichen Verhandlung wurde nicht näher auf die Maßnahmen zur Lösung des LKW-Rückstaus eingegangen, obwohl entsprechende Anträge gestellt wurden (Verhandlungsschrift, S 18, 47, 58, 59, 66).

Im belangten Bescheid wird hinsichtlich der Problematik des LKW-Staus in Tisis mehrfach ausgeführt, der bestehende LKW-Stau und die damit verbundenen Fragen stünden in keinem Zusammenhang mit dem von den Konsenswerbern beantragten Vorhaben (Bescheid, S 213). Die Konsenswerbern treffe keine Verpflichtung zur Lösung des Problems, solange

kein unmittelbarer Kausalzusammenhang zum beantragten Vorhaben bestehe (Bescheid, S 301). Genau dieser Kausalzusammenhang zwischen dem Vorhaben und dem LKW-Rückstau besteht jedoch und zwar in räumlicher sowie sachlicher Hinsicht.

Wesentliches Projektziel ist die Entlastung der Feldkircher Altstadt vom Durchgangsverkehr und damit verbunden die Senkung der verkehrsbedingten Belastungen (UV_01.01-04a, Punkt 1, S 5). Der Schwerverkehr verursacht an der Bärenkreuzung eine hohe verkehrsbedingte Belastung. 17 von 20 LKWs, das sind 85 % des Schwerverkehrs, fahren jedoch ohne Halt in Feldkirch von der Grenze Tisis/Schaanwald auf die österreichische Autobahn auf (Güterverkehrserhebung Vlbg, GVE 2013, S 49). Das Projektziel der Luftsanierung des Zentrums Feldkirch kann nur unter der Voraussetzung erreicht werden, dass dieser hohe Güterverkehrsanteil in das Tunnelsystem verlagert werden kann und nicht mehr durch das Zentrum über die Bärenkreuzung fährt. Dies ergibt sich auch daraus, dass mit einem LKW-Durchfahrverbot – einer der beispielhaft aufgezählten Begleitmaßnahmen - in der Innenstadt die Luft- und Lärmbelastungen gesenkt werden sollen.

Die Problematik des LKW-Staus vor der Grenze muss nur deshalb vor Eröffnung des Stadttunnels gelöst werden, weil sich durch rückstauende LKW ein Stau im Tunnel aufbauen kann und dies zu vermeiden ist (TP_02.01-16, Punkt 8.2, S 15). Entsprechende Aussagen machte auch die UVP-Behörde: „*Die UVP-Behörde wird somit den Projektwerbern ein Schreiben übermitteln mit der Bedingung, dass das Projekt erst genehmigt werden kann, wenn das Problem gelöst ist. Wenn der Verkehr aufgrund eines Rückstaus von der Grenze über das Portal Altstadt umgeleitet werden muss, würde der Stadttunnel damit in Frage gestellt*." (Memo, Besprechung UVP-Behörde, 19.09.2014, S 2). Dass ein Kausalzusammenhang besteht, ergibt sich auch daraus, dass im belangten Bescheid eine aufschiebende Bedingung formuliert wird. Gemäß diesem darf der Stadttunnel Feldkirch nur dann in Betrieb genommen werden, wenn die LKW-Rückstau-Problematik gelöst, zumindest nicht größer wird.

Den Zusammenhang bestätigt auch der SV Verkehr, dessen Aussage im Bescheid wie folgt zusammengefasst wird: „*Kritisch hervorzuheben sei einzig der seit 2012 gehäuft auftretende LKW-Stau vor dem Grenzübergang Tisis. Im Hinblick auf die Projektzielsetzung der nachhaltigen Verkehrsentlastung der Bärenkreuzung inklusive der betreffenden Abschnitte der L191a und der L190 und im Hinblick auf das geplante LKW-Durchfahrtsverbot auf der L190 und der L191a sei die derzeitige Häufung an Staustunden an der Zollabfertigung Tisis durch geeignete Maßnahmen vor Teilinbetriebnahme des Stadttunnels Feldkirchs auf eine zu vernachlässigende Anzahl von Einzelereignissen zu reduzieren*." (Bescheid, S 138)

Ein Vergleich der prognostizierten LKW-Belastung an der Bärenkreuzung, basierend auf den Belastungskarten des Verkehrsberichts (TP_03.01-01a, S 65, 69 und 75) bestätigt dies:

DTV für SV	Bestand 2010	Nullplanfall 2025	Vollausbau 2025	Veränderung Nullplanfall-Vollausbau Absolut (in %)
L190 Schloßgraben	950	1070	390	-680 (- 64%)
L190 Bahnhofstraße	650	680	550	-130 (- 19%)
L53 Ardetzenbergtunnel	510	550	190	-360 (- 65%)
L191a Hirschgraben	770	890	250	-640 (- 72%)

Wie in der Tabelle aufgezeigt, gehen die Prognosen für die Luftbelastung von einer überproportional starken Reduktion der LKW-Fahrten über die Bärenkreuzung aus. Nur unter dieser Annahme kann die UVE darstellen, der NO_2-Grenzwert an der Messstelle Bärenkreuzung könne bei Bau des Stadttunnels eingehalten werden (ausführlich siehe Punkt 3.18.2. NO_2-Belastung an der Bärenkreuzung über Vorsorgegrenzwert). Diese deutliche Reduktion der LKW-Fahrten über die Bärenkreuzung ist jedoch nur dann möglich, wenn kein Stau im Tunnel entsteht. Denn bei einer Sperrung des Tunnelarms Tisis können die LKWs das Tunnelsystem über die Bärenkreuzung umfahren.

Mit anderen Worten beruhen sämtliche Berechnungen der Luft- und Lärmbelastungen und damit der Genehmigungsentscheid auf der Annahme, ein hoher Anteil des Schwerverkehrs umfahre die Bärenkreuzung durch das Tunnelsystem. Auch ob die im Verkehrsbericht beispielhaft dargelegte emissionsmindernde Begleitmaßnahme „LKW-Durchfahrverbot“ real umgesetzt werden kann, ist von der Lösung der Problematik des LKW-Rückstaus abhängig. Wie stark Maßnahmen zur Lenkung des Güterverkehrs wirken können, lässt sich an zwei Veränderungen aufzeigen, die sich auf die Zollabfertigung Tisis/Schaanwald auswirkten:

Als 2006 die Abrufanlage erneuert wurde, wodurch eine flüssigere Zollabfertigung möglich wurde, nahm der LKW-Verkehr deutlich zu und erhöhte sich in sechs Jahren bis 2012 um fast ein Fünftel von etwa 570 auf 670 Schwerverkehrsfahrzeuge.

1999 führte die Regierung Liechtensteins das verlängerte Nachtfahrverbot als Reaktion auf eine Verlängerung der Zollabfertigungszeiten ein. Es gilt von 05:00 bis 07:30 Uhr und von 18:00 bis 22:00 Uhr für alle LKWs mit Ausnahme Leerfahrten, Zubringerdienst und Zollverfahren mit Spezialbewilligung. Aufgrund des Nachtfahrverbots können LKWs nur von 07:30 bis 18:00 Uhr durch Schaanwald durchfahren. Die Rechtmäßigkeit des Durchfahrverbots war von liechtensteinischen Gerichten bestätigt worden. Aus Gründen, die in den örtlichen Verhältnissen liegen, sei auch eine vorsorgliche Maßnahme gegen mögliche Verkehrszunahmen im öffentlichen Interesse und im Sinn der Alpenkonvention gelegen.

Wie ein langfristiger Vergleich der LKW-Zunahmen an allen Grenzübergängen Vorarlbergs zeigt, trägt das LKW-Nachtfahrverbot im Schaanwald dazu bei, dass sich die LKW-Fahrten an der Grenze Tisis/Schaanwald zwar verdoppelt haben, aber nur etwa halb so stark zunehmen wie an den anderen, größeren Grenzübergängen Vorarlbergs. Es ist davon auszugehen, dass täglich etwa 300 LKWs mehr die Route über die Bärenkreuzung und die Grenze benutzen würden, wenn das verlängerte Nachtfahrverbot nicht erlassen worden wäre.

Zollamt	**Schwerverkehr 1990**	**Schwerverkehr 2013**	**Relative Zunahme**
Tisis/Schaanwald	325	678	208 %
Meiningen	142	388	273 %
Koblach	15	126	840 %
Mäder	133	595	447 %
Hohenems	187	483	258 %
Lustenau	573	1634	285 %
Höchst	333	1055	316 %
Gesamt	**1.708**	**4.959**	**290 %**

(Quellen: Verkehrsplanung Vorarlberg 1992, Verkehrszählung Vorarlberg)

Durch das verlängerte Nachtfahrverbot besteht zurzeit ein LKW-Kapazitätsengpass an der Grenze Tisis/Schaanwald. Wird dieser aufgehoben, so dass 6,5 Stunden länger abgefertigt werden kann, erhöht dies die Kapazität des Zollamtes für die LKWs erheblich. In der Vergangenheit wurde von den Zollbehörden mehrfach angeregt, das verlängerte Nachtfahrverbot in Schaanwald aufzuheben. Auch aktuell wird dies in der Arbeitsgruppe zum grenzüberschreitenden Warenverkehr diskutiert.

Zurzeit hat eine Arbeitsgruppe zum grenzüberschreitenden Warenverkehr den Auftrag erhalten, für alle Zollübergänge zwischen Österreich und dem Schweizer Zollgebiet ein Konzept zu erarbeiten. In der Arbeitsgruppe ist die Öffentlichkeit nicht vertreten. Mit den von der Arbeitsgruppe beschlossenen Maßnahmen wird der Schwerverkehr gezielt über bestimmte Zollübergänge gesteuert. Wie dargelegt, wird über solche Maßnahmen indirekt auch beeinflusst, wo welche Luft- und Lärmbelastung auftritt.

Wie die Maßnahmen aussehen, mit denen der LKW-Stau vor der Grenze vermieden wird, ist somit ein entscheidungswesentliches Element. Es besteht nicht nur ein räumlicher und sachlicher Zusammenhang iSd § 2 Abs 2 UVP-G, sondern darüber hinaus auch ein Kausalzusammenhang. Daher sind sämtliche Maßnahmen zur Verhinderung des LKW-Staus dem Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ zuzurechnen. Von den Maßnahmen möglicherweise ausgehende Umweltauswirkungen wie die Flächeninanspruchnahme für Parkraum, Emissionsbelastungen aus der Parksituation sind daher bereits im UVP-Verfahren, also vor der Genehmigungsentscheidung zu ermitteln, und in der Gesamtbetrachtung zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung des UVP-Verfahrens darf nicht dadurch umgangen werden, dass die Maßnahmen in ein vom UVP-Verfahren getrenntes Verfahren ausgelagert werden. Ausführlich begründet wird dieser Aspekt unter Punkt 3.23. Sämtliche Maßnahmen zur Verhinderung des LKW-Staus haben daher auch in die Gesamtbetrachtung gem § 17 UVP-G einzufließen.

3.10. Verfahrensgang (Bescheid, S 54-57)

In der Darstellung des Verfahrensgangs fehlen sämtliche Vorgänge ab dem 02.06.2015 bis zur Erstellung des Bescheids am 15.07.2015.

Aus der Akteneinsicht der Bürgerinitiativen vom 27.07.2015 bekannt ist das Fehlen der nachfolgenden Vorgänge:

- Einbringen der Stellungnahmen im Rahmen des zweiten Parteiengehörs
- Schreiben vom 09.07.2015 der Konsenswerber, in dem sie auf eine Anfrage seitens der UVP-Behörde reagieren und Ausführungen zur Bestellung des SV Verkehr und Verkehrssicherheit machen
- Schreiben des SV Verkehr und Verkehrssicherheit vom 07.07.2015, in dem er auf die Kritikpunkte der Stellungnahmen zum zweiten Parteiengehör antwortet

Der angefochtene Bescheid gibt daher die entscheidungswesentlichen Ergebnisses des Ermittlungsverfahrens nicht im ausreichenden Maß wieder.

3.11. Mängel in der mündlichen Verhandlung (Bescheid, S 56)

In der mündlichen Verhandlung wurde die Behandlung von Themen abgelehnt, die hinsichtlich der Genehmigungsentscheidung wesentlich sind, was zur Folge hatte, dass deshalb im Bescheid hinsichtlich dieser Themen auch tendenziös begründet werden konnte. Dadurch wurde die Bf in ihrem Recht auf mündliches Gehör verletzt. Auch kam die belangte Behörde dem Grundsatz der Offizialmaxime nicht im ausreichenden Maße nach (§ 39 Abs 2 AVG). Der wirkliche, entscheidungsrelevante Sachverhalt konnte, ohne Berücksichtigung der Einwendungen und Beweisanbote der Parteien, nicht festgestellt werden. Dies betrifft vor allem folgende Punkte:

- Der Antrag, in der mündlichen Verhandlung auch die Alternativenprüfung zu behandeln wurde abgelehnt. In der rechtlichen Beurteilung wird nun aber auf die Alternativenprüfung eingegangen (Bescheid, S 136 und S 186) und sie als ausreichend beurteilt (S 189). Der SV für Verkehr und Verkehrssicherheit hat auch die durchgeführte Alternativenprüfung beurteilt (Bescheid, S 135)
- Der Antrag, die Kosten-Nutzen-Analyse zu behandeln, wurden ebenfalls abgelehnt, obwohl diesem Aspekt als Teil der Zweckmäßigkeitsprüfung, die im Rahmen der Alpenkonvention jedenfalls durchzuführen ist, eine hohe Bedeutung zukommt (Bescheid, S. 182ff). Handelt es sich beim Vorhaben um eine hochrangige Straße für den inneralpinen Verkehr, hat die Kosten-Nutzen-Analyse sogar Genehmigungsrelevanz.
- Eine Gesamtbetrachtung der Umweltauswirkungen auf das Gebiet Stadtschrofen wurde abgelehnt.

3.12. Hochabsorbierende Verkleidung Tunnelportal Tisis (Bescheid, S 125)

In der Liste der projektimmanenten Maßnahmen ist auch der Punkt „hochabsorbierende Verkleidung von Tunnelportalen“ enthalten. Konkret beschrieben werden die Lärmschutzmaßnahmen im schalltechnischen Bericht (TP_05.01-01a, Punkt 7). Ausgeführt wird, dass die Tunnelwände in den Portalbereichen Altstadt und Tosters mit hochabsorbierenden Elementen verkleidet werden. Am Tunnelportal Tisis hingegen sind schallharte Stützmauern (reflektierend) bis über die Oberkante der Tunnelöffnung vorgesehen. Der Tunnelquerschnitt wird jedoch soweit vorbereitet, dass bei Bedarf nachträglich absorbierende Wandelemente angebracht werden können.

Nach der Übersicht unter Punkt 6.4 des Berichts sind 8 Wohnhäuser in Tisis mit Immissionen von 51 bis 62 dB im Zeitraum Nacht betroffen.

Wie dargelegt wird, ist die Höhe der Verkehrsmengen und damit der Lärmbelastung aber umstritten. Sie ist abhängig von verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen und dem gewählten Zollregime für den LKW-Verkehr. Im belangten Bescheid fehlt jedoch die Auflage, Kontrollmessungen am Tunnelportal Tisis durchzuführen und erforderlichenfalls die Schallschutz-Maßnahme „Verkleidung mit hochabsorbierenden Elementen“ zu setzen. Nur durch die Vorschreibung dieser Auflage kann die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens „Stadttunnel Feldkirch“ hergestellt werden.

3.13. Behindertengerechtigkeit (Bescheid, S 128)

Nach § 38 Abs 2 lit a) Straßengesetz ist hinsichtlich der Verkehrssicherheit insbesondere der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, darunter auch der Menschen mit Behinderung, Rücksicht zu nehmen. Die rechtliche Beurteilung verweist hinsichtlich der Tunnelsicherheit auf den Sachverhalt bzw die Einreichunterlagen.

Gemäß Sachverhalt hat der Fluchtstollen im Tunnelarm Tisis ein Maximalgefälle von 10 %. In ihm ist auch ein Fluchtstiegenhaus notwendig, das einen Höhenunterschied von 12 m überwindet (Bescheid, S 110 und 112), wozu bei einer Stufenhöhe von 17.5 cm 69 Treppenstufen notwendig sind. Es fehlen konkrete Aussagen zur Behindertengerechtigkeit dieses Fluchtwegs für Personen, die auf einen Rollstuhl angewiesen oder eingeschränkt mobil sind. Im Tunnelsicherheitsbericht findet sich lediglich allgemeine Aussagen zu Maßnahmen hinsichtlich Berücksichtigung von Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderten Personen. Unter anderem wird „Unterstützung durch andere Personen bei der Selbstrettung“ genannt (TP_03.02-01a, S 24).

Der entscheidungswesentliche Sachverhalt wurde diesbezüglich nicht festgestellt und konnten so die anzuwendenden materiell-rechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen nicht geprüft und darüber im Rahmen der „Gesamtprüfung“ iSd § 17 UVP-G gesetzeskonform entschieden werden.

3.14. Tunnelsicherheit und Tunnelauslastung (Bescheid, S 128)

Zur Beurteilung der Tunnelsicherheit und der Planung des Lüftungssystems absolut notwendig ist die Kenntnis der Verkehrsmengen für den Zeitpunkt 10 Jahre nach Tunneleröffnung. Wie unter Punkt 3.15.1. Prognosehorizont 2025 oder 2035 (Bescheid, S 135) dargelegt wird, hat sich der Konsenswerber bei der Wahl des Prognosehorizonts für den Zeitpunkt 2025 kurz nach Inbetriebnahme entschieden. Zur Beurteilung der Tunnelsicherheit wurden die für 2025 ermittelten Verkehrsmengen hochgerechnet, indem sie um 0,5 % pro Jahr bzw 5,74 % für 10 Jahre erhöht wurden. (Verhandlungsschrift, S 68). Der SV Verkehr erklärt dazu, die Verkehrssteigerung bis zum Jahr 2035 stelle aus der Vielzahl möglicher Szenarien ein auf der „sicheren Seite“ liegendes Szenario dar (Bescheid, S 256). Der SV für Tunnelsicherheit ist bei seiner Beurteilung von diesen Verkehrsmengen ausgegangen.

Aus Sicht der Bf ist auf dieser Relation jedoch ein zu niedriger Hochrechnungsfaktor angesetzt worden, was sich plausibel nachweisen lässt:

- Die im Verkehrsmodell verwendeten jährlichen Steigerungsraten liegen zwischen 0,5 % und 1,74 %. Nur für den Binnenverkehr und die Relation Walgau-Liechtenstein kommt die niedrigste Steigerungsrate zur Anwendung. Für den Verkehr, der weitere Distanzen zurücklegt und das Tunnelsystem benutzt, verwendet das Verkehrsmodell höhere Steigerungsraten, beispielsweise für die Relation Rheintal-FL 1,74 %. Da das Tunnelsystem nicht nur für den Binnenverkehr genutzt wird, sondern insb vom Ost-West-Verkehr, ist von einer signifikant höheren Steigerungsrate auszugehen als für die Prognose 2035 verwendet.

- Im Achraintunnel, der Landesstraße L200, hat die Verkehrsmenge von 2013 auf 2014 von 10.824 KFZ-DTV auf 11.060 KFZ-DTV zugenommen, was einer Zunahme von 2,2 % entspricht.
- Die schweizerische Bundesbehörde ASTRA empfiehlt, für eine Abschätzung der Entwicklung des Gesamtverkehrs die mittlere jährliche Zuwachsrate von 1,5 % zu verwenden. Der Lastwagenanteil am Gesamtverkehr kann gleich bleibend angenommen werden (Richtlinie ASTRA 13001, Lüftung der Strassentunnel, S 49).

Basierend auf diesen Fakten ist es aus Sicht der Bf plausibel, dass der Hochrechnungsfaktor deutlich höher angenommen werden muss wie in den UVE-Unterlagen. Geht man von der ASTRA-Empfehlung aus, nimmt eine durchschnittlichen Verkehrszunahme von +1,5 % pro Jahr im Tunnelsystem an und berechnet die Verkehrsmengen (Tabelle unten), wird im Tunnelast Felsenau bereits 10 Jahre nach Inbetriebnahme die Verkehrsmenge von 16.500 JDTV, die laut Sicherheitsdokumentation zu den wichtigsten Merkmalen des Tunnelbauwerks gehört, überschritten (TP_03.02-01a, Punkt 3.1, S 11). Weshalb diese Zahl zu den wichtigsten Merkmalen gehört, konnte an der mündlichen Verhandlung nicht beantwortet werden und wurde im UVE-Verfahren auch nicht ermittelt. Aus Sicht des SV Verkehrs sei es definitiv keine Kapazitätsgrenze (Bescheid, S 256), aus Sicht des SV für Tunnelsicherheit sei sie nicht als Verkehrssicherheitskapazitätsgrenze anzusehen (Verhandlungsschrift, S 47).

Vollausbau	**2025** Verkehrsmodell	**2035** jährlich: 0,5 % 10 Jahre: 5,7 %	**2035** jährlich: 1,5 % 10 Jahre: 17,2 %	**2040** jährlich: 2,2 % 15 Jahre: 24,3 %
Tunnelast Felsenau	14.390	15.216	16.700	19.945
Tunnelast Altstadt	13.150	13.904	15.261	18.226
Tunnelast Tosters	10.550	11.150	12.244	14.622
Tunnelast Tisis	9.600	10.151	11.141	13.306

Geht man von einer jährlichen Steigerungsrate von 2,2 % wie im Achraintunnel aus, wird 15 Jahre nach Inbetriebnahme des Tunnelsystems das Verkehrsaufkommen von ca 10.000 DTV je Richtung erreicht, das gem Anlage zum Straßentunnel-Sicherheitsgesetz ein Hauptentscheidungskriterium dafür ist, dass eine zweiröhrige Tunnelanlage mit Richtungsverkehr vorhanden sein muss. Diese Bestimmung kann aus Sicht des SV Verkehr als Kapazitätsgrenze für das Tunnelsystem herangezogen werden (Bescheid, S 256).

Weder in der UVE noch im UVP-Verfahren wurde die Kapazitätsgrenze oder die Leistungsfähigkeit des Tunnelsystems dargestellt. Am Sachverständigentag vom 14.11.2013 wurde festgehalten, ein Planungsbüro solle die Leistungsfähigkeit des Kreisels abschätzen (Memo, 14.11.2013, S 6). Der SV Verkehr erklärt dazu, die theoretische Leistungsfähigkeit liege jedenfalls über 16.500 DTV. Eine wider Erwarten eintretende Überlastung könne mit Zufahrtsbeschränkungen vermieden werden (Bescheid, S 256). Er geht jedoch nicht darauf ein, dass in diesem Fall der Verkehr, der im Tunnelsystem keinen Platz mehr hat, über die alte Route über die Bärenkreuzung geführt werden muss und sich diese Vorgehensweise nicht mit der Annahme verkehrsmindernder Begleitmaßnahmen vereinbaren lässt. Ob das Projektziel der dauerhaften Entlastung der Bärenkreuzung vor diesem Hintergrund mit dem Stadttunnel Feldkirch erreicht werden kann, wurde nicht ermittelt.

Da insb einspurige Kreisverkehre bei sehr hohen Verkehrsaufkommen an ihre Einsatzgrenzen kommen und Kreisverkehre dann eine geringere Leistungsfähigkeit aufweisen, wenn wie

im Vorhaben Stadttunnel auf einer Hauptrelation (Morgenspitze Relation Walgau-Liechtenstein) links abgebogen werden muss (Kreisverkehrsanlagen in der Steiermark, S 6 und 12), ist die Leistungsfähigkeit des Tunnelsystems bzw die Kapazitätsgrenze ein wesentliches Merkmal des Projektes. Es gehört somit nach § 6 Abs 1 UVP-G zur Beschreibung des Vorhabens. Die Leistungsfähigkeit des Tunnelsystems kann mit der RVS 03.05.14, die die Vorgehensweise für die Planung von Kreisverkehren auf öffentlichen Straßen im Freiland enthält, ermittelt werden.

Wie dargelegt, wurde das zu erwartende Verkehrsaufkommen für 10 und 15 Jahre nach Inbetriebnahme, das eine wesentliche Grundlage zur Beurteilung des Lüftungssystems und der Tunnelsicherheit darstellt, mit der minimal möglichen Steigerungsrate von 0,5 % ermittelt, ohne dass dies plausibel und nachvollziehbar begründet wurde. Es konnte somit auch nicht schlüssig nachgewiesen werden, dass die einröhrige Tunnelanlage die Verkehrsmengen auf längere Zeit aufzunehmen vermag. Ein Tunnelsystem mit Kreisverkehr kann jedoch nicht wie ein normaler Tunnel einfach um eine zweite Röhre erweitert werden. Die Leistungsfähigkeit bzw Kapazitätsgrenze zu kennen, ist vor diesem Hintergrund entscheidungswesentlich. Welche Bedeutung die Verkehrsmenge von 16.500 JDTV hat, die laut Sicherheitsdokumentation zu den wichtigsten Merkmalen des Tunnelbauwerks gehört, wird auch im Bescheid nicht ausgeführt.

Da für die Beurteilung der Tunnelsicherheit und des Lüftungssystems das Verkehrsaufkommen für das Prognosejahr 2035 nicht berechnet, sondern nur abgeschätzt wurde, und das Verkehrsaufkommen für 2040 sowie die Kapazitätsgrenze des Tunnelbauwerks nicht ermittelt wurden, ist die UVE nicht vollständig und ist sie nicht nachvollziehbar. Eine gesetzeskonforme Beurteilung der Tunnelsicherheit des Vorhabens mit all seinen Auswirkungen gem § 38 Abs 1 Straßengesetz war der belangten Behörde sohin nicht möglich und hat es die belangte Behörde zudem rechtswidrig unterlassen, den entscheidungswesentlichen Sachverhalt objektiv zu erheben, was einen Verstoß gegen § 37 AVG (objektive Sachverhaltsfeststellung) bedeutet.

3.15. Verkehr und Verkehrssicherheit (Bescheid, S 135-139)

Das Verkehrsmodell nimmt im UVP-Verfahren die zentrale Rolle ein, weil die entscheidungswesentlichen Umweltbelastungen des Straßeninfrastrukturprojektes „Stadttunnel Feldkirch“ vom Verkehr ausgehen, der durch das Vorhaben entsteht, und die Höhe der Luft- und Lärmbelastungen unmittelbar von den ermittelten Verkehrsmengen abhängig ist. Dies stellt auch der Bescheid fest: „*Der Bereich Verkehr und Verkehrssicherheit stellte einen zentralen Aspekt für die Beurteilung des Vorhabens insofern dar, als die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens Ausgangspunkt für die Beurteilung bestimmter Umweltauswirkungen waren. Aus diesem Grund bauten einige Fachgutachten auf dem verkehrstechnischen Gutachten auf.*“ (Bescheid, S 135)

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen wird ua für die Dimensionierung der Tunnelbe- und entlüftung (Bescheid, S 130) und die Beurteilung der Tunnelsicherheit hinsichtlich des Gegenverkehrsbetriebs (Bescheid, S 132) herangezogen. Der Amtssachverständige für Lufthygiene weist auf die Tatsache hin: „*dass die Verkehrszahlen und Verkehrsdaten als Inputparameter für ein lufthygienische Immissionsprognose von zentraler Bedeutung sind*“ (Stellungnahme, 07.04.2015, S 2). Der Amtssachverständige für Lärmtechnik schreibt: „*Grund-*

sätzlich wird bei der schalltechnischen Berechnung der verkehrsbedingten Schallimmissionen davon ausgegangen, dass die die zur Verfügung stehenden Zahlen korrekt sind" (Ergänzende Stellungnahme, 30.01.2015, S 5). Die zentrale Bedeutung des Verkehrsmodells wird nicht nur von der Einschreiterin, sondern auch von den Verkehrsplanern sowie den SV in ihren Berichten und Gutachten betont und ist somit unbestritten.

Welche Verkehrszahlen jeweils relevant sind, ist abhängig von dem Gegenstand der Untersuchung. Für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sind die absoluten Verkehrsmengen nach Inbetriebnahme des Vollausbaus maßgeblich. Für die Ermittlung, in welchem Raum der Stadttunnel erheblich zur Luft- oder Lärmbelastung beiträgt, ist die relative Zunahme zwischen Nullplanfall und Vollausbau entscheidungswesentlich.

Mit den Annahmen im Verkehrsmodell können die absoluten und relativen Verkehrsmengen entscheidungswesentlich beeinflusst werden. Besonders bedeutend für die absolute Höhe der Verkehrsmengen ist der Prognosehorizont, der Steigerungsfaktor (auch Hochrechnungsfaktor genannt) und die Funktion als Autobahnverbindung (Anteil inneralpiner und alpenquerender Verkehr). Die Höhe der relativen Veränderung verwendet als Basis die absoluten Verkehrsmengen in der Nullprognose und ist insb abhängig vom Reisezeitgewinn. Wird einer der genannten Annahmen nur wenig verändert, werden Irrelevanzgrenzen überschritten, so dass eine Genehmigung nach § 17 UVP-G ohne weitere Auflagen nicht möglich ist. Ohne die verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen kann die Genehmigung so oder so nicht erteilt werden. Im gegenständlichen Fall ist die Genehmigung auch wesentlich abhängig von der Entwicklung des Schwerverkehrs. Innerhalb der Vielzahl an Annahmen konzentriert sich die Bf daher auf diese Aspekte und zeigt in den nachfolgenden Punkten entscheidungswesentliche Mängel im Verkehrsmodell auf.

Dass das Verkehrsmodell von November 2014 nicht korrekt sein kann, ergibt sich bereits aus einem Vergleich der Fahrzeugmengen in den Tunnelästen Tosters und Tisis. Der Ast Tisis führt an die Grenze Tisis/Schaanwald und liegt auf der Relation, auf der Feldkirch durchfahren wird. Der Ast Tosters nimmt den Verkehr nach Tosters, nicht aber den Durchgangsverkehr auf. Sämtliche Vorstudien kamen deshalb zum Ergebnis, der Ast Tisis nehme deutlich mehr Verkehr auf als der Ast Tosters.

Studie	**Ast Felsenau**	**Ast Tisis**	**Ast Tosters**
Zwischenstand Okt 2006, Variante 5.1 Gesamtverkehr 2020	13.000	12.700	6.900
Gesamtverkehrskonzept Feldkirch 2009 S 25, Vollausbau 2020	14.900	14.800	7.700
UVE, Verkehrsmodell Nov 2014	14.720	9.750	10.800

Vergleicht man die Verkehrsmengen in den Ästen Tisis und Tosters, stellt man eine stark gegenläufige Entwicklung fest. Vom Verkehrsmodell Gesamtverkehrskonzept Feldkirch 2009 zum UVE-Modell nimmt das Verkehrsaufkommen im Ast Tisis um ein gutes Drittel ab, während das im Tunnelast Tosters um ein gutes Drittel zunimmt. Hier findet eine massive Verkehrsverlagerung statt, die völlig im Widerspruch zu vorangegangenen Untersuchungen steht. Im belangten Bescheid nennt der SV drei Gründe für die Unterschiede: niedrigere Verkehrsmengen bei Tisis und höhere bei Tosters im Basisjahr, geringere Steigerungsraten nach Liechtenstein, geänderte Berechnung des induzierten Verkehrs (Bescheid, S 240). Die-

se Erklärungen machen derartige Veränderungen zwar plausibel, können aber als Begründung für eine Differenz dieser Größenordnung nie ausreichen.

Nachfolgend wird aufgezeigt, dass mehrere Annahmen im Verkehrsmodell so gewählt wurden, dass sie sich positiv auf die Genehmigung (§ 17 UVP-G) auswirken. Entscheidungswesentlich ist das Zusammenspiel dieser Annahmen, die in ihrem Zusammenwirken das Verkehrsmodell entscheidungswesentlich verfälschen, was zur Folge hat, dass in der Gesamtbetrachtung die Luft- und Lärmbelastungen, die auf die betroffene Bevölkerung in den Gebieten außerhalb der Tunnelportale zukommen, bagatellisiert werden. Werden auch nur einzelne Annahmen minimal bzw rechtskonform verändert, ergibt eine Gesamtbetrachtung, dass durch das Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ und seine Auswirkungen schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Nebenbestimmungen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können. Wie aufgezeigt werden wird, ist der Genehmigungsantrag der Konsenswerber auf Grund der zu erwartenden schwerwiegenden Umweltbelastungen abzuweisen. Die belangte Behörde hat es unterlassen, den für die Erledigung der Verwaltungssache maßgebenden Sachverhalt von Amts wegen festzustellen (§§ 37 und 39 Abs 2 AVG). Anstelle gebetsmühlenartig zu betonen, dass die Untersuchungsergebnisse der Konsenswerber sowie ihre sonstigen Vorbringen valide seien, hätte die belangte Behörde durch Aufnahme von Beweisen und unter Berücksichtigung der Einwände der Parteien den wahren Sachverhalt festzustellen gehabt. Da der Erlassung des angefochtenen Bescheides die Feststellung des maßgebenden (wahren) Sachverhaltes nicht vorangegangen ist, ist die darin enthaltene Genehmigung des Vorhabens rechtswidrig.

3.15.1. Prognosehorizont 2025 oder 2035 (Bescheid, S 135)

Beim Prognosehorizont im Verkehrsmodell handelt sich um eine der zentralen Annahmen im Verkehrsmodell. Je weiter er in die Zukunft gesetzt wird, desto höher sind die absoluten Verkehrsmengen bei Inbetriebnahme. Davon abhängig ist die Höhe der absoluten Luft- und Lärmbelastung bzw die in der UVP erforderliche Prüfung, ob die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Gesundheit eingehalten werden können. Der Rechtsfrage, ob für die Prognose der Auswirkungen der Zeitpunkt 2025 kurz nach Inbetriebnahme des Tunnelsystems verwendet wird oder wie von der Bf vorgeschlagen der Zeitpunkt 2035 zehn Jahre nach Inbetriebnahme, kommt deshalb eine genehmigungsrelevante Bedeutung zu.

Die Prognose 2025 stellt die Situation dar, zu der laut UVE-Unterlagen und damit den eigenen Angaben der Konsenswerber die höchsten Entlastungen für Anrainer und Umwelt gegenüber dem Bestand zu erwarten (TP_03.01-01a, Punkt 8, S 51). Aufgrund der dann erst geringen Verkehrszunahme sind zu diesem Zeitpunkt aber auch die Belastungen für die Menschen außerhalb der Tunnelportale noch am geringsten. Aus Sicht der Bf ist dieser Zeitpunkt nicht angemessen gewählt, weil die Verkehrsmengen ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme wieder zunehmen und es Ziel des IG-L ist, die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub in einem realistischen Szenario langfristig einhalten zu können.

Der SV Verkehr beurteilt den Prognosehorizont für die Verkehrsprognose mit dem Jahr 2025 als aus fachlicher Sicht angemessen gewählt (Bescheid, S 135). In seiner Stellungnahme dazu erklärt er, Verkehrsprognosen für das Jahr 2035 seien für den Fachbereich Verkehr nicht notwendig (Stellungnahme, 14.02.2011, S 3). Ein Prognosehorizont 10 Jahre nach Inbetriebnahme ist jedoch für die Ermittlung der Luft- und Lärmbelastung wesentlich. Dies ist

zu berücksichtigen. Anders als der SV Verkehr weisen Leitfäden und auch die Lehre auf die Abhängigkeit des Prognosehorizontes von der Inbetriebnahme der Straßeninfrastruktur hin.

Bei Infrastrukturvorhaben (Straßen 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 mit umfassen (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 1.00 § 6 UVP-G Rz 44). Allfällige Steigerungen der Kapazitäten sind nach Inbetriebnahme jedenfalls angemessen zu berücksichtigen (*Raschauer* in *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G^3, § 6 Rz 11).

In der Richtlinie 13001, Lüftung der Strassentunnel, schreibt das schweizerische Bundesamt für Strassen, ASTRA, als Mindestanforderung vor, die Verkehrsmengen im Jahr der geplanten Eröffnung sowie 10 Jahre danach zu ermitteln. Das bedeute in der Planungsphase einen Prognosehorizont zwischen 15 und 25 Jahren. Die Betrachtung eines späteren Zeitpunktes sei aufgrund der Unsicherheiten solcher Prognosen nicht zweckmäßig (ASTRA 13001, S 16)

Der von der Bf geforderte Prognosehorizont 2035 führt dazu, dass in der Planungsphase ein Prognosehorizont von 25 Jahren gewählt werden muss. Wie dargelegt, ist dieser Antrag unter Bezug auf einer dem SV Verkehr gleichwertigen fachlichen Ebene sachgerecht.

Der Prognosehorizont 2025 wurde bereits am 01.02.2011 in der Besprechung Mobilitätsprognose diskutiert. Der SV Verkehr nahm an dieser Sitzung teil. Die Frage, ob alternativ der Prognosehorizont 2035 zu verwenden sei, war mit der Begründung abgelehnt worden, Aussagen seien dann nicht wirklich seriös möglich. Bei möglicher Kompensation der Verkehrszunahmen zwischen 2025 und 2035 durch eine weitere Verminderung der Emissionen im Zeitraum von 2025 bis 2035 könne auf die Modellierung des Prognosejahres 2035 verzichtet werden. (im Akt: Konsenswerber_StN_09072015_Anlage2.pdf).

Das zweite Argument ist nicht zutreffend, weil sich die Fahrzeugtechnik nicht noch weiter verbessern wird. Der SV für Lufthygiene wies in der mündlichen Verhandlung darauf hin, dass von einer signifikanten weiteren Verminderung der Stickstoffdioxid- und Feinstaub-PKW-Emissionsfaktoren nach 2025 nicht ausgegangen werden kann (Präsentation Lufthygiene, Folien 20/21). Er bestätigte auch, dass der Stickstoffdioxidausstoß der Schwerverkehr-Fahrzeuge jüngeren Datums generell unterschätzt wird (Bescheid, S 284). Die Begründung, mit der Anfang 2011 beschlossen wurde, anstelle des Prognosejahres 2035 das Prognosejahr 2025 zu verwenden, entbehrt somit der notwendigen fachlichen Grundlage.

Wie nachfolgend unter Punkt 3.18.2. NO_2-Belastung an der Bärenkreuzung über Vorsorgegrenzwert ausgeführt wird, kann der NO_2-JMW-Grenzwert von 35 µg/m^3 bei Verwendung des Prognosehorizonts 2025 genau eingehalten werden. Da die Verkehrsmenge ab diesem Zeitpunkt zunimmt und die Emissionsfaktoren nur noch unerheblich sinken, ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass der NO_2-JMW-Grenzwert 35 µg/m^3 zum Zeitpunkt 2035 nicht mehr eingehalten werden kann.

Das Argument des SV Verkehr, der Mangel des zu kurzen Prognosezeitpunkts 2025 könne dadurch geheilt werden, dass die Annahme des induzierten Verkehrs verdoppelt wurde, es

sich somit um eine „Verkehrsprognose 2025+“ handle (Bescheid, S 230), vermag auch nicht zu überzeugen. Damit wird zwar der induzierte Verkehr zum Prognosezeitpunkt 2025 erhöht, aber immer noch auf die weitere Erhöhung der Verkehrsmenge um 10 Jahre verzichtet. Auch unter Anwendung der Verdoppelung ist die prognostizierte Verkehrsmenge niedriger als wenn sie für den Zeitpunkt 2035 berechnet wird. Der zu kurze Prognosehorizont kann auch nicht wie vom SV Verkehr vorgeschlagen über ein nachträgliches Monitoring saniert werden, weil die für die Genehmigung erforderlichen Nachweise vor der Genehmigungsentscheidung erbracht werden müssen.

Ob der Prognosezeitpunkt 2025 oder 2035 in der UVE verwendet wird, ist für die Genehmigungsentscheidung wesentlich, weil verschiedene Beurteilungen wie Tunnelsicherheit und Leistungsfähigkeit, vor allem aber die Berechnungen der entscheidungswesentlichen Umweltauswirkungen Luft und Lärm von den prognostizierten Verkehrsmengen abhängen. Wird für die Prognose der Zeitpunkt der Inbetriebnahme gewählt, an dem die höchsten Entlastungen und die geringsten Belastungen auftreten, werden sämtliche Auswirkungen zu dem für die Genehmigung günstigsten Zeitpunkt berechnet.

Da der Prognosezeitpunkt mit 2025 zu kurz angenommen wurde, war es der belangten Behörde nicht möglich, die Umweltauswirkungen des Projektes „Stadttunnel Feldkirch“ abzuschätzen. Eine gesetzeskonforme Gesamtbetrachtung des Vorhabens mit all ihren Auswirkungen gem § 17 Abs 5 UVP-G war ihr sohin nicht möglich und hat es die belangte Behörde zudem rechtswidrig unterlassen den entscheidungswesentlichen Sachverhalt objektiv zu erheben, was einen Verstoß gegen § 37 AVG (objektive Sachverhaltsfeststellung) bedeutet.

Da die Annahme, den Prognosehorizont 2025 zu verwenden, bereits Anfang 2011 unter Beisein des SV Verkehr diskutiert und beschlossen wurde, beurteilt er gleichsam seine eigene Einschätzung, wenn er diese Annahme im Laufe des UVP-Verfahrens aufgrund der Einwendungen zu begutachten hat. Aufgrund der sich daraus ergebenden fehlenden Objektivität ist er bei der Beurteilung des Prognosezeitpunktes befangen. Die Bf beantragt daher, seine Beurteilung zumindest unbeachtet zu lassen. Da durch die Mitwirkung eines befangenen Organs (Sachverständige Verkehr) aber gravierende Bedenken gegen die sachliche Richtigkeit des Bescheids bestehen, leidet das Verfahren an einem Mangel. Da der Sachverständige an der Ermittlung des maßgeblichen Sachverhaltes wesentlich mitgewirkt hat, ist dieser neu zu erheben, die vom befangenen Sachverständigen gesetzten Amtshandlungen zu wiederholen oder zu ergänzen und auf Grund des nunmehr festgestellten Sachverhaltes in der Sache neu zu entscheiden.

3.15.2. Reisezeitmessungen und induzierter Verkehr (Bescheid, S 136)

Die Höhe des Reisezeitgewinns beeinflusst die Höhe des induzierten Verkehrs. Es besteht ein annähernd linearer Zusammenhang. Wie weitreichend sich eine Erhöhung des Reisezeitgewinns auswirkt, lässt sich an der Wirkung erkennen, die sich aufgrund der im UVP-Verfahren notwendigen Korrektur der Reisezeiten ergab. Nach Erhöhung des Reiszeitgewinns um rund 1 bis 2 Minuten musste die Annahme für den induzierten Verkehr auf der Relation Walgau-Liechtenstein von 4,3 % auf 7,6 % angehoben werden. In der Folge erhöhte sich auch die durch den Stadttunnel Feldkirch induzierte Verkehrsmenge an der Grenze Tisis/Schaanwald um 19 % von 1.490 auf 1.770 Fahrzeuge pro Tag. Gleichzeitig reduzierte sich die Entlastungswirkung an den Straßen im Stadtzentrum, beispielsweise am Hirschgra-

ben um -11 % von 7.380 auf 6.570 Fahrzeuge pro Tag. Wird der Reisezeitgewinn auf dieser Relation nur um eine weitere Minute angehoben, erhöhen sich die Luftbelastungen außerhalb der Tunnelportale so stark, dass Irrelevanzgrenzen überschritten werden und der Untersuchungsraum ausgedehnt werden muss.

Von welchen Reisezeiten das Verkehrsmodell ausgeht, ist somit entscheidungswesentlich für die Ermittlung der Entlastungs- und Belastungswirkung und daher genehmigungsrelevant. Die Konsenswerber haben es unterlassen, in der UVE die Annahme der Reisezeiten in die jeweilige Richtung darzustellen, so dass die Annahmen nicht überprüfbar und nicht nachvollziehbar sind.

Hinsichtlich der einzigen Reisezeit, die in der UVE nachvollziehbar dargestellt wird, konnte im UVP-Verfahren nachgewiesen werden, dass die ihr zugrunde liegenden Messungen in einem der beiden Monate mit den geringsten Verkehrsmengen durchgeführt worden waren und eine Fahrzeit falsch ermittelt wurde. Die Konsenswerber mussten daher weitere Reisezeitmessungen durchführen. Diese sind aber immer noch umstritten.

Gem dem angefochtenen Bescheid erklärt der SV Verkehr zu den Reisezeitmessungen, es handle sich insofern um ein worst-case Szenario als zu erwartende Optimierungen bei den Ampelsteuerungen nicht berücksichtigt worden seien (Bescheid, S 136). Unberücksichtigt lässt der SV Verkehr bei dieser Argumentation, dass eine Optimierung der Ampelanlage auch eine verkehrserhöhende Wirkung auf die Nullprognose hat und dies ebenfalls nicht berücksichtigt wurde. Der Einfluss der Optimierung der Ampelanlage gleicht sich somit aus und ist unerheblich. Aufgrund ihrer Unbestimmtheit hat sie unberücksichtigt zu bleiben.

Wie nachfolgend dargelegt, wird der Reisezeitgewinn und damit die Höhe des induzierten Verkehrs mit dem zwischen den Konsenswerbern und dem SV Verkehr abgestimmten Konzept (zu) niedrig gehalten. Dass die verwendete Reisezeit von 09:23 Minuten zu niedrig angesetzt ist und mindestens 11 Minuten betragen sollte, ergibt sich auch aus der Plausibilitätsprüfung.

3.15.2.1. Plausibilitätsprüfung der angenommenen Reisezeit

Zur Prüfung, ob die Annahme vom November 2014, die durchschnittliche Reisezeit betrage 09:23 Minuten, plausibel ist, kann die in der Schweiz verwendete Rechenmethode herangezogen werden (ARE, Reisezeiten und ÖV-Klassen, August 2008, Seite 7). Dies im Sinne einer Grobprüfung. Dem widerspricht auch der SV Verkehr nicht (Bescheid, S 234):

(2 x Reisezeit unbelastetes Netz + 3 x Reisezeit belastetes Netz) / 5

Nimmt man unter Bezug auf die Reisezeitmessungen vom Herbst 2014 an, die durchschnittliche Reisezeit im unbelasteten Netz betrage 7 Minuten (Samstag und Sonntag von 6-8 Uhr gefahren) und diejenige im belasteten 13:39 Minuten (Durchschnitt der Fahrtzeiten Mo-Fr von 7-18 Uhr), ergibt sich insgesamt eine durchschnittliche Reisezeit von 11 Minuten, also eine um 01:37 Minuten höhere Reisezeit als angenommen. Ein um eineinhalb Minuten erhöhter Reisezeitgewinn verändert die Verkehrsmengen erheblich (siehe oben) und ist daher als entscheidungswesentlich einzustufen. Verwendet man eine besonders kurze Reisezeit von 6 Minuten im unbelasteten Netz und eine etwas längere Reisezeit von 18 Minuten im belasteten Netz, ergibt sich sogar eine durchschnittliche Reisezeit von 13:12 Minuten.

Aufgrund der Plausibilitätsprüfung ist davon auszugehen, dass die im Verkehrsmodell vom November 2014 verwendete Reisezeit von 09:23 Minuten zu niedrig angesetzt ist. Folgende Kritikpunkte stützen diese Annahme:

3.15.2.2. Konzept verwendet nicht repräsentative Reisezeitmessungen

Eingewendet wurde im Verfahren, dass die alten Reisezeitmessungen vom Januar mit nur 12 Fahrten ermittelt wurden und auch im Herbst 2014 am Samstag und Sonntag nur wenige Fahrten (11 und 10) durchgeführt worden waren. Diese Ergebnisse basieren somit auf nicht repräsentativen Messungen, sind statistisch nicht haltbar und eignen sich daher nicht für die Ermittlung der durchschnittlichen Reisezeit. Nicht korrekt ist es daher, dass sie an 7 von 12 Monaten verwendet werden. Auf die weitere Verwendung dieser mit wenigen Stichproben ermittelten Reisezeiten vom Januar 2012 ist zu verzichten.

Der SV Verkehr führt dazu lediglich aus, die Anzahl der Befahrungen (190 für die Strecke A14-Grenze) reiche aus, um eine repräsentative mittlere jährliche Reisezeit zu ermitteln (Bescheid, S 234). Damit geht er jedoch nicht auf den eigentlichen Kritikpunkt ein. Es geht nicht darum, wie viele Messungen insgesamt durchgeführt wurden, sondern darum, dass das Rechenverfahren an zwei Drittel der Tage nicht repräsentative Reisezeitmessungen benutzt.

Die Reisezeiten im Januar 2012 und für die Samstage/Sonntage im Nov 2014 erfassten mit vier Fahrten jeweils eine Situation, beispielsweise wurde im Januar 2012 die Morgenspitze und die Abendspitze mit je 4 Fahrten gemessen. Mit wenigen, nur an wenige Tagesstunden durchgeführten Messungen lässt sich ein komplexer Tagesgang nicht abbilden. Trotzdem werden diese Messungen verwendet.

Das Konzept der Reisezeitermittlung geht von zwei unterschiedlichen Monats-Reisezeiten aus. Es verwendet an den 7 Monaten mit etwas niedrigerem Verkehrsaufkommen die nicht repräsentativen Reisezeitmessungen vom Januar 2012 und an den 5 Monaten mit etwas höherem DTV die vom Oktober 2014. Die Differenz zwischen dem täglichen Verkehrsaufkommen beträgt nur etwa 2.000 Fahrzeuge. Extrem ist jedoch der Unterschied der Reisezeiten in den Spitzenstunden. Dass es mehr als die Hälfte des Jahres zu keinen Staus in den Spitzenstunden kommt, widerspricht der Realität und ist unplausibel.

Arbeitsverkehr fährt morgens Richtung Grenze, abends in Gegenrichtung	Monat mit niedrigem DTV: 10.064	Monat mit hohem DTV: 12.009
Knoten A14 => Grenze, 8 - 9 Uhr	07:10 Min	21:15 Min
Knoten A14 => Grenze, 13 – 14 Uhr	08:42 Min	21:20 Min
Grenze => Knoten A14, 16 - 17 Uhr	08:10 Min	16:45 Min
Grenze => Konten A14, 17 – 18 Uhr	08:45 Min	18:15 Min

Das Konzept zur Ermittlung der Reisezeiten verwendet die stark umstrittenen, im Januar-Monat mit einem extrem niedrigen Verkehrsaufkommen ermittelten Reisezeiten für 7 Monate (207 Tage) und in den anderen 5 Monaten an 21 Samstagen und 21 Sonntagen, also an insgesamt 249 von 365 Tagen. Somit beeinflussen diese Reisezeiten das Ergebnis zu mehr als zwei Drittel (68 %). Dies ist nicht sachgerecht. Die belangte Behörde hat somit rechtswid-

rig unterlassen den entscheidungswesentlichen Sachverhalt objektiv zu erheben, was einen Verstoß gegen § 37 AVG (objektive Sachverhaltsfeststellung) bedeutet.

3.15.2.3. Annahme für Randstunden unplausibel

Bei der Festlegung der Reisezeiten für die nicht erhobenen Stunden trafen die Konsenswerber Annahmen, die nach eigenen Aussagen tendenziell zu einer Überschätzung der Fahrzeit führen. Beispielsweise beträgt die minimale Fahrzeit von der Grenze Tisis zur A14 06:15 Minuten, die in der Gegenrichtung aber nur 05:30 Minuten (Stadttunnel Feldkirch Planfälle 2025, S 18).

Die Wertung, es handle sich um eine Überschätzung der Fahrzeit, entbehrt jeder fachlichen Grundlage. Die angenommene Zeit von 05:30 Minuten liegt unter der theoretisch möglichen Zeit von 05:43 Minuten (entspricht 54 km/h), die laut eigenen Angaben der Konsenswerber im Minimum notwendig ist, um vom Knoten A14 bis zur Liechtensteiner Grenze ohne Beeinflussung durch andere KFZ (z.B. während der Nacht) zu fahren (TP_03.01-01a, Tabelle 21). Zudem widersprechen die angenommenen Nacht-Reisezeiten komplett der Aussage im November-Bericht zu den Planfällen: „*Die erhöhten Reisezeiten sind dabei nicht symmetrisch, d.h. vom Walgau in Richtung Feldkirch sind die Reisezeiten um rund 1 Min. länger als in der Gegenrichtung*“ (Punkt 6.1). Es ist davon auszugehen, dass sich die Fahrtzeiten nachts bei geringem Verkehr zwar annähern (kleinerer Zeitunterschied), keinesfalls aber die in der Regel längere Reisezeit in eine Richtung nachts auf einmal zu der deutlich kürzeren wird.

Die Reisezeit-Annahmen von 06:45 Minuten für die Richtung A14 zur Grenze resp von 06:37 Minuten von der Grenze zur A14, die für die Zeit von 22 Uhr bis Mitternacht getroffen wurde, erscheinen vor diesem Hintergrund plausibel, keinesfalls jedoch die deutlich kürzere Zeit von 05:30 Minuten, die in der Nacht für die Richtung A14 zur Grenze verwendet wurde.

3.15.2.4. Reisezeit im Tunnel zu hoch angenommen

Das Tunnelsystem wurde für die Höchstgeschwindigkeit 60 km/h geplant. Für die Ermittlung der Reisezeiten durch den Tunnel auf der Relation Knoten A14 – Grenze Tisis/Schaanwald hat der SV Verkehr eine mittlere Geschwindigkeit von 40 km/h und Verlustzeiten an den Knotenpunkten angenommen (Stellungnahme 29.05.2015, S 32. Wie dargestellt, empfiehlt der Bescheid lediglich, die zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Tunnelästen auf 50 km/h und im Kreistunnel auf 40 km/h zu beschränken. Die Annahme des SV Verkehr, die durchschnittliche Reisezeit im Tunnel betrage 06:00 Minuten, überschätzt somit die Reisezeit.

Die von ihm berechneten Reisezeiten im Tunnel sind auch im Vergleich zu den Reisezeitmessungen unplausibel. Dass für die kurze Fahrt durch den Tunnel, bei welcher über 17 Kreuzungen umfahren werden und auf der weder Fußgänger noch Radfahrer ein Risiko darstellen, im gering belastetem Straßennetz nur 05:33 Minuten dauern wird und damit gleich lange dauert wie die Fahrt auf der bestehenden Strecke, ist realitätsfremd.

3.15.2.5. Höhe des induzierten Verkehrs ist nicht plausibel

Dass der Reisezeitgewinn und damit die Höhe des induzierten Verkehrs im Verkehrsmodell falsch angenommen werden, lässt sich über einen Vergleich mit der Realität feststellen.

Der Ambergtunnels wurde vor 20Jahren in Betrieb genommen und hat die Attraktivität der Relation Walgau – unteres Rheintal massiv gesteigert. Die Situation ist der heutigen vergleichbar, weil mit dem Ambergtunnel das Zentrum Feldkirchs im Norden umfahren werden kann und mit dem Stadttunnel nun ergänzend die Umfahrung im Süden entstehen soll. Daher kann die reale Entwicklung von damals für eine Beurteilung herangezogen werden kann. Beim Ambergtunnel betrug der Anteil des induzierten Verkehrs 17,4 % (Amt der Vorarlberger Landesregierung, GU 0622; Verkehrsplanung Feldkirch Süd [2006] Punkt 6.3). Der in der neuesten Verkehrsuntersuchung angenommene Wert von 7,6 % ist nur halb so groß und unplausibel niedrig.

Auch frühere Aussagen der Verkehrsplaner widersprechen den Annahmen im Verkehrsmodell: „*Basierend auf diesen Überlegungen gehen wir davon aus, dass der längerfristig induzierte Verkehr vor allem zusätzliche Verkehrsrelationen zwischen Walgau und Liechtenstein (neue Ziel-/Quellverkehre) auslösen wird. Die genauen Größenordnungen sind schwierig abzuschätzen. Der für den Zustand 2015 angenommene Prozentsatz von 5,5 % dürfte aufgrund der Siedlungsentwicklung längerfristig mindestens doppelt so groß sein*“ (Zweckmäßigkeitsbeurteilung von Varianten zur Entlastung von Feldkirch, 2005, S 25).

3.15.2.6. Befangenheit des SV Verkehr hinsichtlich Reisezeitmessung

Wie im belangten Bescheid ausgeführt, erfolgte die Ergänzung der Reiszeitmessungen auf Grund eines behördlichen Verbesserungsauftrags vom 22.09.2014. Im Vorfeld des Verbesserungsauftrags wurde die Behörde von den Konsenswerbern kontaktiert und hat diese nach Konsultation des Sachverständigen die methodischen Erfordernisse für die Reisezeitmessungen bekannt gegeben (Bescheid, S 272).

Unerwähnt bleibt im Bescheid, dass der SV Verkehr die Mängel der Reisezeitmessungen vom Januar 2012 nicht bemerkt hatte. Unerwähnt bleibt auch, dass der SV Verkehr in der mündlichen Verhandlung erklärte, ihm sei kein Regelwerk zur Ermittlung der Reisezeitmessungen bekannt. Für die Konsenswerber wurde ausgeführt, die methodische Durchführung der Reisezeitmessungen sei gemäß den qualitativen Anforderungen des Sachverständigen für Verkehr erfolgt (Verhandlungsschrift, S 58). Das Konzept für die Reisezeitermittlung vom November 2014 wurde zwischen dem Verkehrsplanungsbüro und dem Sachverständigen abgestimmt. Wenn der SV nun dieses Konzept begutachtet, beurteilt er gleichsam sein eigenes Konzept. Ihm mangelt es an der notwendigen Objektivität.

Wie beispielhaft aufgezeigt, geht der Sachverständige in seinen Stellungnahmen nicht konkret auf die Argumente der Einwendungen zu den Reisezeitmessungen und die gemachten Anträge ein. Beispielsweise verzichtet er auf die Prüfung des Einwands, die Anzahl der Messungen sei zu gering gewesen, um die durchschnittliche Reisezeit statistisch korrekt zu ermitteln. Der Sachverständige erklärt den Reisezeitgewinn, dessen Berechnung auf dem mit ihm abgestimmten Konzept beruht, ohne weitere sachgerechte Begründung für plausibel.

Maßgeblich für die Befangenheit iSd § 7 Abs 1 Z 4 AVG, welcher auch bei Sachverständigen zur Anwendung gelangt, ist, ob ein am Verfahren Beteiligter bei vernünftiger Würdigung aller konkreten Umstände Anlass hat, an der Unvoreingenommenheit und objektiven Einstellung des Organwalters zu zweifeln, sodass eine parteiliche Ausübung seines Amtes als wahr-

scheinlich angesehen werden muss. Da durch die Mitwirkung eines befangenen Organs (Sachverständige Verkehr) gravierende Bedenken gegen die sachliche Richtigkeit des Bescheids bestehen, leidet das Verfahren an einem Mangel. Weil der Sachverständige an der Ermittlung des maßgeblichen Sachverhaltes (Reisezeitmessungen) wesentlich mitgewirkt hat, ist dieser neu zu erheben, sind die vom befangenen Sachverständigen gesetzten Amtshandlungen zu wiederholen oder zu ergänzen und ist auf Grund des nunmehr festgestellten Sachverhaltes in der Sache neu zu entscheiden.

3.15.3. Hochrechnungsfaktoren (Bescheid, S 137)

Der Hochrechnungsfaktor wirkt sich auf die absolute Verkehrsmenge der Nullprognose aus. Damit beeinflusst er auch die Höhe der absoluten Verkehrsmenge zwischen Nullprognose und Vollausbau, die gemäß Schwellenwertkonzept für die Berechnung verwendet wird, ob die zusätzliche Luftbelastung relevant ist.

3.15.3.1. Hochrechnungsfaktor Relation Walgau-Liechtenstein

Bei der wichtigen Relation Walgau/Feldkirch – Liechtenstein/A13 hat sich die Projektwerberin für die Annahme entschieden, die jährliche Steigerungsrate betrage 0,5 %. Dies entspricht der niedrigsten jährlichen Steigerungsrate, die das gewählte Szenario 1 überhaupt zulässt. Diese ist im Verhältnis zu früheren Verkehrsmodellen auf ein Drittel – und damit massiv - gesenkt worden.

Tab. 1: Prognosewerte Verkehrsmodelle 2000 und 2005 - 2008

VERKEHRSBEZIEHUNG	PROGNOSEWERTE Verkehrsmodell 2000	PROGNOSEWERTE Verkehrsmodell 2005 - 2008
Feldkirch – Feldkirch	0,5% p.a.	0,5% p.a.
Feldkirch – Region Feldkirch, andere regionale Beziehungen	1,5% p.a.	0,75% p.a.
Regionale Beziehungen FL ohne Nutzung der A14	1,5% p.a.	1,5% p.a.
alle Fernbeziehungen außer FL	3,0% p.a.	1,5% p.a.
Fernbeziehungen FL	3,0% p.a.	3,0% p.a.

	Szenario 1	
Verkehrsart	jährliche Veränderung	2010 - 2025
D-CH	1,40%	23,19%
Binnen Vbg	1,30%	21,38%
Binnen Gemeinden	0,50%	7,77%
QZ-CH	1,36%	22,46%
Walgau/Feldkirch-FL	0,50%	7,77%
Rheintal-FL	1,74%	29,53%
QZ-D	1,74%	29,53%
Rheintal - FL	Detaillierung Prognose VMO Stadttunnel Feldkrich	

Tabelle 9: Hochrechnungsfaktoren für den Prognosehorizont 2025

(Quelle: *Besch*, Verkehrsmodelle Stadttunnel Feldkirch, 1995-2010, und TP_03.01-01a, S 37)

Die Konsenswerber begründen die Annahme des minimalen Hochrechnungsfaktors mit der im Verhältnis zu anderen Regionen geringeren Steigerungsrate der Pendler auf dieser Relation (TP_03.01-01a, S 35). Diese Annahme ist jedoch nicht plausibel, weil sie unberücksichtigt lässt, dass die Wohnortwahl der Pendler bereits seit langem auch durch den seit mehr als 25 Jahren bestehenden Engpass Bärenkreuzung bestimmt wird. Dass die Qualität der verkehrlichen Erreichbarkeit die Siedlungsstrukturen beeinflusst, ist wissenschaftlich erwiesen und unbestritten. Genau deshalb muss sie in Verkehrsmodellen auch bei der Prognose berücksichtigt werden.

Die Auswirkungen des Kapazitätsengpasses Bärenkreuzung dürfen nicht beim Hochrechnungsfaktor berücksichtigt werden, weil genau dieser Kapazitätsengpass beseitigt werden wird und bei Bau des Stadttunnels nicht mehr besteht. Ein Hochrechnungsfaktor in einem

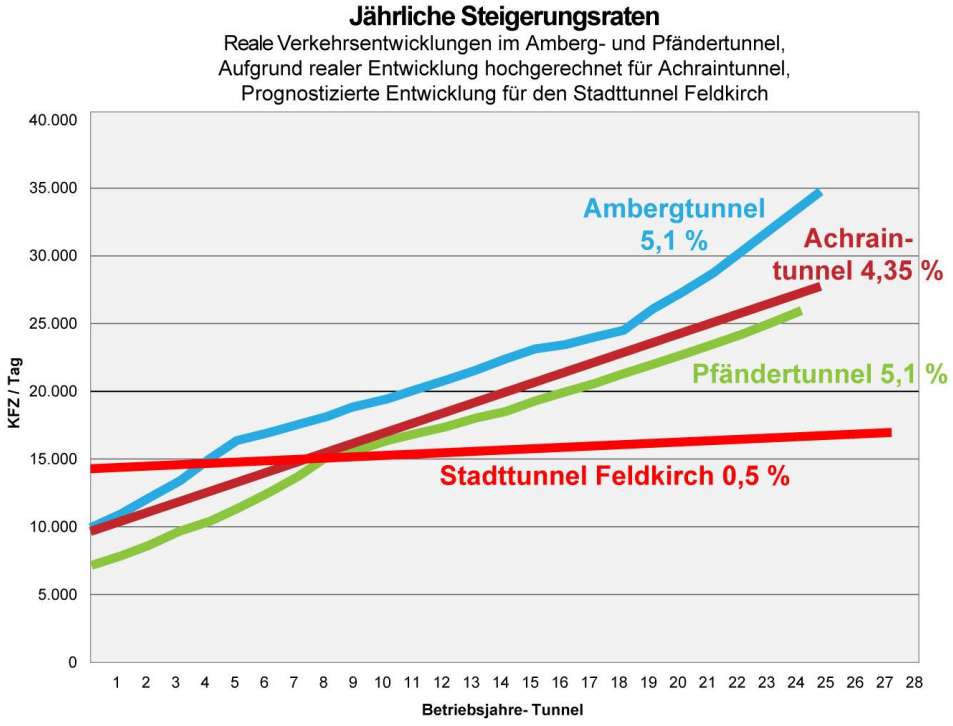
Verkehrsmodell ist ein theoretischer Wert, der sich aus der Bedeutung der Relation ergibt. Der Verkehr auf der Relation Walgau-Liechtenstein wird über die A14 und über Landesstraßen geführt. Wenn für diese bedeutende Relation der gleiche Hochrechnungsfaktor wie für den Binnenverkehr Feldkirch verwendet wird, ist das nicht sachgerecht.

Aufgrund folgender Argumente ist die Annahme im Verkehrsmodell, auf der Relation Walgau/Feldkirch – Liechtenstein/A13 sei der Hochrechnungsfaktor 0,5 % anzunehmen, nicht plausibel:

- Die reale Verkehrszunahme von 2010 – 2013 betrug auf der Relation 1,75 %.

	2010	2013	Steigerungsrate
Verkehrszählstelle Feldkirch, L191, km 2,75	11.119	11.754	1,75 %
Verkehrszählung Liechtenstein, Grenze Schaanwald	10.482	11.019	1,75 %

- Bei der Relation handelt es sich um eine Landesstraße, die auch von inneralpinem und alpenquerendem Verkehr genutzt wird (siehe unten).
- In den fünf Jahren vor 2010 war das Verkehrswachstum beeinflusst durch die besondere wirtschaftliche Lage 2008 und daher gering. Es kam zu einem Einbruch der Verkehrsmengen in den Jahre 2008/09, der danach wieder ausgeglichen wurde (DTV Verkehrsconsult GbmH, Landesstraßenverkehr in Vorarlberg 2005-2010, S 7). Dieser Zeitraum darf daher nicht als Begründung für einen niedrigen Hochrechnungsfaktor herangezogen werden.
- Die Relation substituiert die zwischen der A14 und A13 fehlende Autobahnverbindung (siehe Punkt 3.15.6. Wirkung der Route als Autobahnverbindung).
- Im realen Betrieb in anderen Tunnels in Vorarlberg - auch im Achraintunnel – werden jährlichen Steigerungsraten von 4,35 bis 5,1 Prozent festgestellt.



Wie hoch die Steigerungsrate angenommen wird, ist für die Genehmigung des Projektes aus mehreren Gründen entscheidungswesentlich:

- Schon bei einer gering höheren Steigerungsrate von circa 0,8 % werden außerhalb der Tunnelportale Irrelevanzgrenzen überschritten, wodurch es in bereits über die Grenzwerte hinaus belasteten, dicht besiedelten Gebieten zu relevanten Zusatzbelastungen kommt. Das wirkt sich direkt auf die Genehmigungsvoraussetzung nach § 24f UVP-G aus.
- Luftgrenzwerte, insbesondere an der Bärenkreuzung und in Liechtenstein, können bei einer höheren Steigerungsrate nicht mehr eingehalten werden.
- Besonders gravierend ist aber, dass das Tunnelsystem bei höheren Steigerungsraten die Verkehrsmengen gar nicht mehr aufnehmen kann. Da ein Stau im Tunnel nicht zulässig ist, muss der Verkehr, auch der LKW-Verkehr, somit wieder über die Bärenkreuzung fahren. Ein Ausweiten des LKW-Fahrverbots wie in den Begleitmaßnahmen vorgesehen, ist real gar nicht umsetzbar.
- Aus Sicherheitsgründen wird – nimmt man eine Verkehrssteigerung wie im Achraintunnel an – innerhalb der ersten 10-15 Jahre nach Eröffnung der Tunnelspinne der Bau einer zweiten Röhre notwendig. Aufgrund des Kreisverkehrs ist der Bau einer zweiten Röhre jedoch nicht möglich.

3.15.3.2. Hochrechnungsfaktor Relation Ost-West-Route

Wie im belangten Bescheid erklärt wird, hängen die Verkehrszunahmen auf einer Relation nicht nur von der jährlichen Steigerungsrate ab, sondern auch von den Fernrelationen: „*Die tatsächlichen Verkehrssteigerungen im Querschnitt hängen von der jeweiligen Überlagerung der einzelnen Verkehrsbeziehungen im Straßennetz ab*“ (Bescheid, S 244). Derartige Überlagerungen bestehen auch beim KFZ-Verkehr, der über die Grenze Tisis/Schaanwald fährt, weil dieser Grenzübergang nicht nur für den Binnen- und Pendlerverkehr benutzt wird, sondern auch für inneralpine sowie alpenquerende Ost-West-KFZ-Fahrten. Dieser wurde aber offensichtlich nicht berücksichtigt. Denn die Erhöhung des KFZ-Verkehrs von 9.950 DTV (Bestand 2010) auf 10.620 DTV (Nullplanfall 2025) entspricht exakt der Steigerungsrate von 0,5 %, die für die Relation Walgau-Feldkirch angegeben wird.

Es ist somit davon auszugehen, dass für den KFZ-Verkehr auf der Ost-West-Route (Innsbruck – Zürich) kein eigener Hochrechnungsfaktor angenommen wurde. Der SV Verkehr verweist hierzu auf die Verkehrsbefragungen in Tisis und deren Ergebnisse (Bescheid, S 241). Wie nachfolgend ausgeführt werden wird, wurde bei den Befragungen aber genau der für diese Relation wesentliche inneralpine Verkehr nicht ermittelt. Der Anteil ist jedenfalls so hoch, dass für ihn nicht die im Binnenverkehr geltende minimal mögliche Steigerungsrate von 0,5 % angenommen werden kann.

3.15.3.3. Hochrechnungsfaktoren für Leicht- und Schwerverkehr

Die Bf hat eingewendet, dass das Verkehrsmodell für den Leicht- und Schwerverkehr die gleichen Hochrechnungsfaktoren verwendet werden (TP_03.01-01a, Punkt 7.2.6, S 37). Im angefochtenen Bescheid erklärt der Konsenswerber, für den Leicht- und Schwerverkehr seien nur auf den jeweiligen Relationen die gleichen Hochrechnungsfaktoren angewendet worden. Auf Grund unterschiedlicher Fernrelationen im PKW- und LKW-Verkehr komme es aber zu unterschiedlichen Steigerungsraten: PKW + 8 %, LKW + 22 %. Der SV Verkehr führt dazu aus, das Ansetzen gleicher Steigerungsraten für einzelne Verkehrsbeziehungen bedeute

nicht, dass im Verkehrsmodell in den Querschnitten des Straßennetzes für PKW und den Güterverkehr die gleichen Verkehrssteigerungen auftreten. Es sei so, dass die tatsächlichen Verkehrssteigerungen im Querschnitt von der jeweiligen Überlagerung der einzelnen Verkehrsbeziehungen im Straßennetz abhängen (Bescheid, S 244). Die Ausführungen der Konsenswerber und des SV Verkehr sind zwar nachvollziehbar, gehen jedoch nicht unmittelbar auf den Kritikpunkt ein, das Verkehrsmodell verwende für PKW und LKW gleiche Hochrechnungsfaktoren, und begründen nicht, weshalb diese Annahme sachgerecht sein soll.

Wie die nachfolgenden Darstellungen zeigen, weisen der KFZ- und der LKW-Verkehr auf den Landesstraßen in Vorarlberg unterschiedliche Steigerungsraten auf. Zu berücksichtigen ist bei der Grafik und den Werten, dass sich die wirtschaftlich besondere Situation der Jahre 2008/09 im Verkehrsverhalten wiederspiegelt. Trotzdem zeigt die Durchschnittsbetrachtung klar, dass der Schwerverkehr mit einer durchschnittlichen Steigerungsrate von +2,8 % deutlich stärker zunimmt als der Leichtverkehr mit einer von +1,6 %.

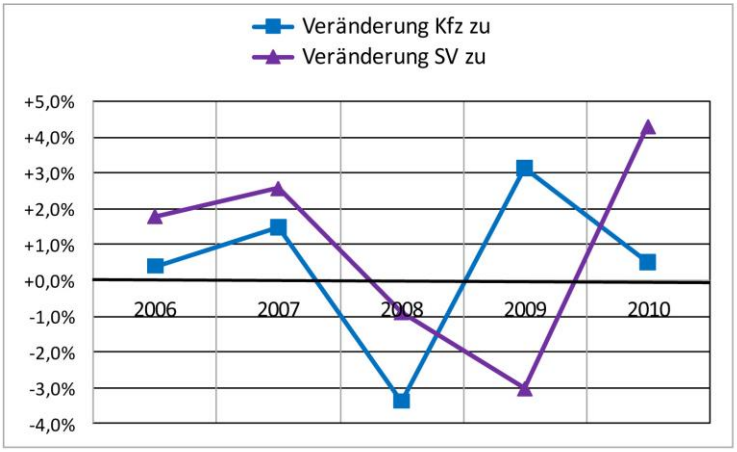


Abbildung 3: Veränderungsraten des Verkehrs seit 2005

Jahr	Veränderung zum Vorjahr Kfz	SV
2006	+0,4%	+1,8%
2007	+1,5%	+2,6%
2008	-3,4%	-0,9%
2009	+3,1%	-3,0%
2010	+0,5%	+4,3%
Insgesamt	**+1,6%**	**+2,8%**

Tabelle 12: Mittlere Verkehrsentwicklung

(DTV Verkehrsconsult GbmH, Landesstraßenverkehr in Vorarlberg 2005-2010, S 7 und 17)

Untersucht man die Langzeitentwicklung (1990-2013) an sämtlichen Grenzübergängen im Rheintal, ist die Steigerungsrate beim Schwerverkehr in etwa doppelt so hoch wie die beim PKW-Verkehr.

Mittelwert Grenzübergänge Rheintal	1990	2013	Relative Zunahme in % (jährliche Steigerung)
PKW-Verkehr	4.634	8.925	192 % (+2,8 %)
Schwerverkehr	168	484	288 % (+4,7 %)

(Quellen: Verkehrsplanung Vorarlberg 1992 / Verkehrszählung Vorarlberg)

Am Grenzübergang Tisis/Schaanwald nimmt der KFZ-Verkehr in der Langzeitbetrachtung (1990-2013) nicht zu, der LKW-Verkehr hingegen verdoppelt sich. Die Situation an der Grenze unterscheidet sich von den anderen im Rheintal dadurch, dass die B190 Feldkirch ungefähr im Jahr 1992 ihre Kapazitätsgrenze erreicht hat und die Verkehrsmenge dort um den Jahres-DTV von 20.000 schwankt.

Grenze Tisis/Schaanwald	1990	2013	Relative Zunahme in %

PKW-Verkehr	11.074	11.067	100 %
Schwerverkehr	325	678	208 %

(Quellen: Verkehrsplanung Vorarlberg 1992 / Verkehrszählung Vorarlberg)

Welche Steigerungsraten für den Schwerverkehr angenommen werden, ist vor dem Hintergrund relevant, dass LKWs überproportional stark zu den im gegenständlichen Projekt entscheidungswesentlichen Luft- und Lärmbelastungen beitragen. Bei einem LKW-Anteil von unter 10 % am Verkehr stoßen die LKWs fast gleich viel NOx aus wie die PKWs und tragen damit fast gleich viel zur Belastung mit dem Reizgas Stickstoffdioxid bei wie die PKWs. Der Lärm, der von einem schweren lärmarmen LKW ausgeht, entspricht dem von neun PKWs (Bescheid, S 289).

Die Annahme gleicher Hochrechnungsfaktoren für PKW und LKW ist nicht sachgerecht. Dies hat zur Folge, dass auch die Luft- und Lärmbelastungen nicht sachgerecht ermittelt wurden.

3.15.3.4. Ergebnis Hochrechnungsfaktoren

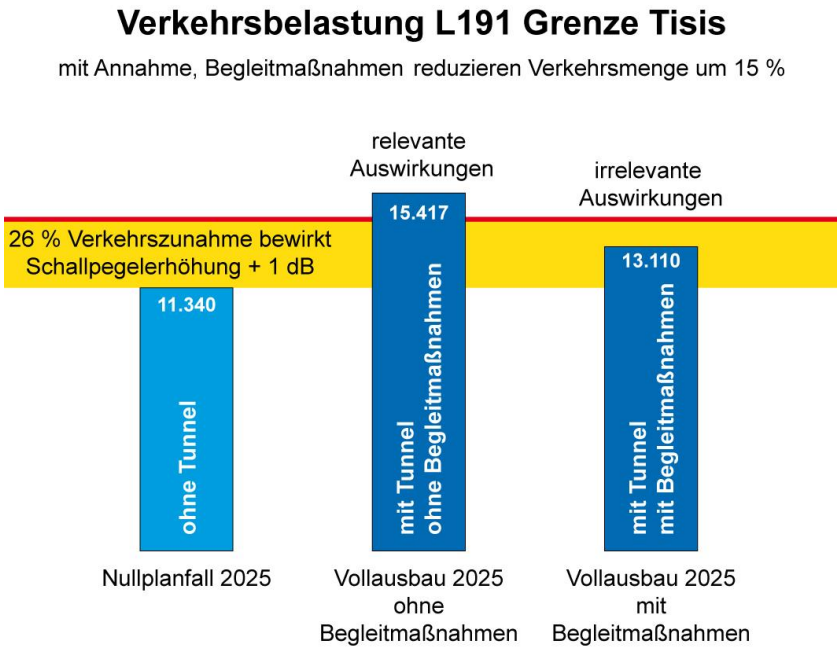
Nicht sachgerecht angenommen wurde der Hochrechnungsfaktor auf der Relation Walgau – Liechtenstein. Welcher Hochrechnungsfaktor für den inneralpinen Verkehr auf der Ost-West-Route angenommen, wird in der UVE nicht dargestellt. Die Annahme gleicher Hochrechnungsfaktoren für den PKW- und LKW-Verkehr lässt unberücksichtigt, dass der LKW-Verkehr deutlich stärker zunimmt als der PKW-Verkehr. Da es mit den bestehenden Berechnungen in den Gebieten außerhalb der Tunnelportale zu einer Zusatzbelastung knapp unterhalb der Irrelevanzgrenze kommt, beeinflussen die Hochrechnungsfaktoren die Ermittlung, ob die zusätzliche Luftbelastung der Bevölkerung zumutbar ist, erheblich. Dass sie zu niedrig angenommen wurden, wirkt sich daher direkt auf die Genehmigungsentscheidung aus.

Da die Hochrechnungsfaktoren falsch angenommen wurden, war es der belangten Behörde nicht möglich, die Umweltauswirkungen des Projektes „Stadttunnel Feldkirch“ abzuschätzen. Eine gesetzeskonforme Gesamtbetrachtung des Vorhabens mit all ihren Auswirkungen gem § 17 Abs 5 UVP-G war ihr sohin nicht möglich und hat es die belangte Behörde zudem rechtswidrig unterlassen den entscheidungswesentlichen Sachverhalt objektiv zu erheben, was einen Verstoß gegen § 37 AVG (objektive Sachverhaltsfeststellung) bedeutet.

3.15.4. Wirkung der Begleitmaßnahmen (Bescheid, S 138)

Den verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen kommt im UVP-Verfahren eine entscheidungswesentliche Rolle zu. Denn bei der Beurteilung, ob die zusätzlichen Luft- und Lärmbelastungen relevant sind, stehen nicht die absoluten Immissionspegel zur Diskussion, sondern die gegenüber dem Nullplanfall eintretenden Veränderungen. Diese Veränderungen werden mit den verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen beeinflusst. Es gilt: je größer die Verkehrszunahme von Nullplanfall zum Vollausbau ist, desto größer ist auch die Zunahme der Luft- und Lärmbelastung. Ob die Veränderung so bedeutend ist, dass sie in der UVE näher untersucht wird, ist zudem abhängig von Irrelevanzkriterien. Diese nehmen in der gegenständlichen UVE keine Rücksicht darauf, dass die von Zusatzbelastung betroffenen Menschen bereits heute gesundheitsschädlichen Belastungen ausgesetzt sind (siehe Punkte

Hinsichtlich der Lärmbelastung wird als Irrelevanzkriterium 1 dB herangezogen. Dies entspricht einer Verkehrszunahme von 26 % (Bescheid, S 288). Die nachfolgende Grafik illustriert das Prinzip. Der gelbe Balken stellt die Verkehrszunahme dar, die einer Lärmerhöhung um 1 dB entspricht. Liegt die prognostizierte Verkehrsmenge im gelben Bereich, wird sie als irrelevant bezeichnet. Erst wenn die Verkehrsmenge an einem berechneten Standort bei Bau des Tunnelsystems den gelben Balken überragt, sind die Lärmauswirkungen so relevant, dass das entsprechende Gebiet in den Untersuchungsraum aufgenommen und näher betrachtet wird.



Die Verkehrsmengen für den Nullplanfall und den Vollausbau mit Begleitmaßnahmen entsprechen denen des Verkehrsmodells vom November 2014. Die Verkehrsmenge für den Vollausbau ohne Begleitmaßnahme (Mitte) wurde unter der Annahme berechnet, dass die Begleitmaßnahmen die Verkehrsmenge um 15 % reduzieren.

Wie hoch nun die Verkehrswirkung des Tunnelsystems ohne die verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen ist, wurde nicht ermittelt. Damit unterlässt es der Konsenswerber, in der UVE sämtliche Umweltauswirkungen, die durch das Vorhaben entstehen können, gem § 6 Abs 1 Z 4 lit a) UVP-G darzustellen und für den Untersuchungsraum die Gebiete zu ermitteln, in denen erhebliche Luft- und Lärmbelastungen möglich sind. Die Wirkung der Begleitmaßnahmen ist gem § 6 Abs 1 Z 5 UVP-G getrennt vom Vorhaben zu beschreiben. Entscheidungswesentlich ist dabei der Nachweis, dass es tatsächlich möglich ist, mit den Maßnahmen die Umweltauswirkungen dauerhaft so weit abzusenken, dass die Belastungen der Bevölkerung zumutbar sind.

Für die verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen wie die Neugestaltung des bestehenden Straßenraums, Temporeduktionen und die Optimierung der Signalsteuerungen bestehen nun zwar Vorschläge und sie werden im Verkehrsbericht beispielhaft aufgelistet, aber keine einzige der Maßnahmen ist in einer Weise konkretisiert oder beschlossen worden, die tatsächlich gewährleistet, dass die real mögliche, massive Verkehrszunahme dauerhaft und langfristig verhindert werden kann.

In der UVE wird zwar erklärt, die Umsetzung von Begleitmaßnahmen sei beschlossen worden (TP_03.01-01a, Punkt 7.3, S 38). Aber die 13 Begleitmaßnahmen der Stadt Feldkirch

sind nur als Absichtserklärung beschlossen worden und somit nicht mit der notwendigen Verbindlichkeit. Ihre Umsetzung ist nicht garantiert. Das belegt das Protokoll 14 der Sitzung der Stadtvertretung Feldkirch vom 18.12.2012 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*."

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."*

Der Beschluss erklärt, dass mit den Begleitmaßnahmen die beschriebenen Wirkungen sichergestellt werden sollen. In der UVE wird ihre verkehrsmindernde Wirkung jedoch nicht dargelegt. Es wird auch nicht nachgewiesen, dass es tatsächlich möglich ist, mit Hilfe dieser Maßnahmen die prognostizierten Verkehrsmengen auf das angenommene Maß zu verringern. Trotzdem sind die Maßnahmen verkehrsmindernd in das Verkehrsmodell eingeflossen. Nur unter Heranziehung dieser Maßnahmen können die Konsenswerber in der UVE darlegen, es sei möglich, die entscheidungswesentlichen Luft- und Lärmbelastungen auf das maximal zumutbare Maß oder auf ein Maß unterhalb der Bagatellgrenze zu reduzieren.

Wie entscheidungswesentlich die Maßnahmen sind, zeigen Aussagen der SV. Der SV Verkehr erklärt: „*Das Projekt werde, bei Umsetzung aller im Einreichprojekt angeführten Begleitmaßnahmen der Verkehrsberuhigung zur langfristigen Sicherung der Entlastungswirkung und bei Umsetzung der unbedingt erforderlichen Auflagen, einen positiven Einfluss auf die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität im Straßenraum und auf die Verkehrssicherheit haben.*" (Bescheid, S 138) Auch der SV für Lufthygiene geht auf die entscheidungswesentliche Bedeutung der Begleitmaßnahmen ein: „*Im Rahmen der Maßnahmenplanung und der begründeten Anfrage der EU hinsichtlich der Planungen und Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in Feldkirch stellen diese Begleitmaßnahmen – zumindest nach Einschätzung des Unterfertigten – verbindliche Maßnahmen zur weitergehenden Reduktion der Immissionsbelastung dar*." (Bescheid, S 284)

Den Begleitmaßnahmen mangelt es nun genau an der vom SV für Lufthygiene betonten Verbindlichkeit. Saniert werden soll dieser gravierende Mangel mit einer Auflage. Damit wird die Entscheidung, was für Begleitmaßnahmen gesetzt werden, außerhalb des UVP-Verfahrens unter Umgehung der Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit getroffen werden.

In rechtlicher Hinsicht wird zur Verbindlichkeit der Begleitmaßnahmen erklärt, sie seien über die unterstellten verkehrlichen Wirkungen verbindlich. Der SV Verkehr führt hierzu aus, die Maßnahmen seien durch Erhöhung der Verkehrswiderstände in das Verkehrsmodell einge-

flossen (Bescheid, S 240). Ihm bzw den Konsenswerbern ist somit bekannt, wie stark die Verkehrswiderstände wo angehoben wurden. Weshalb die Verkehrswiderstände an welchen Punkten um wie viel erhöht wurden und wie sich dadurch die Verkehrsmengen verändern, ist in der UVE plausibel und nachvollziehbar zu beschreiben und zu begründen, weil dies eine entscheidungswesentliche Veränderung der Annahmen des Verkehrsmodells darstellt und ohne diese Veränderung eine Genehmigung des Vorhabens keinesfalls möglich ist.

Dass diese Angaben wichtig sind, ergibt sich aus einem Protokoll eines Sachverständigentages. Gem diesem war aus Sicht des SV Verkehr ua folgende zusätzliche Angabe erforderlich: „*Darstellung und Definition der Begleitmaßnahmen um Entlastungswirkungen darzustellen und abzusichern*“ (Memo, Sachverständigentag, 14.01.2011, S 2).

Die entsprechenden Angaben sind daher nach § 6 Abs 2 UVP-G für das Vorhaben relevant und sind dem Konsenswerber im Hinblick auf seinen Kenntnisstand auch zumutbar. Daher kann von einer Darstellung in der UVE nicht abgesehen werden.

Gegenstand der UVP sind Vorhaben. Unter Vorhaben versteht das UVP-G Anlagen und Infrastruktureinrichtungen, also Projekte. Zum Vorhaben zählen auch sämtliche damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen. Da im Gegenstand aber keine einzige der Maßnahmen in einer Weise konkretisiert oder beschlossen worden ist, die tatsächlich gewährleistet, dass die real mögliche, massive Verkehrszunahme dauerhaft und langfristig verhindert werden kann, dürfen diese auch nicht zum eigentlichen Vorhaben zugezählt werden und kann die Genehmigungsentscheidung über das Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ aber ohne diese Begleitmaßnahmen nicht positiv ausfallen.

3.15.5. Inneralpiner Verkehr nicht korrekt ermittelt

Die Ermittlung des Anteils des alpenquerenden und inneralpinen KFZ-Verkehrs auf der Relation Knoten A14 – Grenze Tisis/Schaanwald ist aus mehreren Gründen für die Genehmigungsentscheidung erheblich:

- Das Verkehrsmodell macht die Annahme von Hochrechnungsfaktoren davon abhängig, welche Distanzen zurückgelegt werden. Beispielsweise wird für den Binnenverkehr mit seinen Kurzstrecken der kleinstmögliche Hochrechnungsfaktor 0,5 % angenommen, für alpenquerenden Fernverkehr aus Deutschland der größtmögliche 1,75 % (TP_03.01-01a, S 37). Je höher der Anteil des Fernverkehrs angenommen wird, desto höher ist auch die prognostizierte Verkehrsmenge.
- Relevant ist die Ermittlung des Anteils zudem für die Prüfung der Rechtsfrage, ob es sich um eine hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr iSd Art 11 Abs 2 Verkehrsprotokoll Alpenkonvention handelt. Je höher der Anteil des alpenquerenden und inneralpinen Verkehrs ist, desto stärker substituiert das Tunnelsystem die fehlende Autobahnverbindung, was für den Nachweis der Hochrangigkeit wesentlich ist.
- Eine den Begriffsbestimmungen der Alpenkonvention folgende Darstellung des Verkehrs ist notwendig, weil es sich um Projekt mit grenzüberschreitenden Auswirkungen handelt und unbestritten die Alpenkonvention, insb das Verkehrsprotokoll (kurz: VP) zur Anwendung kommt.
- Der Verkehr, der von der österreichischen Autobahn A14 auf die schweizerische A13 und in die Gegenrichtung fährt, benutzt heute auch aufgrund der Signalisierung die Relation vom Knoten A14 in Frastanz über Feldkirch, die Grenze Tisis und Liechtenstein zu den

Rheinbrücken in Schaan und Bendern. Die Route dient somit bereits heute als Autobahnverbindung (siehe auch Punkt 3.15.6. Wirkung der Route als Autobahnverbindung).

Die Alpenkonvention unterscheidet zwischen alpenquerenden und inneralpinen Verkehr. Nach den Begriffsbestimmungen von Art 2 VP handelt es sich beim „alpenquerenden Verkehr“ um Verkehr mit Ziel und Quelle außerhalb des Alpenraumes. Diese Begriffsbestimmung wird in die UVE übernommen. Besonders relevant ist im gegenständlichen Projekt jedoch der „inneralpine Verkehr“. Genau dieser Anteil des inneralpinen Verkehrs wird im UVP-Verfahren nicht ermittelt und daher in der UVE auch nicht dargestellt.

3.15.5.1. KFZ-Befragungen im Mai 2013

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: „*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.). Auf die Beliebtheit der Strecke wies 2005 auch der Bericht „Zweckmässigkeitsbeurteilung von Varianten zur Entlastung von Feldkirch“ auf Seite 32 hin: „*Zu weiteren Kapazitätsproblemen im Zentrum von Feldkirch kommt es an diversen Samstagen, wenn die Wintersportgäste in Montafon, Arlberg etc. ihre Ferien bzw. Heimreisen antreten*.“

Welche Bedeutung dieser Fernverkehr hinsichtlich des Gesamtverkehrs jedoch hat, wurde nicht korrekt ermittelt, weil die Befragung im Mai 2013 durchgeführt wurde, eine Mai-Befragung die Situation jedoch nicht repräsentativ darstellen kann.

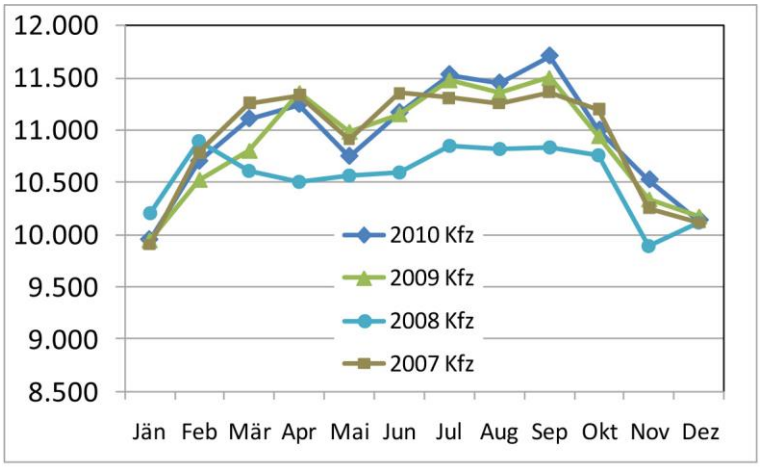


Abbildung 4: Veränderungen des Gesamtverkehrs über das Jahr
Monatliche Belastungen für die Jahre 2007 bis 2010 für den KFZ-Verkehr
(DTV-Verkehrsconsult GmbH, Landesstraßenverkehr in Vorarlberg 2005-2010, 2011, S 8)

Eine von der Abteilung Straßenbau des Amtes der Vorarlberger Landesregierung, also einem der Konsenswerber, 2011 in Auftrag gegebenen Studie zeigt auf, dass die Belastungen auf den Landesstraßen Vorarlbergs während eines Kalenderjahres in der Regel deutlich schwanken und durch die Lage der Feiertage und Ferienzeiten beeinflusst werden. Da das Jahr 2008 stark durch die wirtschaftliche Lage beeinflusst wurde, stellt dies ein Sonderfall

dar und hat unbeachtet zu bleiben. In der Regel finden im Mai weniger der Fahrten statt, insbesondere der, die für die Ermittlung des inneralpinen Verkehrs relevant sind.

Die im Januar 2012 durchgeführten Reisezeitmessungen musste der Konsenswerber bereits wiederholen. Die Grafik aus einem Bericht der Konsenswerber zeigt nun deutlich, dass die Befragung vom Mai 2013 ebenfalls nicht zu einem repräsentativen Zeitpunkt durchgeführt wurde, sondern genau in dem Monat, in dem der Anteil des alpenquerenden und inneralpinen KFZ-Verkehrs niedrig ist. Dies war dem Konsenswerber bekannt. Die Bf hat dies eingewandt. Im belangten Bescheid ist die UVP-Behörde auf diesen Einwand jedoch nicht eingegangen (Bescheid, S 260), was einen Verfahrensmangel darstellt, weil die Bf dadurch gehindert wurde ihrem subjektiven materiellen Rechten zum Durchbruch zu verhelfen. Wäre die Behörde auf die Einwendungen der Bf eingegangen, hätte sie zum Ergebnis gelangen können, dass der inneralpine Verkehr nicht korrekt ermittelt wurde. Zudem hat die belangte Behörde es somit rechtswidrig unterlassen, den entscheidungswesentlichen Sachverhalt objektiv zu erheben, was einen Verstoß gegen § 37 AVG (objektive Sachverhaltsfeststellung) bedeutet.

3.15.5.2. Anteil des inneralpinen KFZ-Verkehrs

Nach Art 2 VP umfasst der „inneralpine Verkehr“ den Verkehr mit Ziel und Quelle im Alpenraum (Binnenverkehr) inklusive Verkehr mit Ziel oder Quelle im Alpenraum.

Diese Definition ist so weit, dass sie den gesamten grenzüberschreitenden Verkehr an der Grenze Tisis/Schaanwald umfasst. Von ihr abzuziehen ist der Anteil des alpenquerenden Verkehrs, der in den Befragungen ermittelt wurde und 2 % beträgt. Somit ist grundsätzlich 98 % des Verkehrs dem inneralpinen Verkehr zuzurechnen. Zu diesem Ergebnis kommt auch die Verkehrsbefragung 2007 (TP_06.02-01, S 20).

Legt man die Definition restriktiver aus und geht davon aus, dass der Ziel-/Quell-Verkehr des in der UVE definierten „engen Untersuchungsraums“ nicht zum inneralpinen Verkehr zu zählen ist, weil er als lokaler, städtischer Verkehr zu werten ist, gehören die Verkehrsmengen nicht zum inneralpinen Verkehr, die über die Grenze, aber nicht durch das Zentrum von Schaanwald fahren, weil der enge Untersuchungsraum zwischen Grenze und Zentrum endet. Da zwischen Grenze und Ende des Untersuchungsraums keine wichtigen Verkehrserreger liegen, die eine starke Veränderung bewirken können, ist die Annahme, 10 % des Verkehrsaufkommens an der Grenze Tisis/Schaanwald habe Ziel oder Quelle vor dem Zentrum von Schaanwald und gehöre daher zu dem lokalen, städtischen Verkehr als überschätzend zu werten. Nimmt man dies an, beträgt der inneralpine KFZ-Verkehr an der Grenze 88 %.

Bei der Verkehrsbefragung im Mai 2013 wurde der inneralpine Verkehr nicht ermittelt. Er lässt sich jedoch mit folgender Vorgehensweise abschätzen (TP_06.02-02a, S 6 und 16):

- Der alpenquerende Verkehr ist mit 2 % ausgewiesen und entspricht der Vorgabe des VP.
- Der als „Ziel-/Quellverkehr im Alpenraum“ bezeichnete KFZ-Verkehr umfasst den Verkehr der Ziel oder Quelle im Alpenraum hat. Sein Anteil von 8 % ist dem inneralpinen Verkehr zuzurechnen.
- Der als „regionaler Verkehr im Alpenraum“ bezeichnete Verkehr umfasst den KFZ-Verkehr innerhalb des Alpenraums, der weder Ziel noch Quelle in Feldkirch hat. Da dieser außerhalb des engen Untersuchungsraums, in dem das Projekt relevante Auswirkungen

hat, startet oder endet, ist dieser Verkehrsanteil von 45 % dem inneralpinen Verkehr zuzurechnen.
- Von den 4.447 KFZ-Fahrten mit Ziel oder Quelle in Feldkirch fahren 3.580 nach Liechtenstein. Es ist davon auszugehen, dass die überwiegende Mehrheit dieser Fahrten das Zentrum von Schaanwald überfährt. Wenn man die Hälfte der Fahrten Feldkirch-Liechtenstein trotzdem als lokale, städtische Verkehr betrachtet, gehören 18 % der Fahrten über die Grenze nicht dem inneralpinen Verkehr an. Es handelt sich dabei um eine Unterschätzung des inneralpinen Verkehrs.

Auf Basis der Verkehrsbefragungen und unter Ausschluss des Binnenverkehrs, der innerhalb des Untersuchungsraums mit relevanten Auswirkungen Ziel und Quelle hat, ist somit mindestens 80 % des KFZ-Anteils sogar dann dem inneralpinen Verkehr zuzurechnen, wenn die Befragungsergebnisse vom Mai 2013, dem Monat mit besonders niedrigem inneralpinem Ost-West-KFZ-Verkehr, herangezogen werden. Unzweifelhaft dominierte der inneralpine KFZ-Verkehr an der Grenze Tisis/Schaanwald.

Der belangte Bescheid spricht – entsprechend den Ausführungen des SV Verkehr (Bescheid, S 241) - vom *über*regionalen Verkehr und stellt fest „*Für den Pkw-Verkehr wurde in den Einreichunterlagen dargestellt, dass beim Grenzübergang Tisis der Großteil des Verkehrs Ziel oder Quelle in der Region hat und der überregionale Verkehr mit 7-11% nur sehr untergeordnet ist*." (Bescheid, S. 180). Wie oben dargestellt, lässt diese Angabe sämtliche KFZ-Fahrten über die Grenze unberücksichtigt, die weder Ziel noch Quelle in Feldkirch haben, und stellt nur den Anteil der KFZ-Fahrten dar, die entweder Ziel oder Quelle oder sogar beides außerhalb des Alpenraums haben. Dies ist nicht sachgerecht und entspricht nicht der Begriffsbestimmung der Alpenkonvention für den inneralpinen Verkehr.

3.15.5.3. Anteil des inneralpinen LKW-Verkehrs

In der Güterverkehrserhebung GVE 2013 wird auf Seite 40 festgestellt: „Wählt man als Bezugsgebiet nicht Österreich sondern Vorarlberg, ergibt die Unterscheidung der Lkw-Fahrten über den Grenzübergang Feldkirch Tisis/Schaanwald einen Anteil von rund 37% Quell-/Zielverkehr und 73% Durchgangsverkehr." Bei rund zwei Drittel der LKW-Fahrten handelt es sich somit um Transitfahrten durch Vorarlberg, die dem inneralpinen LKW-Verkehr zuzurechnen sind.

Die belangte Behörde geht nicht auf den inneralpinen LKW-Verkehr ein. Sie rechnet diesen Anteil dem überregionalen LKW-Verkehr zu, wenn sie erklärt: „*Der Umstand, dass rund zwei Drittel der LKW Vorarlberg in Tisis/Schaanwald durchqueren und diese durchschnittlich eine Distanz von durchschnittlich 336 km zurücklegen, deute darauf hin, dass nicht ausschließlich regionaler Verkehr vorliegt*" (Bescheid, S. 181).

Den engeren Untersuchungsraum durchqueren aber 85 % der LKWs ohne Halt und sind daher auch als inneralpinen Verkehr einzustufen: „*Bei den Lkw-Fahrten über den Grenzübergang Tisis/Schaanwald fuhren 2012 auf der österreichischen Seite bei der Einreise 27 % bei Rankweil bzw. Feldkirch Nord und 58 % bei Feldkirch Süd/Frastanz auf die A14 auf. Nicht über die Autobahn fahren rund 15 %. Bei der Ausreise benutzen 35 % die Anschlussstelle Rankweil bzw. Feldkirch Nord und 51 % die Anschlussstelle Feldkirch Süd/Frastanz.*" (Güterverkehrserhebung Vlgb, GVE 2013, S 49).

17 von 20 LKWs, die heute durch Feldkirch fahren, halten nicht in Feldkirch und werden künftig die Route durch den Stadttunnel nutzen. Sie sind Teil des inneralpinen Verkehrs.

3.15.5.4. Ergebnis inneralpiner Verkehr

Wird der Verkehr an der Grenze Tisis/Schaanwald alpenkonventionskonform betrachtet, ist an der Grenze von einem hohen Anteil inneralpinen Verkehrs auszugehen. Dies sowohl beim KFZ-Verkehr als auch beim LKW-Verkehr. Der alpenquerende Verkehr spielt im PKW-Verkehr mit 2 % eine untergeordnete Rolle, im LKW-Verkehr könnte dies ebenfalls der Fall sein. Gem belangten Bescheid kommt die Alpenkonvention zur Anwendung, weshalb geprüft wird, ob es sich um eine hochrangige Straße für den inneralpinen Verkehr handelt und die erweiterten Genehmigungsvoraussetzungen zu beachten sind (Bescheid, S 177ff). Daher ist die Ermittlung des Anteils des inneralpinen Verkehrs für die Genehmigung relevant. Indem der inneralpine Verkehr nicht alpenkonventionskonform ermittelt wurde, wurde das Recht der Bf auf objektive Sachverhaltsermittlung verletzt.

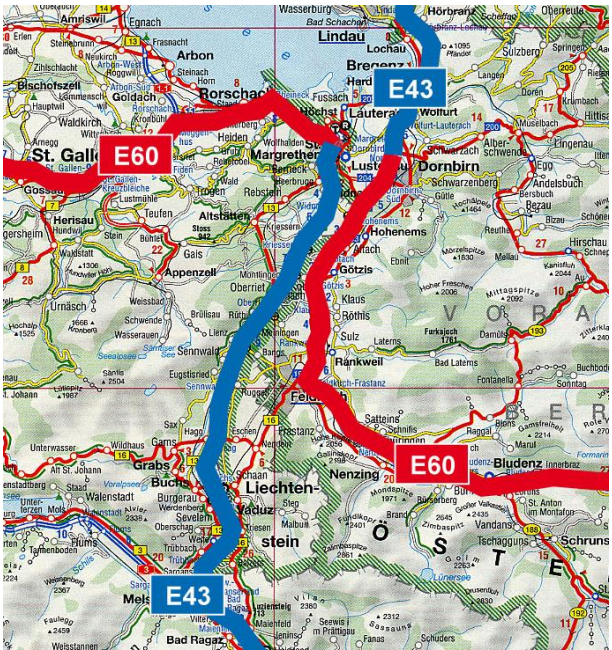
3.15.6. Wirkung der Route als Autobahnverbindung

Umstritten ist im Verfahren, in welchem Umfang der Stadttunnel Verkehr aufnimmt, der die Route über Feldkirch - Liechtenstein als Autobahnverbindung zwischen der österreichischen A14 und der schweizerischen A13 nutzt. Entscheidungswesentlich ist diese Fragestellung für die Genehmigungsentscheidung aus zwei Gründen:

- Der Hochrechnungsfaktor ist für den Binnenverkehr niedriger als für den Fernverkehr. Je höher der Anteil des Verkehrs ist, der weitere Strecken zurücklegt, desto höher ist die Verkehrsmenge für den Vollausbau und desto erheblicher sind auch die Luft- und Lärmbelastungen. Wie bereits dargelegt, lässt das Verkehrsmodell zurzeit beim KFZ-Verkehr die Bedeutung des Ost-West-KFZ-Verkehrs unberücksichtigt (siehe oben).
- Wenn die Route eine fehlende Hauptverbindung substituiert und den entsprechenden Verkehr aufnimmt, ist das Vorhaben Stadttunnel Feldkirch ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr iSd Art 11 Abs 2 VP (siehe Punkt 3.19. Alpenkonvention - Hochrangiges Straßenprojekt (Bescheid, S 176-181)). Der Anteil des Verkehrs, der die Route als Autobahnverbindung nutzt, ist ein klares Kriterium für die Beurteilung, ob der Stadttunnel eine fehlende Hauptverbindung substituiert.

3.15.6.1. Räumliche Situation

Durch das Alpenrheintal führen zwei Autobahnen, die beide zum hochrangigen internationalen E-Straßen-Netz gehören. Die E43 verläuft von Norden nach Süden und wechselt von der österreichischen A14 auf die schweizerische A13. Die E60 kommt von Zürich, also aus dem Westen, verläuft von Dornbirn bis Feldkirch in Nord-Süd-Richtung und weiter über den Arlberg in das Bundesland Tirol. Im ganzen Alpenrheintal gibt es bisher keine Autobahnverbindung



zwischen diesen Trassen, so dass der hochrangige Verkehr über Landesstraßen fährt. Welche er benutzt, ist abhängig von seiner Fahrtroute und wird ergänzend, insb beim Güterverkehr, von den Abfertigungsmöglichkeiten der Zollämter beeinflusst.

In Ost-West-Richtung (Innsbruck – Sargans – Chur/Luzern) ist die Route über Feldkirch – Grenze Tisis/Schaanwald – Bendern oder Schaan trotz 10 bzw 12 km Fahrt auf Landesstraßen die attraktivste Autobahnverbindung, weil sie die beiden Autobahnen auf dem kürzesten und schnellsten Weg verbindet. Heute fährt dieser überregionale Verkehr über die Bärenkreuzung. Die Route übernimmt somit hochrangiges Verkehrsaufkommen. Bei Bau des Vorhabens wird dieser Verkehr durch den Stadttunnel geführt und kann so 17 Kreuzungen, davon 11 mit Ampelanlagen umfahren. Dadurch wird die Attraktivität der Route als Autobahnverbindung erheblich gesteigert.

3.15.6.2. Historische Entwicklung - Finanzierung

Die Bedeutung der Strecke für das Autobahn- und Schnellstraßennetz ist aus der historischen Entwicklung ersichtlich.

Bereits die Planung der Rheintalautobahn A14 berücksichtigte die Route über Feldkirch die Liechtenstein und sah deshalb im Bundesstraßengesetz, herausgegeben am 23. Juni 1964, eine Autobahnstrecke „Feldkirch zur Staatsgrenze“ vor. Im Bundesgesetzblatt, Jahrgang 1968, ausgegeben am 2. April 1968, 33. Stück, ist der Abschnitt „Feldkirch zur Staatsgrenze bei Tisis“ der Rheintalautobahn zugeordnet.

In der Folge wurde sie als Bundesschnellstraße S17, Liechtensteiner Schnellstraße, Feldkirch (A14) – Staatsgrenze bei Tisis in das Verzeichnis 2 des Bundesstraßengesetzes 1971 aufgenommen. Mit der Abänderung des Bundesstraßengesetzes 1999, BGBl 199_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 zugesichert bekommen zu haben. Bereits daraus, dass diese Bundesgelder für das Projekt verwendet werden, ergibt sich die Bedeutung des Projektes für das hochrangige Straßennetz Österreichs.

3.15.6.3. Hauptzollamt Tisis/Schaanwald - Zollregime

Das Zollregime im Rheintal ist an das bestehende Straßennetz angepasst. Entsprechend der Bedeutung der Route A14/Frastanz – Grenze zu Liechtenstein für das Autobahnnetz nimmt das Zollamt Tisis/Schaanwald innerhalb der Zollämter im Rheintal eine Sonderstellung ein und wurde in den vergangenen Jahren systematisch ausgebaut und optimiert. Es ist eines der beiden Hauptzollämter im Rheintal, das seit 01.07.2014 mit der Verordnung Zl. 920000/08218/2014 des Zollamtes Feldkirch Wolfurt noch unbeschränkt Waren abfertigen darf. Der Bedeutung des Zollamtes entsprechend, wird im belangten Bescheid festgestellt,

Tisis/Schaanwald nehme gemessen am Gesamtaufkommen in Vorarlberg den Standort mit dem zweithöchsten LKW-Verkehrsaufkommen ein (Bescheid, S. 181).

Auch im Bereich des KFZ-Verkehrs nimmt das Zollamt Tisis/Schaanwald aufgrund der Mehrwertsteuerrückvergütung eine Sonderstellung ein, weil es länger geöffnet hat als andere Zollämter. „Kleine“ Zollämter wie das Zollamt Meiningen/ St. Margrethen bearbeiten Mehrwertsteuerrückvergütungen von Montag bis Freitag in der Zeit von 07:30 bis 16:30 oder 17:30 Uhr. An den beiden Zollämtern Tisis/Schaanwald und Hohenems werden diese werktags bis 18:00 Uhr und zusätzlich an Samstagen von 10:00 bis 18:00 Uhr bearbeitet. Nur das Zollamt Lustenau bearbeitet die Rückvergütungen rund um die Uhr.

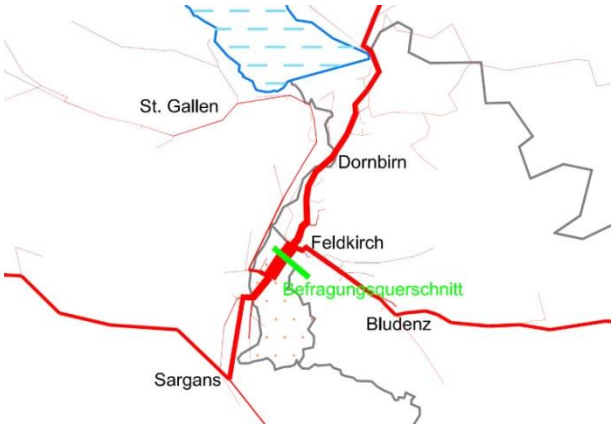
3.15.6.4. Anteil KFZ-Verkehr auf der Autobahnverbindung

Bei den PKW-Befragungen an der Grenze wurde der Anteil des KFZ-Verkehrs, der die Route als Autobahnverbindung benutzt, nicht ermittelt und konnte mit einer Mai-Befragung auch nicht sachgerecht ermittelt werden. Auf die Beliebtheit der Strecke wies 2005 eine Studie hin: „*Zu weiteren Kapazitätsengpässen im Zentrum von Feldkirch kommt es an diversen Samstagen, wenn die Wintersportgäste in Montafon, Arlberg etc ihre Ferien bzw Heimreise antreten*“ (Zweckmäßigkeitsbeurteilung von Varianten zur Entlastung von Feldkirch, S 32).

Abschätzen lässt sich der Verkehr über eine Aussage im Verkehrsinfrastrukturbericht Liechtenstein, 2014: „*Der Transitverkehr spielt eine untergeordnete Rolle, der Anteil beträgt weniger als 4 % des gesamten Verkehrsaufkommens*.“ (Regierung Liechtenstein, Bericht und Antrag 79/2013, S 11/12). Da der Transitverkehr in Liechtenstein praktisch ausschließlich über die Grenze Tisis/Schaanwald fährt, lässt sich der Anteil umrechnen. Demnach benutzt ein gutes Drittel (ca 35 %) des KFZ-Verkehrs im Schaanwald die Route als Autobahnverbindung.

3.15.6.5. Anteil LKW-Verkehr auf der Autobahnverbindung

Dass der Anteil des LKW-Verkehrs, der die Route über das Hauptzollamt benutzt, sehr hoch ist, erkennt man bereits an der Routenspinne (TP_06.02-02a, S 11). 52 % der LKW-Fahrten durch Vorarlberg kommen über Hörbranz/Leiblachtal, fahren somit auf der Nord-Süd-Route. 11 % fahren über den Arlberg und benutzen die Ost-West-Route. Wie die Routenspinne zeigt, fahren mehr LKWs durch Liechtenstein durch als vom Norden her zur Grenze fahren.



Zur Routenwahl wird ausgeführt: „*Am Grenzübergang Tisis/Schaanwald ist der Ost-West-Ast Salzburg – Innsbruck – Feldkirch – Sargans – Zürich ausgeprägt. Von Norden gibt es hier einen bedeutenden Zulauf von Ulm – Memmingen – Bregenz – Feldkirch bis Sargans. Im alpenquerenden Verkehr spielt dieser Grenzübergang kaum eine Rolle.*“ (Güterverkehrserhebung Vlgb, GVE 2013, S 50).

Es ist somit davon auszugehen dass mehr als die Hälfte der LKW-Fahrten über die Grenze die Route als Autobahnverbindung nutzen. Es handelt sich um inneralpinen Schwerverkehr.

3.15.6.6. Ergebnis – Wirkung Autobahnverbindung

Wie dargelegt, nutzt etwa ein Drittel des KFZ-Verkehrs und mehr als die Hälfte des LKW-Verkehrs, der über die Grenze Tisis/Schaanwald fährt, die Route als Autobahnverbindung. Gem den Ausführungen der Konsenswerber berücksichtigt das Verkehrsmodell beim LKW-Verkehr die Bedeutung als Fernverbindung und verwendet für diesen einen höheren Hochrechnungsfaktor als für den lokalen Verkehr. Beim KFZ-Verkehr wird jedoch für die gesamte Verkehrsmenge der niedrigst mögliche Hochrechnungsfaktor angesetzt. Dies ist, wie unter Punkt 3.15.3.1. Hochrechnungsfaktor Relation Walgau-Liechtenstein ausgeführt, nicht sachgerecht. Für den Anteil des KFZ-Verkehrs (ca ein Drittel), der die Route als Autobahnverbindung nutzt, ist ebenfalls ein höherer Hochrechnungsfaktor anzunehmen.

Die belangte Behörde hat zudem rechtswidrig unterlassen, den entscheidungswesentlichen Sachverhalt objektiv zu erheben, was einen Verstoß gegen § 37 AVG (objektive Sachverhaltsfeststellung) bedeutet.

3.15.7. Befangenheit des SV Verkehr (Bescheid, S 271)

Aus Sicht der Bf ist der SV Verkehr befangen. Er wurde am 06.12.2010 berufen und ist seither in das Verfahren involviert.

Die Konsenswerber weisen in ihren Unterlagen auf die Vorteile eines von allen Seiten anerkannten Verkehrsmodells hin. Deshalb wurden die Modellstrukturen für das Verkehrsmodell mit allen am Planungsprozess beteiligten Personen, den Institutionen und auch dem verkehrstechnischen Sachverständigen frühzeitig abgestimmt. Die wesentlichen Eingangsparameter für das Verkehrsmodell sind in mehreren Sitzungen unter Beteiligung des verkehrstechnischen Sachverständigen der UVE festgelegt worden. Auch die Zwischenergebnisse wurden mit ihm und anderen Personen abgestimmt, um eine breit abgesicherte Akzeptanz der Ergebnisse zu erreichen. Der SV Verkehr hält hierzu fest, er habe nicht mitgeplant. Es treffe eher zu, dass er als Sachverständiger in den Diskussionsprozess über die Eckdaten des Verkehrsmodells eingebunden gewesen sei (E-Mail an UVP-Behörde, 07.11.2013).

Im belangten Bescheid wird bestätigt, dass der SV Verkehr am 06.12.2010 berufen wurde. Vier Tage später, am 10.12.2010 stellte das Land Vorarlberg den Antrag auf Durchführung eines Vorverfahrens (Bescheid S 271). Gem Akteneinsicht (im Akt: Konsenswerber_ST_0907215.pdf) sowie E-Mail der UVP-Behörde und unter Berücksichtigung der nicht vollständigen Angaben der UVP-Behörde (Bescheid S 271), hat sich der SV Verkehr wie folgt beteiligt:

- 14.01.2010: Sachverständigentag, organisiert von der UVP-Behörde
- 01.02.2011: Besprechung der Mobilitätsprognose, Abstimmung Prognosehorizont
- 14.02.2011: Stellungnahme SV Verkehr zum UVE-Konzept
- 13.12.2011: Besprechung mit SV Verkehr, an der das Verkehrskonzept mit den Annahmen, darunter auch Prognosezeitpunkt, die Hochrechnungsfaktoren, induzierter Verkehr, Höchstgeschwindigkeit und Begleitmaßnahmen präsentiert wurde. Die Besprechung wurde nicht protokolliert (E-Mail UVP-Behörde, 13.08.2015)

- 11.01.2012: Stellungnahme des SV Verkehr zu dem an der Besprechung vom 14.02.2011 präsentierten Verkehrsmodell
- 07.10.2013: Stellungnahme des SV Verkehr zu den UVE-Unterlagen
- 14.11.2013: Sachverständigentag
- 04.02.2014: Stellungnahme des SV Verkehr zu Spitzenstunden-Verkehren (nicht unplausibel, können als Grundlage für weitere Berechnungen dienen)
- 19.09.2014: Besprechung UVP-Behörde, in der ua Reisezeitmessungen diskutiert werden. Protokolliert wird, der SV Verkehr habe den Einwand, die Reisezeitmessungen hätten nur zu einem bedingt repräsentativen Zeitpunkt stattgefunden, bestätigt und eine ergänzende Reisezeitmessungen angeregt. Die Messung solle beauftragt werden, allerdings solle das Befahrungskonzept mit dem SV Verkehr abgestimmt werden.
- 22.09.2014: Stellungnahme des SV Verkehr zum Reisezeitkonzept der Konsenswerber

Wie dargelegt und vom SV Verkehr selbst bestätigt, wurden die wesentlichen Annahmen zum Verkehrsmodell frühzeitig abgestimmt. Da dem verkehrstechnischen Sachverständigen innerhalb des Verfahrens eine hohe Bedeutung zukommt und dies der Projektwerberin sehr wohl bewusst war, ist davon auszugehen, dass seinen Empfehlungen eine hohe Bedeutung zukam und sie insb bei den entscheidungswesentlichen Annahmen für das Verkehrsmodell berücksichtigt wurden. Sein Einfluss war somit wesentlich, wenn nicht sogar erheblich. Zumindest hat er den wesentlichen Parametern zugestimmt. Dies ergibt sich auch daraus, dass seine späteren Stellungnahmen keine Änderungsvorschläge zum Prognosehorizont (ausführlich siehe dort) und zu den Hochrechnungsfaktoren enthalten. Die Mängel in der Reisezeitmessungen (ausführlich siehe dort) und Unplausibilitäten in den Erklärungen im Verkehrsbericht (Verhandlungsschrift, S 61-63) waren ihm nicht aufgefallen.

Aufgrund der lange anhaltenden engen Abstimmung der wesentlichen Annahmen des Verkehrsmodells, die zwischen den Konsenswerbern, dem Verkehrsplanungsbüro und dem SV Verkehr erfolgte und den gemachten Stellungnahmen ist es dem verkehrstechnischen Sachverständigen nicht mehr möglich, die von der Bf in ihren Stellungnahmen gemachten Einwendungen hinsichtlich der entscheidungswesentlichen Annahmen für das Verkehrsmodell unabhängig und objektiv zu beurteilen, weil er sie schon zu einem frühen Zeitpunkt des Verfahrens als plausibel beurteilt hat. Maßgeblich für die Befangenheit iSd § 7 Abs 1 Z 4 AVG, welcher auch bei Sachverständigen zur Anwendung gelangt, ist, ob ein am Verfahren Beteiligter bei vernünftiger Würdigung aller konkreten Umstände Anlass hat, an der Unvoreingenommenheit und objektiven Einstellung des Organwalters zu zweifeln, sodass eine parteiliche Ausübung seines Amtes als wahrscheinlich angesehen werden muss. Der Sachverständige Verkehr ist befangen. Da durch die Mitwirkung eines befangenen Organs (Sachverständige Verkehr) gravierende Bedenken gegen die sachliche Richtigkeit des Bescheids bestehen, leidet das Verfahren an einem Mangel. Weil der Sachverständige an der Ermittlung des maßgeblichen Sachverhaltes (Reisezeitmessungen) wesentlich mitgewirkt hat, ist dieser neu zu erheben, sind die vom befangenen Sachverständigen gesetzten Amtshandlungen zu wiederholen oder zu ergänzen und ist auf Grund des nunmehr festgestellten Sachverhaltes in der Sache neu zu entscheiden.

3.15.8. UVE-Verkehrsbericht legt Annahmen nicht vollständig offen

Die heute verwendeten Verkehrsmodelle lassen grundsätzlich jede Art von Manipulationen zu, so dass eine solide fachliche Beurteilung nur dann möglich ist, wenn die Annahmen des

Verkehrsmodells vollständig offen gelegt werden, insbesondere müssen die Verkehrsbeziehungsmatrizen, die Berechnungsmodi für die unterschiedlichen Verkehrsbeziehungsmatrizen, das Netzes aller Strecken aller Kanten und Knoten und die Auswirkungen des Modells auf Siedlungsstrukturen bekannt sein.

Die Darstellung dieser entscheidungswesentlichen Annahmen ist in den Einreichunterlagen sehr rudimentär gehalten und nicht vollständig, was in den Stellungnahmen ausführlich dargelegt wurde. Eine fachliche Beurteilung, ob die Annahmen auch sachgerecht sind, ist somit nicht möglich, weshalb die in einer UVE notwendige Nachvollziehbarkeit nicht gegeben ist. Bestätigt wird dies von Sachverständigen in ihren Gutachten zu den UVE-Unterlagen.

Der international anerkannte Verkehrsexperte Em. O. Univ. Prof. DI Dr. *Hermann Knoflacher* geht in seinem Gutachten vom 20. Januar 2014 auf Seite 3 auf das Vorgängermodell des im UVP-Verfahren „Stadttunnel Feldkirch" verwendeten Verkehrsmodells ein. Er erklärt: „*Die vorliegenden Belastungsangaben sind daher ohne diese entsprechende Prüfung und sachkundige Analyse für eine qualifizierte Entscheidung für diese Südvariante auch aus diesen Gründen unbrauchbar".* Knoflacher äußert sich zwar zum Gesamtverkehrskonzept Feldkirch 2009 und nicht zu den UVE-Einreichunterlagen. Dies ist jedoch unerheblich, weil sich die Darstellung dort von dem der öffentlichen Auflage TP_03-01-01a hinsichtlich dieses Kritikpunktes nicht unterscheidet.

Zwei im September 2014 veröffentlichte Gutachten, die vom Amt für Umwelt in Liechtenstein in Auftrag gegeben worden waren und die in das UVP-Verfahren eingebracht wurden, stellten ebenfalls Mängel im UVE-Verkehrsbericht fest. Acontec weist darauf hin, die Nachvollziehbarkeit der gemachten Berechnungen sei basierend auf den im technischen Bericht aufgeführten Kanten schwierig (S 4). Tuffli & Partner hält fest, Aussagen der Vertreter des Verkehrsplanungsbüros könnten aufgrund fehlender Grundlagen nicht widerlegt werden (S 10).

Weitere Angaben, die im Verkehrsbericht nicht dargestellt werden:

- Im Tunnelsystem entstehen Reisezeitgewinne auf verschiedenen Relationen. Da der induzierte Verkehr über sie berechnet wird, sind die Annahmen dazu entscheidungswesentlich für die Ermittlung der Entlastungs- und Belastungswirkung und daher auch genehmigungsrelevant. Darzustellen sind die Reisezeiten in die jeweilige Richtung. Beispielsweise ist es wesentlich, welche Reisezeiten auf der Relation Knoten A14 – Grenze Tisis in die jeweilige Richtung angenommen wurden
- Darstellung der im Verkehrsmodell angenommenen Spitzenzeiten, mit einer sachgerechten Begründung für die jeweilige Höhe. Der verkehrstechnische Sachverständige erklärt in seiner Stellungnahme lediglich, die stündlichen Verkehrsbelastungen seien plausibel, ohne dass er diese begründet oder zumindest die Annahmen darstellt.
- Darstellung der verkehrlichen Entlastungswirkung, die durch die Begleitmaßnahmen bewirkt werden inklusive der Darstellung, welche Annahmen im Verkehrsmodell geändert wurden.
- Nachweis, ob die Leistungsfähigkeit des Tunnelsystem ausreicht, um die berechneten Verkehrsmengen langfristig aufzunehmen.

Im Rahmen des Ermittlungsverfahrens muss den Parteien Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte und rechtlichen Interessen gegeben werden. Insbesondere ist ihnen gem § 45 Abs 3 AVG Gelegenheit zu geben, vom Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis und dazu Stellung zu nehmen. Als Prozessgrundrecht soll dieses Mitwirkungsrecht sicherstellen, dass

die erlassene Entscheidung frei von Verfahrensfehlern ergeht, welche ihren Grund in unterlassener Kenntnisnahme und Nichtberücksichtigung des Sachvortrags der Partei haben und soll daher der Ermittlung der materiellen Wahrheit dienen. Das gegenständliche Verfahren ist daher mangelhaft. Wie oben bereits ausgeführt, können die Aussagen im Verkehrsbericht (trotz schwerwiegender Indizien) nicht ohne die oben erwähnten fehlenden Angaben widerlegt werden und kann die Bf daher auch nicht zur Ermittlung der materiellen Wahrheit beitragen. Es ist davon auszugehen, dass wenn der Bf die fehlenden Grundlagen zur Verfügung gestellt worden wären, diese mit dem entsprechenden Vorbringen die Prognosen des Verkehrsmodells widerlegen hätte können. Die belangte Behörde wäre dann wohl auch zu dem Ergebnis gelangt, dass das Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ auf Grund von zu erwartenden schwerwiegenden Umweltbelastungen nicht genehmigt werden kann.

3.16. Abgaskamin Stadtschrofen (Bescheid, S 113)

Über einen Abgaskamin, im angefochtenen Bescheid Lüftungsturm genannt, soll zur Minimierung der Luftschadstoff-Belastung die Abgase und ggf bei einem Brand der Rauch ausgeblasen werden. Das technische Bauwerk wird auf der Geländekante des Feldkircher Stadtschrofen errichtet (Bescheid, S 113).

Beim Stadtschrofen handelt es sich um ein historisch, kulturell und archäologisch bedeutendes, intaktes Landschaftsgebiet, das folgende Elemente umfasst:

- Archäologisch wertvolles Gebiet mit einer befestigten prähistorischen Höhensiedlung, einer sehr bedeutenden Fundstelle, sehr hohe Sensibilität (RU_01.03-01a; S 42)
- Maßnahmenzone 5 im Umfeld der Höhensiedlung, in dem sehr wahrscheinlich archäologische Kleinfunde oder auch Baubefunde vorkommen, sehr hohe Sensibilität (RU_01.03-01a, S 42)
- Buddhistisches Kloster auf dem ehemaligen Gutshof, für die Erhaltung wichtig sind die Besucher, die das Zentrum wegen seiner Ruhe und Ungestörtheit aufsuchen, mittlere Sensibilität des Kulturguts (RU_01.03-01a, S 41)
- Stupa beim buddhistischen Kloster, hohe Sensibilität (RU_01.03-01a, S 41)
- Intakter Naturraum, der Funktion als Biotop-Trittstein übernimmt und zu einer Vernetzung der Naturräume beiträgt (RU_02.02-01a, S 48)
- Im Bereich des Stadtschrofens sind die Offenlandbereiche als Freihaltegebiete, die Waldflächen als forstwirtschaftliche Flächen und das buddhistische Kloster als Sondergebiet gewidmet (RU_01.01-01a, S 65)

In der Gesamtbetrachtung handelt es sich bei dem Gebiet zwischen Buddhistischem Zentrum und prähistorischer Wallanlage, das die Kriterien nach § 26 Abs 1 lit g) Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung Vorarlberg erfüllt. Es ist eine kleinräumige, naturnah erhaltene Kulturlandschaft, die das Ortsbild von Feldkirch/Frastanz prägt und für die Erholung der Bevölkerung bedeutsam ist. Die Schutzwürdigkeit des Gebietes wurde jedoch nicht geprüft.

Der Abgaskamin wird mindestens 10 Meter hoch sein. Aufgrund seiner exponierten Lage, seiner Höhe und der Situierung an einem für das Zentrum von Feldkirch sehr markanten Standort, hat der Lüftungsturm großräumig landschaftsbildliche Auswirkungen (Zusammenfassende Bewertung, S 229). Durch die Ausblasung wird ein Dauergeräusch hervorgerufen. Die Anlage ist voraussichtlich zwischen 7:00 und 19:00 Uhr in Betrieb (Bescheid, S 279) und in einer Entfernung von 100 m hörbar. Der in 100 m einwirkende Schallpegel beträgt rund 45 dB (Nennlast) (Verhandlungsschrift, S 50). Dies entspricht dem Schallpegel einer normalen Unterhaltung (*Lebensministerium*, Handbuch Umgebungslärm, S 25)

Der belangte Bescheid geht in der rechtlichen Würdigung jeweils nur auf die einzelne Auswirkung eines Aspekts auf das Gebiet Stadtschrofen ein und kommt aufgrund dessen, dass jeder Aspekt für sich alleine betrachtet keine erhebliche Auswirkung verursacht, zum Ergebnis, es bestehe keine besondere Schutzwürdigkeit. Die Behörde ermittelt jedoch nicht den Wert des Landschaftsgebietes, der sich aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen und Eigenschaften ergibt.

Der besondere Wert des stadtnahen Erholungsgebietes ergibt sich aus seiner Einzigartigkeit und der Vielfalt seiner Funktionen und Nutzungen. Eine diesem Gebiet vergleichbare Kulturlandschaft mit einer Lage oberhalb der Stadt, einem weiten Blick über das Rheintal, einer intakten Natur, einer Ruhe wie in einem Kurgebiet, eingebettet zwischen einem spirituellen Zentrum und einer prähistorischen Fluchtburg gibt es im Vorarlberger Rheintal kein zweites Mal. Es ist die Abwesenheit der Technik, des Alltags und der damit verbundenen Geräusche, die dieser Kulturlandschaft eine Sonderstellung zukommen lässt. Deshalb reagiert das Gebiet aber auch empfindlich auf kleinste Veränderungen.

Mit dem Abgaskamin soll nun eine Veränderung vorgenommen werden, die dieses wertvolle Landschaftsgebiet unwiederbringlich zerstört. Diese Zerstörung ist völlig unabhängig davon, wie stark der gemessene Lärmpegel ansteigt, wie hoch die krebserregenden Luftschadstoffe und Reizgase ausgeblasen werden und ob das Bauwerk zehn oder zwanzig Meter hoch ist. Für die Zerstörung dieses einzigartigen Gebietes kausal ist bereits, dass ein technisches Bauwerk, der Abgaskamin mit Gebäude, errichtet wird. Die Wirkung ist als systemzerstörend zu qualifizieren, weil sie dauerhaft ist und nicht mit Maßnahmen kompensiert werden kann. Es handelt sich daher um eine schwerwiegende Umweltauswirkung nach § 17 Abs 5 UVP-G. Diese könnte durch eine Projektmodifikation, beispielsweise einer Verlegung des Abgaskamins in den Wald hinter der Wallanlage, vermieden werden. Eine Prüfung dieser Projektmodifikation haben die Konsenswerber unterlassen.

Vor diesem Hintergrund kommt der Alternativenprüfung nach § 1 Abs 1 Z 3 UVP-G eine besondere Bedeutung zu. Es ist Aufgabe der Konsenswerber, in der UVE nachzuweisen, dass ohne das Projekt oder mit einem anderen Straßeninfrastrukturprojekt, das ohne Abgaskamin auskommt, die Sanierung des Luftsanierungsgebietes Feldkirch und eine Senkung der Luft- und Lärmbelastung für die Bevölkerung nicht möglich ist.

Dies hat der Konsenswerber unterlassen, obwohl der kritische EU-NO_2-Grenzwert von 40 µg/m^3 zum Zeitpunkt 2025 sogar ohne Bau einer Straßeninfrastruktur eingehalten werden kann. Gem UVE beträgt die NO_2-Belastung im Jahr 2025 am kritischsten Punkt der Bärenkreuzung im Nullplanfall – also ohne Bau des Tunnelsystems - 39,2 µg/m^3 (TP_05.03-01a, Punkt 6.3.2.4.2, S 158).

Will man die Verkehrssituation in der Innenstadt verbessern, ist dies kostengünstiger und mit massiv geringeren Umweltauswirkungen möglich. Ungeprüft geblieben ist vom Konsenswerber die Alternative, einen ca 1 km langen Tunnel vom Portal Felsenau zum Portal Altstadt zu erstellen und ergänzend dazu den Transit-LKW-Verkehr mittels Zollabfertigungs-Maßnahmen über einen anderen Grenzübergang als Tisis/Schaanwald zu führen. Diese Kombination würde nicht nur die Menschen in der Innenstadt vom Schwerverkehr wirksam entlasten, sondern auch die Menschen im Teilgebiet Tisis, weil ihre Belastung zu einem wesentlichen Teil durch den LKW-Verkehr und seine Zollabfertigung entsteht.

Dass diese kurze Variante 2 der Alternativenprüfung die gewünschte Entlastung der Innenstadt zu gewährleisten vermag und im Vergleich zur Stadttunnel-Variante nur etwa ein Viertel kostet, wurde in der Alternativenprüfung nachgewiesen. Wird die Variante 2 mit Maßnahmen zur Reduzierung des Transit-Schwerverkehrs an der Grenze Tisis/Schaanwald kombiniert, ist diese Variante weit wirtschaftlicher und zweckmäßiger als das Tunnelsystem. Da es ohne Kreistunnel auskommt, ist der technische Aufwand weit geringer. Darüber hinaus sind die Umweltbelastungen deutlich geringer, insb hinsichtlich des Erholungsgebietes Stadtschrofen.

Die belangte Behörde hat somit rechtswidrig unterlassen, den entscheidungswesentlichen Sachverhalt objektiv zu erheben, was einen Verstoß gegen § 37 AVG (objektive Sachverhaltsfeststellung) bedeutet. Sie hat auch gegen ihre sich aus § 1 Abs 1 Z 2 UVP-G ergebende Verpflichtung verstoßen, vernünftige Alternativen mit einer vergleichbaren entlastenden Wirkung prüfen zu lassen. Zudem hat sie eine Erörterung dieser Alternative an der mündlichen Verhandlung nicht zugelassen (Verhandlungsschrift, S 63/64) und damit gegen das Recht auf Parteiengehör verstoßen.

Da Projektträgerin des Stadttunnels Feldkirch die Vorarlberger Landesregierung ist, hat sie bei einer UVP-Genehmigung auch die Vorgaben aus der Landesverfassung zu berücksichtigen. Nach Art 7 Abs 8 L-VG sind alle Organe des Landes zu gesetzmäßigem, sparsamem, wirtschaftlichem und zweckmäßigem Handeln verpflichtet. Auch aus diesem Grund war die wirtschaftlichere Alternative zu prüfen. Der belangte Bescheid geht auf diese Verpflichtung nicht ein und ist daher auch aus diesem Grunde rechtswidrig ergangen.

3.17. Alternativenprüfung (Bescheid, S 136)

Ob die Alternativenprüfung rechtskonform durchgeführt wurde, ist entscheidungswesentlich, weil sie eine Bindungswirkung hinsichtlich des UVP-Verfahrens entfaltet. Denn im SUP-Verfahren wird das Projekt ausgewählt, für das im Anschluss ein UVP-Verfahren durchgeführt wird.

Im UVP-Verfahren selbst räumt die aktuelle Rechtsprechung (US 4A/2010/14-182, *B 25 Umfahrung Wieselburg*) der Alternativenprüfung keinen zentralen Stellenwert ein, vor allem kei-

ne Entscheidungsrelevanz. Die Alternativenprüfung erhält nur dann im UVP-Verfahren eine besondere Bedeutung, wenn durch die Wahl einer Alternative ein annähernd gleiches Ergebnis in Bezug auf den Zweck des Vorhabens bei insgesamt wesentlich weniger schwerwiegenden Umweltauswirkungen erzielt werden könnte. Dann müssten die Eingriffe möglicherweise anders bewertet und eine andere Gesamtbewertung vorgenommen werden.

Eine besondere Rolle kommt der Alternativenprüfung dann zu, wenn die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte besteht. In diesen Fällen sind die Vor- und Nachteile von Standort- oder Trassenvarianten darzulegen. Die Erörterung von Standortvarianten kann sich daher auch lediglich auf einen Teil des Vorhabens beziehen (*Ennöckl* in *Ennöckl/N. Raschauer/Berghtaler*, Kommentar um UVP-G^3, § 1 Rz 7 S 12/13). Dies ist hinsichtlich des Abgaskamins auf dem Stadtschrofen entscheidungsrelevant, was zuvor bereits ausgeführt wurde.

Wesentlich ist die Alternativenprüfung im gegenständlichen Projekt auch deshalb, weil die Alpenkonvention zur Anwendung kommt. Dieses verpflichtet in den Fällen, in denen ein nach Art 11 Abs 2 VP hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr gebaut werden soll, den Bahnausbau zu priorisieren und Nachhaltigkeitskriterien zu berücksichtigen.

Ergänzend ist jedoch auch die Verpflichtung zu berücksichtigen, die unionsrechtlichen Vorgaben zum SUP-Verfahren und damit zur Alternativenprüfung einzuhalten. Im SUP-Verfahren, das dem gegenständlichen UVP-Verfahren voranging, sind, wie nachfolgend dargelegt wird, entscheidungswesentliche Verfahrensmängel aufgetreten. Der vom gegenständlichen Projekt betroffenen Öffentlichkeit kam nun zwar das Recht zu, sich an der Alternativenprüfung zu beteiligen, nicht aber das Recht, die Rechtmäßigkeit des SUP-Verfahrens durch ein unabhängiges Gericht prüfen zu lassen. Trotzdem entfaltet die Alternativenprüfung, deren Verfahren unionsrechtlich durch die SUP-Richtlinie (Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme) vorgegeben wird, Bindungswirkung für die betroffene Öffentlichkeit. Dies ist nicht zulässig, wie nachfolgend dargelegt wird.

Wenn nun der Alternativenprüfung auch im UVP-Verfahren keine Entscheidungsrelevanz zukommt, wird das der betroffenen Öffentlichkeit in Anwendung des Unionsrecht zukommende Recht auf ein rechtmäßiges SUP-Verfahren verletzt.

Einen Überblick über die Variantenprüfung enthält der Bericht 04BS-0803 „Verkehrsplanung Feldkirch Süd – Untersuchung Varianten 0+“, der als Mappe 1, 04, Teil der Gesamtdokumentation der Verkehrsplanung Feldkirch Süd ist. Dem Antrag auf Einbezug dieser Studie wurde nicht stattgegeben (Bescheid, S 309), wodurch die Bf in ihrem Recht auf Ermittlung des objektiven Sachverhalts verletzt ist.

3.17.1. Rechtsschutz im SUP-Verfahren

Bei der Auswahl der Variante, die am Ende eines SUP-Verfahrens getroffen wird, handelt es sich um eine hoheitliche Entscheidung. Dies ergibt sich aus dem Titel „Bekanntgabe der Entscheidung“ von Art 9 SUP-Richtlinie. Auch nach Art 9 UVP-Richtlinie ist eine „Entscheidung“ zu treffen. Eine hoheitliche Entscheidung muss jedoch auch von einer unabhängigen Stelle überprüft werden können. Denn es gilt der allgemeine Rechtsgrundsatz, dass kein rechts-

freies, einer gerichtlichen Überprüfung entzogenes staatliches Handeln hingenommen werden darf.

Auch bei der Anwendung des umweltrechtlichen Unionsrechts müssen Entscheidungen auf ihre Rechtmäßigkeit überprüfbar sein. Sowohl Österreich als auch die EU sind der Aarhus-Konvention beigetreten. Diese räumt der betroffenen Öffentlichkeit einen Zugang zu Gericht in allen Umweltangelegenheiten ein. Nach Art 9 Abs 3 Aarhus-Konvention stellt jede Vertragspartei sicher, dass Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit Zugang zu verwaltungsbehördlichen oder gerichtlichen Verfahren haben, um die von Privatpersonen und Behörden vorgenommenen Handlungen und begangenen Unterlassungen anzufechten, die gegen umweltbezogene Bestimmungen ihres innerstaatlichen Rechts verstoßen. Aufgrund dieser Verpflichtung kommt der betroffenen Öffentlichkeit in Umsetzung des unionsrechtlichen Rechts – der SUP-Richtlinie – auch das Recht zu, die Rechtmäßigkeit eines SUP-Verfahrens einer gerichtlichen Überprüfung zuzuführen.

Dieser Zusammenhang stellt sich nach *Epiney/Sollberger* wie folgt dar: „*Sodann ist an die schon erwähnten … Strukturprinzipien des Gemeinschaftsrechts zu erinnern. Von besonderer Bedeutung ist hier der schon mehrfach erwähnte Gedanke der Funktionalisierung der Interessen Einzelner im Hinblick auf eine Förderung des effektiven Vollzugs gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben. Für die Präzisierung der Voraussetzungen des Vorliegens personaler Rechtsgüter bedeutet dieser Grundsatz, dass jedenfalls immer dann, wenn den Einzelnen im Rahmen der Verfahren eine Rolle eingeräumt wird, auch ihre rechtlich geschützten Interessen im Falle einer Verletzung dieser Rechte betroffen sein müssen; denn ansonsten könnten sie ihre Rolle der Kontrolle der Beachtung gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben gerade nicht erfüllen. Es ist nämlich grundsätzlich anzunehmen, dass die eingeräumten Verfahrensrechte auch vor dem Hintergrund der effektiven Kontrolle des Gemeinschaftsrechts zu sehen sind*“ (*Astrid Epiney/Kaspar Sollberger*, Zugang zu Gerichten und gerichtliche Kontrolle im Umweltrecht, Erich Schmidt Verlag Berlin 2001, S 373).

In ähnlicher Weise äußern sich aber auch *Kokott/Sobotta*: *„Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob die Rechte anerkannter Verbände sich darin erschöpfen, an der jeweiligen Öffentlichkeitsbeteiligung teilzunehmen. Es ist nicht auszuschließen, dass sie auch einen Anspruch darauf haben, dass ein solches Verfahren überhaupt durchgeführt wird, und dass sie gegebenenfalls Mängel der Beteiligung oder des Ergebnisses rügen können. Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu den Luftqualitätsplänen in Darmstadt scheint das Urteil Janecek des Gerichtshofs bereits in diesem Sinne zu verstehen“ (Kokott/Sobotta,* Weichenstellungen in der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union, in: Dokumentation zur 37. wissenschaftlichen Fachtagung der Gesellschaft für Umweltrecht e.V., Berlin 2013, S 32).

Eine in einem SUP-Verfahren durchgeführte Alternativenprüfung muss aus Sicht der Bf somit zumindest in den Fällen, in denen sie Bindungswirkung für ein UVP-Verfahren entfaltet, gerichtlich überprüfbar sein. Da der Bf im SUP-Verfahren keine Parteistellung zukam, ist die Rechtmäßigkeit des SUP-Verfahrens im UVP-Verfahren zu prüfen.

3.17.2. Fehlende Ergebnisoffenheit – Straßenprojekt als Ziel

Ein entscheidungswesentlicher Mangel des SUP-Verfahrens besteht darin, dass das gewünschte Ergebnis, der Bau eines Straßenprojektes, bereits vor dem Verfahren feststand und es somit an der notwendigen Ergebnisoffenheit mangelte. Dies lässt sich belegen wie folgt:

Zu Beginn des Prozesses wurde als erste Zielsetzung festgelegt: „Die Verbesserung der Anbindung *der Feldkircher Altstadt, des LKH und der Siedlungs- und Betriebsgebiete an das hochrangige Straßennetz*“ (TP_06.01-01, Punkt 2.4.2). Die Formulierung „Anbindung an das Straßennetz“ weist bereits darauf hin, dass ein Straßenneubau das Ziel ist. Unter dem Aspekt der Ergebnisoffenheit hätte die Zielformulierung anders lauten müssen, beispielsweise „Die Verbesserung der Erreichbarkeit der Feldkircher Altstadt, des Landeskrankenhauses (LKH) und der Siedlungs- und Betriebsgebiete“.

Am 16. Dezember 2008 berichtete Stadträtin Lener in der Stadtvertretersitzung in Feldkirch über das Verfahren. Protokolliert wurde: „*Es sei von Anfang an klar gewesen, dass die Verkehrslösung Feldkirch Süd nicht nur eine Straßenlösung sein werde, sondern vielmehr, dass der öffentliche Verkehr auch entsprechend bedarfsgerecht weiterentwickelt werden müsse.*“ Diese Aussage belegt, dass die Straßenlösung zu keiner Zeit in Frage gestellt wurde. Sie sollte lediglich um Maßnahmen im öffentlichen Verkehr ergänzt werden.

Die Stadträtin Rita Reisch (SPÖ) kritisierte das Verfahren zur Prüfung der Alternativen in der Sitzung der Stadtvertretung in Feldkirch vom 16. Dezember 2008: „*am 24.11.2008 seien die Mitglieder des Planungsausschusses von Feldkirch und Frastanz sowohl zu einer Sitzung des Planungsausschusses, als auch zu einer Informationsveranstaltung zur Verkehrsplanung Feldkirch Süd geladen worden. Am Mittag des gleichen Tages habe man schon in den Medien und über das Radio gehört, dass Feldkirch für die Straßenvariante 5.3 sei. Sie habe sich gefragt, ob sie überhaupt noch zu dieser Veranstaltung gehen soll. Es habe auch in der Einladung gestanden, „es wird um Teilnahme ersucht und aus gegebenem Anlass an die Vertraulichkeit der Sitzung erinnert“. Dies sei für sie doch etwas demokratiepolitisch bedenklich gewesen. Diese Veranstaltung sei nicht von einem besonders guten Klima geprägt gewesen. Fragen seien zwar von den Experten beantwortet worden, aber man habe den Eindruck gehabt, wenn jemand sich kritisch mit diesen Varianten oder mit der sogenannten Bestvariante auseinandersetzen wollte, dann sei er hier nicht am richtigen Platz gewesen*.“

Der VCL Verkehrs-Club Liechtenstein weist in seinem Schreiben vom 16.01.2009 ebenfalls auf die Mängel im Verfahren hin. Er schreibt: „*Die Amtsvariante des Letzetunnels hatte sich als nicht kompatibel mit der Alpenkonvention erwiesen und wurde selbst von der Politik als Teil einer Transitachse und Autobahnverbindung durch Liechtenstein gesehen. Da ließ die Vorarlberger Regierung 12 Straßenbauvarianten näher bei der Stadt gelegen untersuchen. Damit konnte der Widerstand des offiziellen Frastanz und des offiziellen Liechtenstein umgangen werden. Doch eine Null-Plus-Variante wollte die Politik nicht untersuchen lassen. Nur auf starken Druck der Nichtregierungsorganisationen an der Dialogrunde vom 19.4.2007 hat Landesrat Rein nachgegeben und einer Diskussionsrunde von Fachexperten zugestimmt. An dieser ganztägigen Veranstaltung vom 7.9.2007 beteiligten sich 12 Personen. Eher zum Leidwesen der Behörden wurde klar, dass Null-Plus-Varianten untersucht werden müssen. Im Rahmen einer Ausschreibung erhielt das Büro ZIS+P Verkehrsplanung den Zuschlag. Dr. Röschel führte die Untersuchungen durch. [...] In einer Flucht nach vorne – noch vor der letzten Dialogrunde – haben die Herren Landesrat Rein sowie die Bürgermeister Berchtold und Gabriel am 24.11.2008 in einer Medienkonferenz bekannt gegeben, dass sie die Straßen-*

bauvariante 5.3. favorisieren. Es macht den Eindruck, dass die Politik Angst hat vor den Ergebnissen der Null-Plus-Varianten; denn diese Ergebnisse widersprechen dem Straßenbau-Wunsch. So durfte auch an den öffentlichen Veranstaltungen vom 25. und 26.11.2008 der Autor der Null-Plus-Studie diese nicht selbst vorstellen. Haben die verantwortlichen Politiker das schon vor der Null-Plus-Variante-Untersuchung gefasste Vor-Urteil einer Südumfahrung somit öffentlich bestätigt und die Untersuchungen von Null-Plus-Varianten zur Alibi-Übung degradiert?"

Auch im belangten Bescheid wird bestätigt, dass das Verkehrsproblem von Feldkirch von vornherein mit einem Straßenprojekt gelöst werden sollte: „*Die Detailziele eines verbesserten Anschlusses bestimmter Stadtteile und der dortigen Verkehrsanziehungspunkte (v.a. LKH, Betriebsgebiete) an das höherrangige Straßennetz könnten mit den Null+-Varianten nicht erreicht werden.*" (Bescheid, S 182).

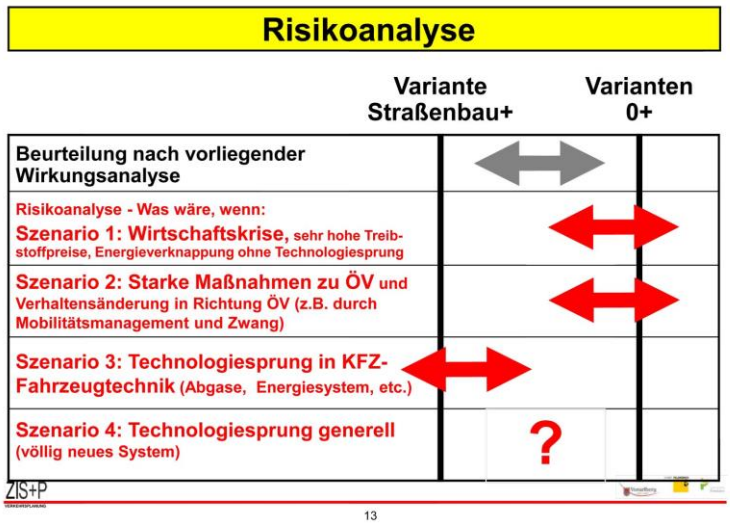
3.17.3. Alternativenprüfung: ÖV-Varianten - Straßenprojekte

Obwohl die Alternativenprüfung mit Mängeln behaftet ist (siehe nachfolgende Punkte) und Annahmen systematisch zugunsten des politisch gewünschten Straßenbauprojektes gesetzt wurden (zB Umweltkosten beim Straßenbau auftragsgemäß nicht ermittelt, Annahmen im Verkehrsmodell), erbrachte die Bewertung in der Gesamtbetrachtung kein eindeutiges Ergebnis für oder gegen eine Variante.

Allerdings lagen – insbesondere bei einer regionalen Betrachtung - die 0+-Varianten in den beiden Bereichen Umwelt und Soziales vorne, da ein ÖV-Ausbau die Verteilungsgerechtigkeit der Erreichbarkeit in der Region verbessert (Abbau der Erreichbarkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsmitteln) und das geringere Verkehrswachstum in der Region eine Abnahme der Luft- und Lärmbelastung bewirkt, weniger Treibhausgase ausstößt und weniger fossile Energien verbraucht (Untersuchung Varianten 0+, 04BS-0803, S 54/55).

Wird das Vorhaben jedoch nur mit dem Blick auf das Zentrum Feldkirch betrachtet, dann wird das Zentrum bei Bau des Stadttunnels vom Verkehr und seinen Umweltauswirkungen stärker entlastet – allerdings auf Kosten der Region: Gewinner beim Kriterium Lebensqualität sind die Menschen in den Bereichen innerhalb der Tunnelportale, Verlierer die Menschen außerhalb der Tunnelportale, vor allem die ab Tunnelende Tisis und in Liechtenstein. Wie stark die Verlierer belastet werden, ist abhängig vom Verkehr und – wie aufgezeigt – stark umstritten.

In einer Präsentation wurde unter „Risikoanalyse" aufgezeigt, dass sich abhängig von einem künftigen Szenario eine Tendenz zu einer Variante ergebe. Es fällt auf, dass nach der vorliegenden UVE die Verbesserung der Luftsituation größtenteils auf die verbesserte Fahrzeugtechnik zurückzuführen ist (siehe Punkt 3.18.2.) und diese Annahme wiederum bewirkt, dass die Variante Straßenbau eine bessere Bewertung erhält (Szenario 3: Technologiesprung in der KFZ-Technik mit Lösung des Problems des Energieverbrauchs fossiler Energie, der Abgas- und Lärmprobleme).



Zitat Bericht, Seite 57: „*Die Ergebnisse liefern kein eindeutiges Ergebnis. Jede Variante hat Vor- und Nachteile. die Entscheidung für eine Variante hängt von der Gewichtung der einzelnen verfolgten Ziele ab (z.B. CO2-Emissionen gegenüber Zuschussbedarf zu den Betriebskosten etc.*)“
Quelle: Präsentation 5. Dialogrunde in Bregenz, 24.11.2008, Dr. Dipl.-Ing. Gerald Röschel

3.17.3.1. Bewusster Verzicht auf die Prüfung optimierter Varianten

In der Alternativenprüfung wurde bereits ein „Straßenprojekt mit Begleitmaßnahmen“ geprüft. Entgegen der Empfehlung des Experten, der die Alternativenprüfung betreute, hat das Land Vorarlberg auf die Prüfung optimierter Varianten mit Begleitmaßnahmen verzichtet. Eine Optimierung wäre zwar denkbar gewesen, war aber nicht Teil der Aufgabenstellung. Der Bericht hält fest: „*Das bedeutet z.B., die Variante Straßenbau mit Begleitmaßnahmen mit einer starken ÖV-Angebotsverbesserung am bestehenden ÖV-Netz zu kombinieren (mit 30-Minutentakt S-Bahnverkehr nach Liechtenstein auf der teilweise ausgebauten Bestandesstrecke ohne sehr hohe Investitionskosten) oder ähnliche Varianten. Zusätzlich könnte der verkehrsinduzierende Effekt des Straßentunnels durch eine „künstliche“ Kapazitätsbeschränkung (Dosierung) des KFZ-Verkehrs von und nach Liechtenstein reduziert werden.*“

Das gegenständliche Projekt enthält nun zwar Begleitmaßnahmen, doch keine ÖV-Angebotsverbesserung und auch keine künstliche Kapazitätsbeschränkung des KFZ-Verkehrs. Auch im SUP-Verfahren wurde nicht nachgewiesen, dass es allein durch Setzen von Begleitmaßnahmen möglich ist, die möglicherweise erheblichen Luft- und Lärmbelastungen auf ein zumutbares Maß zu reduzieren.

3.17.3.2. Verkehrsmodell für Alternativenprüfung

Wie in der vorliegenden UVE wurde schon in der SUP der Prognosezeitpunkt 2020 auf einen Zeitpunkt kurz nach Inbetriebnahme des Tunnelsystem gelegt, also auf einen Zeitpunkt, an dem die höchsten Entlastungen im Stadtzentrum zu erwarten sind. Die in der SUP nachgewiesene Entlastung ist also keine dauerhafte. Der Prognosezeitpunkt 2030 wurde von Manfred Hagen, Vertreter VCÖ, bereits am 8. Oktober 2008 im Planungsverfahren beantragt, blieb jedoch unberücksichtigt (Protokoll vom 20.10.2014).

Im Hinblick auf die verpflichtenden Vorgaben der Alpenkonvention, insbesondere der Verpflichtung, die Abwicklung des Verkehrs in einem grenzüberschreitend aufeinander abgestimmten Verkehrsnetzwerk umzusetzen, wurde das Verkehrsmodell im SUP-Verfahren rechtswidrig auf das Untersuchungsgebiet Feldkirch/Frastanz beschränkt, obwohl der Untersuchungsraum – wie im UVP-Verfahren - sämtliche Verkehrsströme zwischen hochrangigen Knoten zu umfassen hat. Da die Verkehrsströme im Rheintal eng verflochten sind, wäre es notwendig gewesen, die Szenarien-Technik zu verwenden und ergänzend in einem Worst-Case Szenario zu untersuchen, wie stark der Verkehr zunimmt, wenn Liechtenstein im gleichen Umfang auf Umfahrungsstraßen setzt wie Vorarlberg und die Autobahnverbindung vollendet, weil nur mit ihr im Sinne der Alpenkonvention ermittelt werden kann, welche Auswirkungen auf die Umwelt und die Lebensqualität der Bevölkerung im schlechtesten Fall zu erwarten ist. Dies wurde rechtswidrig unterlassen.

3.17.3.3. Alpenkonvention bei der Bewertung nicht berücksichtigt

Die Variantenuntersuchung bewertete die untersuchten Bahn- und Straßenlösungen als gleichwertig und schrieb: „Die Ergebnisse der Bewertung bringen kein eindeutiges Ergebnis für oder gegen eine Variante. Das Ergebnis hängt vielmehr von der Gewichtung der einzelnen Ziele ab." (Fachbericht 04 BS-0803, Verkehrsplanung Feldkirch Süd, Untersuchung Varianten 0+, Punkt 8, Seite 60). Hier wird eingewendet, dass bereits bei der Gewichtung und Bewertung der Varianten die Kriterien der Alpenkonvention anzuwenden waren und der Projektwerber bereits deshalb dazu verpflichtet war, die Bahnlösung gegenüber der Straßenlösung zu bevorzugen und den Nachhaltigkeitskriterien eine höhere Bedeutung einzuräumen. Dieser Verpflichtung ist die Projektwerberin nicht nachgekommen. Eine Bewertung nach den Kriterien der Alpenkonvention hätte mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit dazu geführt, dass sich die Landesregierung gegen das Projekt Stadttunnel in der vorliegenden Form aussprechen hätte müssen. Zumindest hätte eine Kombinationsvariante unter Priorisierung des Bahnausbaus und der Evaluierung einer Minimalumfahrung geprüft werden müssen. Unabhängig davon hat aber jetzt die entscheidende Behörde die mit der Alpenkonvention eingegangenen Verpflichtungen bei der Entscheidung zu beachten, die Versäumnisse nachzuholen und alle Genehmigungsvoraussetzungen der Alpenkonvention, auch die nach Art 11 Abs 2 lit b VP, zu berücksichtigen.

Dass die Stadt Feldkirch und das Land Vorarlberg sich 2009 in ihren Grundsatzbeschlüssen zusätzlich zum Bau des Stadttunnels für die Fortsetzung der Überprüfung einer Bahn-Südeinfahrt ausgesprochen haben, kann nicht als ein Vorgehen, das mit Art 11 Abs 2 VerkP im Einklang steht, gewertet werden. Die Alpenkonvention verpflichtet zur Bevorzugung der Bahnlösung. Sie ist prioritär zu behandeln und nicht nachrangig, da die Ziele der Alpenkonvention im Bereich Verkehr nach Art 2 Abs 2 lit j Alpenkonvention durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene erreicht werden sollen. Der Bau neuer Straßeninfrastrukturen ist nur als ultima ratio vorgesehen, nicht aber dann, wenn alternativ eine Entlastung mit einer Bahninfrastruktur möglich ist.

3.17.4. Kombinationsvariante: optimierter Bahnausbau und Minimalumfahrung

Im SUP-Verfahren ohne Gewichtung von Argumenten ausgeschieden wurde die Tunnelvariante 2. Diese sieht eine einfache, kurze Tunnelverbindung zwischen dem Portal in der Fel-

senau und dem Portal bei der Duxgasse vor. Die Entlastung um die Innenstadt wäre ähnlich groß wie bei der Tunnelspinne, die Kosten lägen bei rund einem Viertel. Die Variante wurde ausgeschieden, weil sie keine Anbindung des Betriebsgebietes am Kapfweg beinhaltet und weil sie in Tisis von der Duxgasse auswärts keine Entlastung bringt.

Wird diese kleine Tunnelvariante, gleichsam als Minimalumfahrung, mit dem durch den Experten vorgeschlagenen optimierten Bahnausbau (siehe Punkt 3.17.3.1.) kombiniert, könnte dies das Zentrum langfristiger und mit deutlich weniger schwerwiegenden Umweltauswirkungen entlasten. Diese vernünftige Alternative blieb ungeprüft.

3.17.5. Güterverkehr

Die durchgeführte Alternativenprüfung konzentrierte sich ausschließlich auf den Personenverkehr. Doch der Güterverkehr erhält im gegenständlichen Projekt eine besondere Bedeutung, weil von ihm im Vergleich zum PKW-Verkehr eine überproportional starke Luft- und Lärmbelastung ausgeht, der überwiegende Teil des Schwerverkehrs nur wegen der Zollabfertigung und der Autobahnverbindung diese Route benutzt und lange, schwere LKWs die Stausituation an der Bärenkreuzung verschlimmern.

An keiner anderen Straße in Liechtenstein ist der Anteil des Schwerverkehrs so hoch wie in Schaanwald. In Feldkirch sind die Menschen an der L191a, Liechtensteiner Straße, mit 10.560 DTV weit höheren Luft- und Lärmbelastungen ausgesetzt als die in Gisingen mit 14.130 DTV, obwohl in Gisingen deutlich mehr Fahrzeuge fahren. Grund ist, dass in Tisis viel mehr schwere LKWs unterwegs sind.

Trotz dieser hohen Belastung der Anrainer wurde im SUP-Verfahren keine Alternative geprüft, die den Transit-Güterverkehr in diesem dicht besiedelten Gebiet einbezieht und evaluiert, ob der Transit-Güterverkehr umweltschonender abgewickelt werden kann. Beispielsweise, ob er über eine andere Route abseits der Siedlungsgebiete geführt werden kann, auf der die Umweltbelastungen nicht so schwerwiegend sind, oder auf die Bahn verlagert. Es wurde in der Alternativenprüfung auch nicht untersucht, mit welchen Maßnahmen der LKW-Verkehr auf ein der Bevölkerung zumutbares Maß gesenkt werden kann.

3.17.6. Ergebnis Alternativenprüfung

Wie ausgeführt, kommt der Alternativenprüfung im vorliegenden UVP-Verfahren eine besondere Bedeutung zu. Denn im konkreten Fall hat sich die Projektwerberin nicht nur für eine ökologisch ungünstige Variante entschieden, die den bisher intakten Natur- und Kulturraum Stadtschrofen unwiederbringlich zerstört, sondern auch für eine aus wirtschaftlichen und technischen Kriterien schlechte Variante.

Sie hat damit gegen die Vorgaben der Alpenkonvention verstoßen und die sich aus der Art 7 Abs 8 Landesverfassung ergebende Verpflichtung zu gesetzmäßigem, sparsamem, wirtschaftlichem und zweckmäßigem Handeln nicht beachtet.

Der belangte Bescheid geht auf diese Verpflichtungen nicht ein und ist daher auch aus diesem Grunde rechtswidrig ergangen.

Die belangte Behörde erklärt, bei den vorgebrachten Alternativen handle es sich um Systemvarianten, die nicht Gegenstand der Alternativenprüfung im UVP-Verfahren seien (Bescheid, S 309). Wie dargelegt, wurde die Alternativenprüfung nicht rechtskonform durchgeführt. Der Bf kann nicht die Bindungswirkung eines SUP-Verfahrens entgegen gehalten werden, in dem ihr kein Recht auf Überprüfung der Rechtmäßigkeit der Entscheidung durch eine unabhängiges Gremium gewährt wird.

Wie dargelegt, hat die Landesregierung Vorarlberg vernünftige Alternativen nicht geprüft, die im Vergleich zum Projekt deutlich geringere Umweltauswirkungen haben. Aufgrund der fehlenden Parteistellung im SUP-Verfahren konnte die Bf nicht durch ein unabhängiges Gremium prüfen lassen, ob diese Vorgehensweise rechtmäßig ist. Sie konnte somit auch nicht überprüfen lassen, ob die Landesregierung es unterlassen hat, im SUP-Verfahren eine vernünftige Alternative zum Straßenprojekt zu prüfen, die möglicherweise weniger schwerwiegende Auswirkungen hat. Wenn es der Bf nicht möglich ist, vernünftige Alternativen im SUP-Verfahren einzubringen, darf ihr im Bescheid nicht entgegen gehalten werden, dass einer Alternative nur dann der Vorzug zu geben sei, wenn das Projekt im Vergleich deutlich schwerwiegendere Umweltauswirkungen habe (Bescheid, S 309).

3.18. Immissionsschutzgesetz - Luft (Bescheid, S 169)

Unbestritten ist, dass das Immissionschutzgesetz – Luft (kurz: IG-L) zur Anwendung kommt. Für die Luftbelastung relevant sind die Belastungen mit dem krebserregenden Feinstaub (PM_{10}) und dem Reizgas Stickstoffdioxid (NO_2). Folgende Grenzwerte für den Jahresmittelwert gelten:

	Österreich	Liechtenstein
Feinstaub PM_{10}	40 µg/m3	20 µg/m3
Stickstoffdioxid NO_2	35 µg/m3 (um Toleranzmarge 5 µg/m3 erhöhter NO2-Grenzwert)	30 µg/m3

Nach § 7 Abs 1 IG-L sind Überschreitungen dieser beiden Grenzwerte auszuweisen. Ab der Überschreitung hat der Landeshauptmann nach § 8 IG-L Abs 1 innerhalb von neun Monaten nach Ausweisung der Überschreitung eine Statuserhebung zu erstellen und ggf ein Luftsanierungsgebiet auszuweisen. Weil Feldkirch ein Luftsanierungsgebiet nach § 18 Abs 1 IG-L ist, müssen die Genehmigungsvoraussetzungen nach § 20 Abs 2 und 3 eingehalten werden.

Ob die Vorgaben nach IG-L eingehalten können, wurde im belangten Bescheid nicht vollständig geprüft. Dies wird nachfolgend ausgeführt.

3.18.1. Durch Luftbelastung betroffene Bevölkerung falsch ermittelt

Die Prognosen für die Luftbelastung basieren auf den Verkehrsprognosen, die wiederum auf Basis der verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen berechnet wurden. Wie dargelegt, sind

diese Begleitmaßnahmen jedoch nicht verbindlich beschlossen und somit nicht Teil des Projektes. Bei den Maßnahmen handelt sich um emissionsbegrenzende Auflagen. Sämtliche Prognosen zur Berechnung der Luftbelastung berücksichtigen diese Maßnahmen, mit denen diese Belastungen reduziert werden sollen. Es ist daher – auch mit der Auflage im angefochtenen Bescheid - nicht gewährleistet, dass die projektbedingten Immissionsbelastungen dauerhaft reduziert werden.

In der UVE nicht ermittelt wurde die Luftbelastung, die das Projekt ohne die verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen hervorruft. Von dieser Immissionsbelastung ist aber auszugehen, wenn nach § 20 Abs 3 Z 1 IG-L geprüft wird, ob die Emissionen, die durch das Vorhaben zusätzlich entstehen, einen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten. In den Fällen, in denen emissionsbegrenzende Auflagen die Immissionsbelastung senken, kommt § 20 Abs 3 Z 2 IG-L zur Anwendung. Dieser Fall liegt im gegenständlichen Projekt vor.

Der Untersuchungsraum für die Luftprognosen ist somit nicht korrekt gesetzt worden. Er umfasst nur das Gebiet, in dem die Immissionsbelastungen unter Berücksichtigung emissionsbegrenzender Auflagen relevant sind. Der Untersuchungsraum hat jedoch das Gebiet zu umfassen, in dem die Immissionsbelastungen ohne Auflagen relevant sind. In der UVE ist in der Folge nachzuweisen, dass die Immissionsbelastungen durch Setzen emissionsbegrenzender Auflagen – den verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen – so gesenkt werden können, dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Überschreitungen anzunehmen sind.

In der UVE wurde jedoch nicht ermittelt, welche Auswirkungen das Projekt Stadttunnel Feldkirch ohne die verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen hat. Es handelt sich dabei um einen entscheidungswesentlichen Verfahrensmangel, weil die möglicherweise erheblichen Umweltauswirkungen genau in den Gebieten, in denen die größten Gesundheitsbelastungen möglich sind, nicht ermittelt wurden.

3.18.2. NO_2-Belastung an der Bärenkreuzung über Vorsorgegrenzwert

Im belangten Bescheid wird für Stickstoffdioxid NO_2 als maßgeblicher NO_2-Grenzwert ein Jahresmittelwert von 35 µg/m³ herangezogen (Bescheid, S 173). Nach § 20 Abs. 3 IG-L ist in einem Luftsanierungsgebiet nachzuweisen, dass dieser Grenzwert in einem realistischen Szenario dauerhaft eingehalten werden kann. Die Höhe der Belastung ist bei der Berechnung des NO_2-Grenzwertes nicht nur von den absoluten Verkehrsmengen abhängig, sondern auch von anderen Annahmen.

Mit den UVE-Unterlagen, die im Herbst 2013 für das Behördenverfahren zum Einsatz kamen, wurde an der Bärenkreuzung ein Prognosewert von knapp über bzw bei 38 µg/m³ ermittelt. In den Berichten der UVE-Unterlagen, die an der öffentlichen Auflage verwendet wurden, ergibt sich an der Messstelle der Bärenkreuzung ein Prognosewert von 35 µg/m³.

Vergleicht man die UVE-Berichte, ergeben sich folgende Veränderungen:

	UVE Behördenverfahren, Herbst 2013	UVE öffentliche Auflage, Mai 2013	Verkehrsbericht, Herbst 2014
NO2-Belastung am Punkt M01, Bärenkreuzung	38,4 µg/m³ (Schreiben Kurz, TU	35 µg/m³ (TP_05.03-01a, S 158)	Nicht ermittelt

	Graz, vom 19.11.2013)		
Vorbelastung NOx	40 µg/m³ (Schreiben Kurz vom 19.11.2013 an SV Luft)	30 µg/m³ (Schreiben Kurz vom 19.11.2013 an SV Luft)	
Gesamtbelastung Vollausbau (Summe DTV Schloß-graben, Bahnhofstraße, Ardetzenberg tunnel, und Hirschgraben)	71.090 (TP_03.01-01, S 51)	67.650 (TP_03.01-01a, S 57)	68.380 (Stadttunnel Feldkirch, Planfälle, Nov. 2014)

Im Vergleich wird ersichtlich, dass innert eines Jahres zwei wichtige Parameter verändert wurden: die NOx-Vorbelastung wurde um ein Viertel reduziert und die Verkehrsmengen an der Bärenkreuzung sind geringer. Das beeinflusst die Luftprognose, weil die Höhe der Luftbelastung auf Basis der absoluten Verkehrsmenge im Vollausbau erfolgt. Erst mit den Einreichunterlagen, nicht aber mit den UVE-Unterlagen für das Behördenverfahren gelingt der Nachweis, an der Bärenkreuzung könne der NO_2-Grenzwert eingehalten werden. Es handelt sich somit mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht um eine überschätzende Prognose. Viel eher ist von einer unterschätzenden auszugehen.

Der belangte Bescheid erklärt hinsichtlich der Unterschiede bei den Verkehrsmengen, allen drei Verkehrsmodellen sei der gleiche Bestandsverkehr zugrunde gelegt worden, und verweist auf die Belastungsbänder (Bescheid, S 235). Vergleicht man jedoch die Planfälle anhand der Tabellen im Verkehrsbericht, stellt man signifikante Unterschiede, insb an der L191a, Hirschgraben, fest:

	Planfälle (Angaben KFZ/Tag, DTV)				
Zeithorizont	2010	2020	2025		
Planfälle	Bestand	Bestand	Nullplanfall	Teilausbau	Vollausbau
Skizze					
L190 Schloßgraben	26.450	26.400	27.290	18.970	15.300
L190 Bahnhofstraße	25.520	25.790	26.160	26.120	25.960
L53 Ardetzen-bergtunnel	13.000	13.240	13.660	15.150	10.670
L191a Hirschgraben	25.250	26.365	27.060	20.190	19.160
L191 Tisis Grenze	10.560	10.920	11.440	13.490	12.930
L60 Nofels Grenze	3.590	3.730	3.850	3.500	3.520
L61 Tosters Grenze	1.940	1.970	2.020	1.260	1.740
Tunnel Felsenau (F)				10.350	14.390
Tunnel Altstadt (A)				10.650	13.150
Tunnel Tisis (Ti)				10.290	9.600
Tunnel Tostes (To)					10.550

Tabelle 15: Verkehrsbelastungen an ausgewählten Querschnitten, Vergleich der Planfälle Angaben in KFZ/Tag (DTV)

UVE-Verkehrsbericht TP_03.01-01, S 51

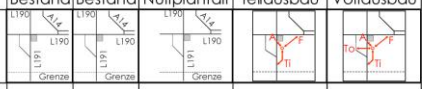
	Planfälle (Angaben KFZ/Tag, DTV)				
Zeithorizont	2010	2020	2025		
Planfälle	Bestand	Bestand	Nullplanfall	Teilausbau	Vollausbau
Skizze					
L190 Schloßgraben	25.800	26.020	26.670	18.390	14.650
L190 Bahnhofstraße	25.520	25.790	26.160	26.130	25.990
L53 Ardetzen-bergtunnel	13.000	13.240	13.660	15.150	10.670
L191a Hirschgraben	22.040	23.130	23.720	15.250	16.340
L191 Tisis Grenze	10.560	10.920	11.440	13.490	12.930
L60 Nofels Grenze	3.590	3.730	3.850	3.500	3.520
L61 Tosters Grenze	1.940	1.970	2.020	1.260	1.740
Tunnel Felsenau (F)				10.350	14.390
Tunnel Altstadt (A)				10.650	13.150
Tunnel Tisis (Ti)				10.290	9.600
Tunnel Tostes (To)					10.550

Tabelle 23: Verkehrsbelastungen an ausgewählten Querschnitten, Vergleich der Planfälle Angaben in KFZ/Tag (DTV)

UVE-Verkehrsbericht TP_03.01-01a, S 57

Welche Verkehrsmengen nun richtig sind und welche Verkehrsmengen im Fachbericht Luftschadstoffe tatsächlich verwendet wurden, ist vor diesem Hintergrund nicht nachvollziehbar. Auf den Einwand der Bf, im Fachbericht Luftschadstoffe werde nicht ausgeführt, welche Verkehrszahlen genau wie verwendet wurden, geht der SV nicht konkret ein, sondern erklärt allgemein, die gewählte Vorgehensweise entspreche dem Stand der Technik (Bescheid,

S 272). Die Bf erachtet es als notwendig, den Verkehrsbericht zu aktualisieren, um eine sachgerechte, fehlerfreie und vollständige Ausgangsgrundlage für das Verfahren zu erhalten, auf der in der Folge alle anderen Untersuchungen gleichermaßen aufbauen.

Ob der maßgebliche NO_2-Grenzwert auch dann eingehalten werden kann, wenn der erhöhte Reisezeitgewinn im Verkehrsmodell verwendet wird, kann mit aktuellen Kenntnisstand nicht nachvollzogen werden.

Berücksichtigt werden muss bei der Prognose dieser Luftbelastung auch, dass die Verkehrsprognose den Zeitpunkt 2025 verwendet und dies nach eigenen Angaben der Konsenswerber der Zeitpunkt mit der höchsten Entlastung darstellt. Ab diesem Zeitpunkt nimmt die Verkehrsmenge jedes Jahr wieder um 0,5 % zu und ist 10 Jahre nach Inbetriebnahme um 5,7 % angestiegen, wodurch sich auch die Luftbelastung wieder erhöht. Das bedeutet, dass in der UVE die Einhaltung des NO_2-Grenzwertes nur für den bestmöglichen Zeitpunkt nachgewiesen ist, nicht jedoch langfristig. Der Nachweis geht darüber hinaus von stark verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen aus, die – wie dargestellt – erst noch konkretisiert werden.

Es ist auch nicht davon auszugehen, dass die Flotten-Erneuerung überschätzend angenommen wurde. In einem E-Mail (Mail_Sottopietra_Sturm_19112013.pdf) schreibt Christian Kurz im November 2013 dem Sachverständigen (Hervorhebung nur in der Beschwerde): „*wir haben uns die NO2 Ergebnisse für den Vollausbau genauer angeschaut. Für die Bärenkreuzung ergibt sich im Jahr 2025 ein JMW von 38,4 µg/m³. Die Argumentation, dass dieser Wert wegen nicht aktueller Emissionsprognosen überschätzend ist, ist leider nicht plausibel. Die Euro 6 Fahrzeuge wurden in der Berechnung berücksichtigt, und machen im Jahr 2015 natürlich den größten Anteil aus (ca. 50% Euro 6 Diesel Pkw und 33% Euro 6 Benzin Pkw, nur der Rest ist Euro 5 und älter!!). Die neuesten Messergebnisse zeigen, dass die Prognosen für Euro 6 nicht so schlecht gewesen sind, im nächsten Handbuch werden die Emissionsfaktoren sehr ähnlich sein, eher etwas höher. D.h., hier lässt sich sehr schwierig argumentieren, dass unsere Berechnungen überschätzen.*“

Zusammengefasst ist festzuhalten, dass mit den UVE-Unterlagen nicht nachgewiesen wird, dass der NO_2-Grenzwert von 35 µg/m³ (Jahresmittelgrenzwert) bei Bau des Stadttunnels Feldkirch an der Bärenkreuzung langfristig eingehalten werden kann. Der belangte Bescheid geht auf die Einhaltung der Luft-Immissionsgrenzwerte gem § 2 Abs 1 IG-L rechtlich nicht ein und klärt die Frage nicht, ob diese einzuhalten sind. Er begründet auch nicht, weshalb das Ziel, diese in einem realistischen Szenario dauerhaft einzuhalten, mit dem Stadttunnel Feldkirch nicht erreicht werden muss, obwohl dies eine Voraussetzung dafür ist, das Luftsanierungsgebiet Feldkirch gem § 2 Abs 8 IG-L aufheben zu können. Diese Begründung ist aber notwendig, wenn im Bescheid bei den Güterabwägungen erhebliche Auswirkungen wie der Bau des Abgaskamins oder die Rodungen (Bescheid, S 151) mit dem hohen öffentlichen Interesse an der Senkung der verkehrsbedingten Belastungen (Luftschadstoffe und Lärm) gerechtfertigt werden.

3.18.3. Langfristige Entlastung der Bärenkreuzung nicht gewährleistet

Unstrittig ist, dass im gegenständlichen Verfahren § 20 Abs 2 und 3 IG-L anzuwenden sind und im Luftsanierungsgebiet Feldkirch heute der NO_2-Grenzwert überschritten wird. Im be-

langten Bescheid wird erklärt, es komme durch das Vorhaben zu keinen relevanten Zusatzbelastungen im Sanierungsgebiet. Deshalb sei § 20 Abs 3 z 1 IG-L als erfüllt anzusehen.

Im Bescheid bleibt dabei jedoch unberücksichtigt, dass die Aussage, es komme zu keinen relevanten Zusatzbelastungen auf den Berechnungen zum Zeitpunkt 2025 mit der größten Entlastungswirkung beruht und nur für den Fall nachgewiesen ist, dass verkehrsmindernde Begleitmaßnahmen gesetzt werden. Bei diesen handelt es sich um emissionsbegrenzende Auflagen zur Senkung der Immissionsbelastung im Sinne von § 20 Abs 3 Z 2 IG-L, zu denen die Konsenswerber im Bescheid mit einer Auflage verpflichtet wird. Daher kommt nicht Z 1 leg cit, sondern Z 2 zur Anwendung. In der UVE nachzuweisen ist somit, dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weitere Überschreitung des NO_2-Grenzwertes von 35 µg/m^3 anzunehmen ist, sobald die verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen wirksam geworden sind.

Dieser Nachweis wurde nicht erbracht, weshalb die Genehmigungsvoraussetzung nach § 20 Abs 3 IG-L nicht erfüllt ist. Wie oben dargelegt, kann der NO_2-Genehmigungsgrenzwert von 35 µg/m^3 trotz Setzen verkehrsmindernder Maßnahmen nur kurz nach der Eröffnung zum Zeitpunkt 2025, nicht jedoch langfristig eingehalten werden.

3.18.4. Einhaltung der EU-Vorgaben ohne Stadttunnel möglich

In der UVE wird nachgewiesen, dass der EU-Grenzwert für NO_2 von 40 µg/m^3 an der Messstelle Bärenkreuzung auch ohne Bau des Stadttunnels eingehalten werden kann. Angegeben wird, dass sich die NO_2-Belastung an der Messstelle Bärenkreuzung M01 bei Bau des Stadttunnels 35 µg/m^3 betrage und sich gegenüber dem Nullplanfall um 4,2 µg/m^3 reduziere. Diese Angaben zeigen deutlich auf, dass die Luftverbesserung an der Bärenkreuzung größtenteils auf die angenommene Flottenerneuerung zurückzuführen ist, nicht aber auf den Bau des Stadttunnels. Gemäß UVE-Unterlagen beträgt die NO_2-Belastung im Jahr 2025 am kritischsten Punkt der Bärenkreuzung im Nullplanfall 39,2 µg/m^3 und liegt unterhalb des in der EU zulässigen Grenzwertes (TP_05.03-01a, Punkt 6.3.2.4.2, S 158).

Das zentrale Projektziel des Vorhabens, die verkehrsbedingten Belastungen zu verbessern, dem laut UVE eine große Bedeutung zukommt (UV_01.01-04a, Punkt 3.2.1, S 11), wird in erster Linie durch die Flottenerneuerung erreicht. Das Projekt Stadttunnel Feldkirch, das die verkehrsbedingten Belastungen in der Region erhöht, vermag die verkehrsbedingte Luftbelastung trotz Setzen verkehrsmindernder Begleitmaßnahmen nur kurzfristig und nur in relativ geringem Umfang zu reduzieren.

Der belangte Bescheid geht auf diesen Aspekt an keiner Stelle ein.

3.18.5. Irrelevanzkriterien (Bescheid, S 173)

In der UVE werden Irrelevanzkriterien zur Bewertung der lufthygienischen Zusatzbelastung und zur Begrenzung des Untersuchungsperimeters herangezogen (Bescheid, S 275). Wie bereits dargelegt, geht die UVE bereits bei der Begrenzung des Untersuchungsraums von emissionsbegrenzenden Auflagen – den Begleitmaßnahmen - aus, die nicht verbindlich zum Projekt gehören, was nicht sachgerecht ist.

Zudem verwendet die UVE eine Irrelevanzschwelle von 3 % und lässt dabei unberücksichtigt, dass auch in den Gebieten außerhalb der Tunnelportale eine hohe Vorbelastung besteht. Begründet wird dies mit der Vorgabe der derzeit geltenden RVS 04.02.12 „Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen (April 2014)". Unberücksichtigt bleibt im belangten Bescheid, dass die zur Interpretation einer „nicht relevanten Zusatzbelastung" entwickelten Leitfäden nicht verbindlich sind (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00 § 17 UVP-G Rz 152), in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen das Irrelevanzkriterium mit 1 % anders anzusetzen ist als in nicht betroffenen Gebieten, weil bereits geringe Emissionen zu einer Verschärfung der bereits bestehenden Belastungssituation beitragen, (Leitfaden UVP und IG-L, S 30) und dass die Verpflichtungen aus der Luftqualitäts-RL 2008/50/EG einzuhalten sind.

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 PM_{10} sowie für Stickstoffdioxid und Benzol vorgesehen. Sie dürfen nicht überschritten werden (*Epiney*, Umweltrecht der europäischen Union, 2013, S 443). Es ist somit nicht mit Unionsrecht vereinbar, dass in Gebieten, in denen die Grenzwerte bereits überschritten sind, weitere Projekte wie Straßeninfrastrukturen genehmigt werden, weil durch die entstehenden Mehrbelastungen das Einhalten der Grenzwerte zumindest zusätzlich erschwert, wenn nicht sogar dauerhaft unmöglich gemacht wird.

Auch nach *Raschauer* ist die Systematik des IG-L und vergleichbarer Bestimmungen der MaterienG im Anwendungsbereich der LuftqualitätsRL 2008/50/EG und der dort statuierten Grenzwerte richtlinienkonform so auszulegen, „*dass ein Vorhaben bei Annahme realistischer Szenarios mit hinreichend hoher Wahrscheinlichkeit nicht zu einer Überschreitung eines verbindlichen Grenzwertes und zu keiner Erhöhung einer bestehenden Überschreitung führen darf. Aus dem angesprochenen „Schwellenwertkonzept" des IG-L folgt jedoch nicht, dass ein Antragssteller jedenfalls berechtigt wäre, eine Zusatzbelastung bis zum gerade noch als irrelevant angesehenen Prozentsatz (in der Regel 1% des Langzeitwerts) zu emittieren. Vielmehr ist die Irrelevanzgrenze so zu verstehen, dass bei deren Überschreitung die Anlage nicht mehr genehmigt werden darf. Aufgrund des Immissionsminimierungsgebots ist zu fordern, dass in belasteten Gebieten Schadstoffemissionen, so weit als mit vertretbarem Aufwand möglich, weiter reduziert werden.*" (*Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G^3, S 338).

Wie dargelegt, ist die Höhe des Irrelevanzkriteriums für die Genehmigung entscheidungswesentlich und hat die bestehende Belastung zu berücksichtigen. In Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen darf ein Projekt dann nicht genehmigt werden, wenn die Irrelevanzgrenze überschritten wird. Dies ergibt sich aus der dann bestehenden Gesundheitsgefährdung, weil das Entlastungsprivileg nach § 24f nur für Belästigungen, nicht aber für Gesundheitsgefährdungen git. Vor diesem Hintergrund ist die Feststellung wesentlich, wie hoch die Belastung in den Gebieten ist, in denen es sicher zu einer Erhöhung der Luftbelastung kommt.

Jahresmittel NO2 in µg/m3	2008	2009	2010	2011	2012

Feldkirch	56	54	56	55	46
Eschen, Essanestr.	34	34	36	36	33
Schaan	37	37	38	34	31
Schaanwald, Straße	26	25	27	25	25
Schaanwald, Grenze	51	47	Standort verlegt		

In Bezug auf Stickstoffdioxid NO_2 war das Jahresmittel an der Bärenkreuzung in Feldkirch höher als in den Gemeinden Liechtensteins, aber auch deutlich höher als bei der Messung 2007/08 an den anderen Standorten in Feldkirch. Wie vom SV für Luftgüte erklärt, ist die Messstelle Bärenkreuzung eine verkehrsgeprägte Immissionsmessstelle. Die dort erhobenen Daten sind repräsentativ für stark verkehrsbelastetes, straßennahes Gebiet (Stellungnahme 07.04.2015, S 3). Mit anderen Worten ist zu berücksichtigen, dass in Feldkirch anders als in Liechtenstein der NO_2-Wert am Straßenrand einer ampelgeregelten Kreuzung, an der regelmäßig ein hoher Anteil Schwerverkehr mit laufendem Motor steht, gemessen wird. Eine vergleichbare Situation bestand an der Grenze Tisis/Schaanwald bis 2009. Die Messstelle befand sich an der Stelle, an der die Zollbeamten den Verkehr abfertigten und die Fahrzeuge mit laufendem Motor standen. Sie wurde daher an einen repräsentativen Standort verlegt.

Aufgrund der Messergebnisse ist davon auszugehen, dass die Luftgüte-Situation im Liechtensteiner Unterland und in Schaan mit der im Luftsanierungsgebiet Feldkirch vergleichbar ist. Die bestehende Belastung im Gebiet außerhalb des Tunnelportals Tisis bis Schaan und Bendern bzw der schweizerischen Autobahn ist als „sehr hoch“ einzustufen. Aufgrund der bestehenden Belastung mit Grenzwertüberschreitungen ist das in der UVE angewendete Irrelevanzkriterium von 3 % nicht sachgerecht.

Da die entwickelten Leitfäden nicht verbindlich sind, kann die Behörde von diesen Richtlinien abweichen. Im belangten Bescheid geht die Behörde jedoch nicht auf die Bedeutung der bestehenden Vorbelastung ein und begründet nicht, weshalb sie das Irrelevanzkriterium von 3 %, das in der UVE verwendet wurde, auch in Gebieten mit einer sehr hohen Luftbelastung für angemessen erachtet.

Nachstehend wird aufgezeigt, dass bereits mit dem bestehenden Verkehrsmodell die Zusatzbelastung bei Stickstoffdioxid nur dann gerade noch irrelevant ist, wenn das hohe Irrelevanzkriterium angewandt wird. Basierend auf den Angaben im Luftgüte-Bericht wurde mit einfachen Berechnungen (Dreisatz) abgeschätzt, ab welchen Verkehrsmengen die Belastungen so relevant sind, so dass bei der Gesamtbetrachtung die Bevölkerung in Liechtenstein berücksichtigt werden muss.

Messstelle Schaanwald M02	Differenz Nullplanfall – Vollausbau 2025	Stickstoffdioxid Jahresmittelwert (Zusatz)
Angaben in TP 05.03-01a, Seite 240, basierend auf Verkehrsmodell April 2014	1.490 DTV	0,7 µg/m3
Erhöhung Stickstoffdioxid auf Basis Verkehrsmodell November 2014	1.770 DTV	0,83 µg/m3 (eigene Berechnung)
Relevante Verkehrszunahme bei Irrelevanzkriterium iHv 3 %,	1.915 DTV (eigene Berechnung)	0,9 µg/m3

Relevante Verkehrszunahme bei Irrelevanzkriterium iHv 1 %	639 DTV (eigene Berechnung)	0,3 µg/m3

Das Ergebnis rechtfertigt die Annahme, die Zusatzbelastung in Schaanwald sei relevant. Denn sobald nur eine der verkehrsmindernden Annahmen im umstrittenen Verkehrsmodell entsprechend der Anträge angepasst wird oder die Wirkung der nicht verbindlich beschlossenen Begleitmaßnahmen überschätzt wurde, ist die Zusatzbelastung sogar unter Heranziehung des in unbelasteten Gebieten zu verwendenden Irrelevanzkriteriums für Stickstoffdioxid relevant.

3.18.6. Ergebnis IG-L

Wie dargelegt, kann mit der emissionsbegrenzenden Auflage nicht gewährleistet werden, dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Überschreitungen im Luftsanierungsgebiet Feldkirch erwartet werden (§ 20 Abs 3 Z 3 IG-L) und die Immissionsgrenzwerte gem § 3 Abs 1 IG-L zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten werden können.

3.19. Alpenkonvention - Hochrangiges Straßenprojekt (Bescheid, S 176-181)

Unbestritten ist, dass die Alpenkonvention und ihr Verkehrsprotokoll zur Anwendung kommen. Umstritten ist aber, ob ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr nach Art 11 Abs 2 VP vorliegt und daher die erweiterten Genehmigungsvoraussetzungen zur Anwendung kommen. Die belangte Behörde hat diese Prüfung unterlassen, obwohl die Bf dies bereits in ihrer Stellungnahme eingewendet hat.

Von Seiten der Projektwerberin und des verkehrstechnischen Sachverständigen wird diesbezüglich systematisch auf den geringen Anteil des *über*regionalen Verkehrs hingewiesen. Unberücksichtigt bleibt in der UVE und auch im belangten Bescheid, dass Art 11 Abs 2 VP explizit auf den inneralpinen Verkehr verweist und – wie unter Punkt 3.15.5. dargelegt – genau dieser beim konkreten Straßenprojekt Stadttunnel Feldkirch sehr hoch ist. 98 % des Verkehrs an der Grenze sind dem inneralpinen Verkehr zuzuordnen (TP_06.02-01, S 20). Zieht man davon den lokalen, städtischen Verkehr Feldkirchs ab, zählt noch mindestens 80 % des KFZ-Verkehrs zum inneralpinen Verkehr. 85 % des LKW-Verkehrs fahren ohne Halt in Feldkirch von der Grenze auf die A14. Der inneralpine Verkehr dominiert somit auf der Relation Knoten A14 – Grenze Tisis/Schaanwald und ist ein starkes Indiz dafür, dass ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr vorliegt.

Sowohl der alpenquerende als auch der inneralpine Verkehr wird künftig nicht nur die Route über die Bärenkreuzung nutzen können, sondern kann neu zusätzlich auch durch den Stadttunnel Feldkirch fahren. Dadurch wird die Kapazität für den Verkehr genau auf der Strecke erhöht bzw verdoppelt, die der inneralpine Verkehr als Autobahnverbindung und als Hauptverbindung nutzt.

Sinn und Zweck des VP ist es, mit einer nachhaltigen Verkehrspolitik zur Verbesserung der Lebensqualität beizutragen und gem Erwägungsgrund 12 VP das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, die Verkehrsabwicklung in umweltschonender Weise zu gestalten und die Effektivität und Effizienz bestehender Verkehrssysteme zu erhöhen. Die Ziele des VP sind zu be-

achten und bewirken, dass das VP, insb der Begriff Hochrangigkeit weit, nicht restriktiv auszulegen ist. Denn mit dem VP soll der Bau neuer hochrangiger Straßen auf ein Minimum reduziert werden, um die Umwelt im Alpenraum bestmöglich zu schützen (*Heuck*, Infrastrukturmaßnahmen für den alpenquerenden und inneralpinen Gütertransport, 2013, S 180).

Ziel des Art 11 VP ist es, die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu privilegieren und den Straßenverkehr möglichst zu reduzieren bzw einen weiteren Anstieg zu vermeiden (*Heuck*, Infrastrukturmaßnahmen für den alpenquerenden und inneralpinen Gütertransport, 2013, S 182). Nach Abs 1 leg cit muss auf den Bau hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr ganz verzichtet werden. Nach Abs 2 leg cit dürfen hochrangige Straßenprojekte für den inneralpinen Verkehr nur dann gebaut werden, wenn sie die Genehmigungskriterien des VP erfüllen, insb ist nachzuweisen, dass es keine nachhaltigeren Alternativen möglich sind. Die Vorgehensweise ist abhängig von der Bedeutung für den „alpenquerenden" und „inneralpinen" Verkehr, unterscheidet also zwischen „großen", stark verkehrserhöhend wirkenden alpenquerenden Straßen und „kleinen", weniger stark verkehrserhöhend wirkenden inneralpinen Straßen. Aus dem Unterschied zwischen Abs 1 und 2 leg cit ergibt sich, dass bei der Beurteilung, ob es sich um eine hochrangige Straße für den innenalpinen Verkehr handelt, die Besonderheiten zu berücksichtigen sind, die sich aus der Topografie des Alpenraums mit seinen kleinräumigen Strukturen ergeben. In diesen ist der Bau von Autobahnen und mehrbahnigen, kreuzungsfreien Straßen bzw von Straßen mit einer entsprechenden Projektierungsgeschwindigkeit oft nicht möglich (*Heuck*, Infrastrukturmaßnahmen für den alpenquerenden und inneralpinen Gütertransport, 2013, S 177). Es können somit auch Landesstraßen hochrangige Straßen sein (siehe Punkt 3.19.1.).

Wie nachfolgend ausgeführt wird, ist die belangte Behörde in ihrer rechtlichen Beurteilung genau auf die wesentliche Unterscheidung zwischen alpenquerendem und inneralpinem Verkehr nicht eingegangen. Sie hat den Sachverhalt nicht ermitteln lassen, der für die Beurteilung notwendig ist, ob es sich beim Stadttunnel um ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr handelt. Auf Basis eines unvollständig ermittelten Sachverhalts ist sie daher zu einer falschen rechtlichen Beurteilung gekommen. Auch der SV Verkehr weist nur auf den im gegenständlichen Projekt geringen alpenquerenden Verkehr hin, geht aber auf die Bedeutung der Route für den inneralpinen Verkehr nicht ein (Bescheid, S 261).

3.19.1. Voraussetzungen an die Hochrangigkeit

Nach der Begriffsbestimmung in Art 2 VP sind hochrangige Straßen alle Autobahnen und mehrbahnige, kreuzungsfreie oder in der Verkehrswirkung ähnliche Straßen. Da der Stadttunnel weder mehrbahnig noch kreuzungsfrei ist, kommt es auf die Verkehrswirkung an. Der belangte Bescheid verweist in der Folge auf die Literatur zur Definition von Art 11 Abs 1 VP, also zur Definition der Hochrangigkeit für den alpenquerenden Verkehr: „*In Österreich sind jedenfalls Autobahnen und Schnellstraßen darunter zu subsumieren. Dem Wortlaut nach kann aber auch eine Landesstraße im Einzelfall eine hochrangige Straße im Sinne des VP sein. Voraussetzung ist, dass sie „in ihrer Verkehrswirkung" Autobahnen und Schnellstraßen ähnelt. Diese angesprochene Verkehrswirkung ist bei hochrangigen Straßen in erster Linie die Verbindungswirkung, die sich in einer hochfrequenten Benützung durch alle Straßenverkehrsträger – also nach empirischen Gesichtspunkten – manifestiert. Erfüllt eine Landesstraße also, etwa in Ermangelung höherrangiger Straßen, die diesen eigentlich zukommende Verkehrsfunktion, so ist sie nach der Definition des VP eine hochrangige Straße*"

(*Schröder/Weber*, Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention, 2008,S 119/120). Die belangte Behörde folgert daraus, es komme somit weniger auf den Ausbaugrad einer Straße an, sondern auf die Wirkung/Funktion einer Straße. (Bescheid, S. 179)

Außer Acht lässt sie, dass die Literatur die hochfrequente Benutzung in den Zusammenhang mit dem Verkehr setzt. Im konkreten Fall entscheidungswesentlich ist somit, wie hochfrequent die Landesstraße vom inneralpinen Verkehr genutzt wird.

Zur gegenständlichen Rechtsfrage liegt ein Gutachten der Rechtsservicestelle-Alpenkonvention vor, das auch dem Amt der Vorarlberger Landesregierung zugestellt wurde. Auf die dort genannten Kriterien geht der belangte Bescheid in seiner rechtlichen Würdigung jedoch nicht angemessen ein. Das Gutachten betont ebenfalls die Bedeutung der Verkehrswirkung: „*Entscheidend hierfür ist alleine die Wirkung des Verkehrs im Stadttunnel. Wird dieser nicht nur vom lokalen Verkehr genutzt, sondern übernimmt er auch den Verkehr angrenzender Autobahnen bzw. mehrbahniger und kreuzungsfreier Straßen, substituiert der Tunnel die fehlende Hauptverbindung und stellt einen wesentlichen und entsprechend stark frequentierten Anschluss zwischen den anderen Streckenabschnitten dar*“ (Schreiben Rechtsservicestelle Alpenkonvention, 06.06.2014, S. 6). Mit diesem Gutachten wird darauf hingewiesen, dass in Bezug auf die Hochrangigkeit nicht die weite Definition des inneralpinen Verkehrs nach Art 2 VP heranzuziehen ist. Als ein Kriterium ist auch der „lokale“ Verkehr zu berücksichtigen. Je kleiner der Anteil des lokalen Verkehrs am Verkehr ist, der eine Straße nutzt, desto eher substituiert eine Straße eine fehlende Hauptverbindung.

Im Ergebnis ist für die Beurteilung wesentlich, welche Bedeutung der Route A14 – Grenze Tisis als Autobahnverbindung, aber auch als Hauptverbindung für den inneralpinen und alpenquerenden Verkehr zukommt.

3.19.2. Autobahnverbindung

Dass zwischen den beiden Autobahnen A14 und A13 eine Autobahnverbindung fehlt, wird auch im belangten Bescheid nicht bestritten (Bescheid, S 180) und in dieser Beschwerde unter Punkt 3.15.6. ausführlich dargelegt. Es gibt zahlreiche Belege dafür, dass die Route durch den Stadttunnel weiterhin die Funktion als Autobahnverbindung übernehmen wird:

- Kürzeste, schnellste und attraktivste Autobahnverbindung in Ost-West-Richtung für den Verkehr, der aus dem Süden kommt oder in die Gegenrichtung fährt (siehe Punkt 3.19.3.).
- Das Stadttunnel-Konzept lässt sich zurückführen auf die Rheintalautobahn, die 1964 in das Bundesstraßengesetz aufgenommen wurde und eine südliche Tunnelumfahrung von Feldkirch vorsah. Seit der Überländerung der Bundesschnellstraßen sind 40 Millionen Euro für diese Umfahrung reserviert (siehe Punkt 3.15.6.2.).
- Ein von der Regierung Liechtensteins im Jahr 2004 in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten, kam zu dem Schluss, dass es sich bei dem Projekt „Letzetunnel“ um ein hochrangiges Straßenprojekt handle.
- Das Vorgängerprojekt Letzetunnel konnte nicht verwirklicht werden, weil die Geneh-

migungsvoraussetzungen nach Art 11 Abs 2 VP nicht vorlagen (*Heuck*, Infrastrukturmaßnahmen für den alpenquerenden und inneralpinen Gütertransport, 2013, S 191).

- Der Stadttunnel ergänzt die Route des ehemaligen Letzetunnels (Ast Felsenau + Ast Tisis) um zwei Stadtausfahrten (Ast Altstadt + Ast Tosters) und verbindet alle Tunneläste mit einem Kreisel. Da das Grundkonzept für die entscheidungswesentliche Relation Knoten A14 – Grenze gleich geblieben ist, ist auch die Verkehrswirkung gleichermaßen gegeben.
- Detailziel ist es, die beiden Verkehrsanziehungspunkte „Landeskrankenhaus“ und „Betriebsgebiet“ besser an das höherrangige Straßennetz anzuschließen (Bescheid, S 182) Über die Tunneläste Tosters und Altstadt sowie den Kreisel wird dieser Verkehr an die neue „höherrangige“ Route der L191 Felsenau-Tosters angebunden.
- Das Hauptzollamt Tisis wurde in den vergangenen Jahren aufgewertet, insb durch eine Beschleunigung der Abfertigung, die Öffnungszeiten für die Mehrwertsteuerrückvergütung und die Zollverordnung, mit der LKW-Transit-Verkehr zur Fahrt über diese Grenze verpflichtet werden (siehe Punkt 3.15.6.3.).
- Die bestehende Signalisation auf der A14 leitet den Verkehr über die Relation Frastanz – Grenze auf die A13.
- Die bestehende Landesstraße wird in die Tunneläste Felsenau und Tisis verlegt (in der Karte oben mit „Letzetunnel neu“ beschrieben und dunkelorange markiert)

Nach Umrechnungen durch die Bf nutzt ein gutes Drittel des KFZ-Verkehrs, der über die Grenze Tisis/Schaanwald fährt, die Route als Autobahnverbindung (siehe Punkt 3.15.6.4.). Auch deutlich mehr als die Hälfte der LKWs über die Grenze verwenden die Route als Autobahnverbindung (siehe Punkt 3.15.6.5.). Sie wird somit stark vom inneralpinen Verkehr frequentiert. Da der Begriff Hochrangigkeit weit, nicht restriktiv auszulegen ist, ist bei einem derart hohen Anteil davon auszugehen, dass der Stadttunnel die fehlende Autobahnverbindung substituiert und es sich somit um ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr handelt.

Aufgrund der Bedeutung, die dem Anteil Verkehr zukommt, der die Route als Autobahnverbindung nutzt, ist ein schwerwiegender Verfahrensfehler, dass die Konsenswerber bewusst auf die Ermittlung dieses Anteils Verkehr verzichtet haben. Die Befragungen vom Mai 2013 verwenden die gleichen Begriffsdefinitionen wie die von 2007. Damals wurde in der Zusammenfassung ausdrücklich festgehalten, „*dass die Aufgabenstellungen der Befragungen 1999 und 2007 nicht auf die Frage der Alpenkonvention abgestimmt waren. Es ergibt sich daher eine gewisse Unschärfe bei der räumlichen Zuordnung der Befragungen in Bezug auf die Alpenkonvention. Die angegebenen Zahlen sind deshalb als Größenordnung zu betrachten*“ (TP_06.02-01, S 20). Diese Aussage gilt gleichermaßen für die Befragung vom Mai 2013, die darüber hinaus noch in einem insb hinsichtlich der vorliegenden Fragestellung nicht repräsentativen Monat durchgeführt wurde (siehe Punkt 3.15.5.1.).

Obwohl die Bf in ihrer Stellungnahme auf die Bedeutung der Alpenkonvention hingewiesen hat, erteilte die belangte Behörde keinen Ermittlungsauftrag, sondern verwendet die nicht alpenkonventionskonform durchgeführten Befragungen für ihre rechtliche Begründung. Der entscheidungswesentliche Sachverhalt wurde sohin nicht festgestellt, was einen gravierenden Verfahrensmangel darstellt.

3.19.3. Attraktivste Autobahnverbindung auf der Ost-West-Relation

Die belangte Behörde bringt als Argument gegen die Autobahnverbindung vor, die Länge der zu überwindenden Distanz sei ausschlaggebend für das Aufkommen an *über*regionalem Verkehr (Bescheid, S 180). Für welche Route sich der Verkehr entscheidet, ist aber nicht von der auf Landesstraßen zu überwindenden Distanz zwischen den Autobahnen, sondern von den beiden Kriterien „kürzeste Route" und „schnellste Fahrtzeit" abhängig. Entscheidungswesentlich ist zudem der inneralpine Verkehr, nicht der überregionale.

Vergleicht man die zwei nahe beieinander liegenden südlichen Autobahnverbindungsrouten für den Verkehr, der in Ost-West-Richtung quert und südlich orientiert ist (Bludenz - Sargans), ist die Route über Feldkirch/Schaanwald mit 54.5 km kürzer und mit 46 Minuten entscheidungswesentlich schneller als die über Meiningen mit 68 km und 52 Minuten (ADAC Routenplaner, 25. Juli 2015).

Die hochrangige Funktion der Route über Feldkirch ergibt sich somit nicht aus der zu überwindenden Distanz, sondern daraus, dass diese Route die kürzeste und schnellste Autobahnverbindung in Ost-West-Richtung ist und deshalb den inneralpinen PKW- und LKW-Verkehr aufnimmt, der auf dieser Relation von einer Autobahn zur anderen fährt. Da sich in Spitzenzeiten die Fahrtzeit via Feldkirch wegen des Staus um bis zu 20 Minuten erhöhen kann und es nicht möglich ist, sie zuverlässig einzuschätzen, ist die Route via Feldkirch bei Stau unattraktiv und wird heute teilweise über den Autobahnknoten bei Rankweil und Meiningen umfahren. Dieser Ausweichverkehr kehrt bei Bau des Stadttunnels auf die kürzeste und schnellste Route zurück.

Im belangten Bescheid wird auch damit argumentiert, bei der Tunnelverbindung handle es sich nur um ein kurzes Teilstück der Autobahnverbindung. Die Strecke im Tunnel zwischen der Felsenau und dem Portal Tisis betrage nur 2.500 m. Die Gesamtverbindung zwischen der A14 und der A13 sei demgegenüber rund 12 km lang, verlaufe überwiegend durch Ortsgebiete und sei von unzähligen Ampeln und Kreuzungsbereiche gesäumt, was ein zügiges Vorankommen verunmögliche (Bescheid, S. 181). Unerwähnt bleibt in den Überlegungen jedoch, dass mit dem Stadttunnel Feldkirch die Kapazität des auf dem österreichischen Territorium maximal möglichen Teilstücks der Autobahnverbindung massiv erhöht wird. Für eine noch kürzere Anbindung an die Autobahn A14 hätte das Naturschutzgebiet Frastanzer Ried durchquert werden müssen, was aus Gründen des Naturschutzes nicht genehmigungsfähig ist. Noch näher an die Grenze konnte das Tunnelportal aus Sicherheitsgründen (Rückstau-Gefahr) nicht gebaut werden.

Liechtenstein anerkennt seit Jahren die Hochrangigkeit der Route für den inneralpinen Verkehr. Das Land wehrt sich deshalb auch seit langem gegen eine Kapazitätserhöhung und wies 2005 mit der Zweckmäßigkeitsstudie nach, dass das Vorgängerprojekt Letzetunnel aufgrund der Übernahme des Transitverkehrs nicht mit dem VP vereinbar war. Dieses Vorgehen steht im Einklang mit den Zielen der Alpenkonvention, insb mit dem Ziel des VP, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Nun damit zu argumentieren, aufgrund des alpenkonventionskonformen Vorgehens Liechtensteins sei ein „zügiges" Vorankommen auf dem Liechtensteiner Territorium nicht möglich, so dass es sich beim Bau des Stadttunnels Feldkirch nicht um ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr handle, stellt die reale Situation auf den Kopf. Mit verkehrsmindernden Maßnahmen wie das verlängerte LKW-Nachtfahrverbot, die Liechtenstein auf der hochrangigen Route zum Schutz der Bevöl-

kerung eingeführt hat, darf die belangte Behörde eine massive Erhöhung der Kapazitäten und Steigerung der Routenattraktivität auf österreichischer Seite nicht rechtfertigen. Denn diese erhöht die Belastung der Bevölkerung wiederum und macht die liechtensteinischen Bemühungen zur Verkehrsminderung und ihrem Schutz zunichte. Die Vorgehensweise und Argumentation der belangten Behörde zeigt auf, dass hier gegen die sich aus Art 8 Abs 2 VP ergebende, unmittelbar anwendbare Verpflichtung, Planungen für Verkehrsinfrastrukturen zu koordinieren und zu konzertieren, verstoßen wird.

Wie lang das Teilstück ist, ist auch nicht entscheidungswesentlich. Ansonsten könnte der Ausbau/Bau einer hochrangigen Route dadurch erfolgen, dass eine Route in mehrere Teilstücke aufgeteilt wird.

Ausschlaggebend für die Beurteilung ist, dass der Stadttunnel Feldkirch den Verkehr angrenzender Autobahnen aufnimmt und die fehlende Hauptverbindung im maximal möglichen Ausmaß substituiert. Die Route wird stark vom inneralpinen KFZ- und LKW-Verkehr genutzt. Bei Bau des Stadttunnels Feldkirch wird die Autobahnverbindung über Feldkirch noch kürzer, noch schneller und noch attraktiver. Es handelt sich somit um ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr.

3.19.4 Ausbaugrad einer Schnellstraße

Die Route Knoten A14 – Grenze Tisis/Schaanwald übernimmt auch den inneralpinen Verkehr zwischen Vorarlberg, insb Walgau, der Schweiz und Liechtenstein. In der UVE ausgewiesen wird der Anteil des regionalen KFZ-Verkehrs im Alpenraum mit 45 %. Dieser Verkehr kann nicht dem lokalen, städtischen Verkehr von Feldkirch zugerechnet werden, da er weder Ziel noch Quelle in Feldkirch bzw im engeren Untersuchungsraum hat. Ein kleinerer Teil dieses Verkehrs nutzt die Route als Autobahnverbindung. Der größere Teil nutzt die Route über die Bärenkreuzung jedoch als Hauptverbindung zwischen Vorarlberg/Walgau und Liechtenstein (TP_06.02-02a, S 16/17).

Dieser inneralpine Verkehr kommt aus den Regionen um Feldkirch und durchfährt Feldkirch. Er nutzt die Autobahnen, die vorhanden sind, sowie die Landesstraßen in den Gebieten, in denen eine Autobahn bzw Schnellstraßen fehlen. Eine dieser Landesstraßen, die heute die fehlende Schnellstraße/Autobahn substituiert, führt über die Bärenkreuzung nach Liechtenstein. Auch dort übernehmen die Landesstraßen die Funktion der fehlenden Schnellstraße, da die beengten topografischen Verhältnisse im dicht besiedelten Liechtenstein den Bau einer Schnellstraße oder Autobahn nicht zulassen. Entsprechend hoch frequentiert sind die Landesstraßen.

Da der inneralpine Verkehr kürzere Strecken zurücklegt als der alpenquerende Verkehr, nimmt er nicht die längeren Wege über die Autobahn auf sich, sondern nutzt eher Landesstraßen. Er reagiert demzufolge sensibler auf eine Verbesserung einer Hauptverbindung, insb dann, wenn mit einem Projekt wie dem Stadttunnel ein bedeutender Kapazitätsengpass umfahren werden kann und sich die Zuverlässigkeit, mit der man sein Ziel pünktlich erreicht, massiv verbessert. Diese Besonderheit gilt es zu berücksichtigen, wenn man die Hochrangigkeit einer Straße für den inneralpinen Verkehr zu beurteilen hat.

Der inneralpine LKW-Verkehr zwischen Österreich und der Schweiz/Liechtenstein kann anders als der KFZ-Verkehr über die Zollabfertigung gelenkt werden. Er wird mit der Zollver-

ordnung gezielt durch Feldkirch zur Grenze Tisis/Schaanwald geführt (siehe Punkt 3.15.6.3.). 85 % des LKW-Verkehrs, der über die Grenze fährt, hält nicht in Feldkirch (siehe Punkt 3.15.5.3.) und muss diese Route als Hauptverbindung nutzen. Es handelt sich dabei um inneralpinen LKW-Verkehr, der nicht lokal ist.

Die Konsenswerber anerkennen die Funktion der Route als Hauptverbindung, wenn sie in der UVE-Zusammenfassung erklären: „Zur notwendigen Entlastung für die Stadt und den Großraum Feldkirch vom Durchgangsverkehr wurden verschiedenste Lösungsmöglichkeiten untersucht“ (UV_01.01-04a, S 5). Ziel des Projektes ist in erster Linie, ein Straßenprojekt für den Durchgangsverkehr, also eine Hauptverbindung, zu schaffen. Dies bestätigt der belangte Bescheid, wenn in ihm erklärt wird, der Stadttunnel diene neben einer kürzeren Verbindung zwischen dem Walgau und Liechtenstein auch der besseren innerstädtischen Verteilung des Verkehrs. (Bescheid, S 181).

Wenn der SV Verkehr erklärt, die räumlich-verkehrliche Funktion des Stadttunnels sei vorrangig eine regionale verbindende (vor allem für die Relation Walgau – Liechtenstein) und eine lokal erschließende (Ziel- und Quellverkehr Feldkirch), und darauf hinweist, die räumlich-verkehrliche Funktion von Autobahn, Schnellstraßen und hochrangigen Landesstraßen sei, Zentren und Regionen zu verbinden und daher in hohem Maße überregional, bezieht er sich auf die Verkehrswirkung hinsichtlich des alpenquerenden Verkehr. Im gegenständlichen Fall geht es jedoch um die Verkehrswirkung hinsichtlich des inneralpinen Verkehrs. Über den Stadttunnel Feldkirch werden Regionen außerhalb des Großraums Feldkirch verbunden, insb Walgau und Liechtenstein.

Aufgrund der Bedeutung für einen hohen Anteil des inneralpinen PKW- und LKW-Verkehrs, der nicht dem lokalen, städtischen Bereich, sondern dem Raum außerhalb des Großraums Feldkirch zuzuordnen ist, hat der Stadttunnel Feldkirch eine hohe Bedeutung für den inneralpinen Verkehr. Auch aufgrund der Funktion als Hauptverbindung handelt es sich um ein hochrangiges Projekt für den inneralpinen Verkehr nach Art 11 Abs 2 VP.

Wie in der Literatur dargelegt, ist nicht der Ausbaugrad des Straßenprojektes, sondern seine Wirkung für die Beurteilung wesentlich: „*Dabei stellen weder die Ausgestaltung mit lediglich einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, mit einem Kreisverkehr bzw. mit Kreuzungen noch die vorgesehene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h per se ausschlaggebende Kriterien für die Beurteilung einer Straße als hochrangig oder nicht hochrangig dar*“ (Schreiben Rechtsservicestelle Alpenkonvention, 06.06.2014, S. 6).

3.19.5 Ausbaugrad einer Schnellstraße

Der Stadttunnel Feldkirch weist den Ausbaugrad einer Schnellstraße gem den Begriffsbestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15.11.1975 auf. Er ist für den innerstädtischen Schnellverkehr geeignet und hat Vorrang vor den anderen Straßen sowie eine weit über den Großraum Feldkirch hinausgehende Bedeutung. Die ungehinderte Fahrt auf der in Österreich maximal möglichen Länge ergibt sich daraus, dass Halten und Parken verboten ist, der Straßenverkehr an den Portalen vom Fuß- und Radverkehr getrennt wird und der bedeutende Engpass Bärenkreuzung sowie weitere 16 Kreuzungen, zwei Drittel davon mit Ampelanlagen, umfahren werden. Das Tunnelsystem wurde für die Geschwindigkeit 60 km/h projektiert. Der geplante Kreisverkehr mit 70 m Durchmesser ist als „controlled junction“ auch auf einer Schnellstraße zulässig. Die

dort bestehenden Ampelanlagen sollen Stau verhindern und eine möglichst schnelle Fahrt durch das Tunnelsystem gewährleisten. Der Stadttunnel Feldkirch ist so geplant, dass der Verkehr vom Autobahnknoten A14/Frastanz so schnell wie möglich und ohne Behinderung durch Fußgänger oder Radfahrer zur Grenze bzw in die Gegenrichtung fahren kann.

An den Tunnelportalen erhält der durch den Stadttunnel fahrende Verkehr Vorrang nicht nur vor dem innerstädtischen Straßenverkehr, sondern auch vor dem Leichtverkehr. Die Fahrbahnen werden getrennt, damit Fußgänger und Radfahrer das zügige Ein- und Ausfahren der Fahrzeuge an den Tunnelportalen nicht behindern. Am Portal Felsenau wird der bestehende Fuß-/Radweg abgesenkt und unterquert die Auffahrtsrampe (Bescheid, S 108). Am Portal Altstadt wird der Fuß-/Radweg über das Tunnelportal geführt. An drei Kreuzungsästen (Einfahrt Tunnel, bestehende Landesstraße) sind aus Gründen der Sicherheit und der Erhöhung der Leistungsfähigkeit keine Querungen für Fußgänger möglich (Bescheid, S 109). Am Tunnelportal Tisis werden Rad- und Gehweg getrennt von der Straße erstellt (Bescheid, S 110). Am Tunnelportal Tosters entsteht eine 20 m lange Rad-/Gehwegunterführung (Bescheid, S 111).

Wie ausgeführt, ist der Begriff des hochrangigen Straßenprojektes für den inneralpinen Verkehr weit, nicht restriktiv auszulegen. Dies gilt insb hinsichtlich des Ausbaugrades. Denn ansonsten könnte ein Projektwerber die sich daraus ergebenden Verpflichtungen dadurch umgehen, dass er den Ausbaugrad beeinflusst. Das ist beispielsweise dadurch möglich, dass er für das UVP-Verfahren die geringere Geschwindigkeit 50 km/h im Tunnelsystem annimmt, ohne dass sie im Bescheid verbindlich vorgeschrieben wird. Genau dies ist im gegenständlichen UVP-Verfahren geschehen.

Wie dargestellt, gewährleistet der Ausbaugrad des Tunnelsystems eine schnelle, ungehinderte Fahrt durch das städtische Gebiet und entspricht dem einer Schnellstraße. Dies belegt, dass der Stadttunnel Feldkirch ein hochrangiges Straßenprojekt ist.

3.19.6. EU hat das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention genehmigt

Die EU ist der Alpenkonvention beigetreten, hat auch das Verkehrsprotokoll auf Basis des Beschlusses des Rates vom 12.10.2006 (2007/799/EG) unterzeichnet und mit Beschluss des Rates vom 10. Juni 2013 (2013/332/EU) genehmigt. Daher sind die Vorschriften des VP integraler Bestandteil der Unionsrechtsordnung. Im Rahmen dieser Rechtsordnung ist der Europäische Gerichtshof für die Auslegung der Bestimmungen des VP zuständig.

Die Alpenkonvention mit ihrem Verkehrsprotokoll zählt zu den sogenannten gemischten Verträgen, da ihr sowohl die Union als auch Mitgliedstaaten der Union und des EWR, darunter Österreich und Liechtenstein, beigetreten sind.

Im gegenständlichen Fall ist die Rechtsfrage umstritten, ob es sich beim Stadttunnel Feldkirch um ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr gem Art 11 Abs 2 VP handelt und daher im gegenständlichen UVP-Verfahren die erweiterten Genehmigungsvoraussetzungen des VP zur Anwendung kommen. Die Rechtsfrage tritt somit in Anwendung des umweltrechtlichen Unionsrechts auf.

Da zu dieser Rechtsfrage keine Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Union besteht, wird beantragt, sie im Wege der Vorabentscheidung gem Art 267 Abs 3 AEUV vorzulegen.

3.19.7. Erweiterte Genehmigungskriterien nach Art 11 Abs 2 lit a) bis d) VP

Wie oben näher ausgeführt, nutzt der Verkehr zurzeit die Route durch das Zentrum von Feldkirch sowohl als Autobahnverbindung A14 – A13 als auch als Hauptverbindung zwischen dem Walgau und Liechtenstein. Genau auf dieser Route entsteht das Vorhaben Stadttunnel Feldkirch. Er erhöht die Kapazität auf dieser Route massiv und übernimmt den Verkehr, der bisher in Ermangelung einer höherrangigen Straße durch das Zentrum fährt. Daher substituiert der Stadttunnel Feldkirch die fehlende Autobahnverbindung zwischen der A14 und A13 sowie die Hauptverbindung Walgau - Liechtenstein. Es handelt sich um ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr.

Daher kommen die erweiterten Genehmigungsvoraussetzungen nach Art 11 Abs 2 lit a) bis d) kumulativ zur Anwendung. Wird eine der vier Voraussetzungen nicht erfüllt, kann das Projekt Stadttunnel Feldkirch nicht verwirklicht, sohin nicht genehmigt werden.

3.19.7.1. Ausgleichsmaßnahmen

Nach Art 11 Abs 2 lit a) VP muss zur Erfüllung der ersten Voraussetzung der Nachweis erbracht werden, dass mittels Maßnahmen die durch das Straßenprojekt hervorgerufenen Belastungen auf ein Maß gesenkt werden können, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist. Dies ist in einer UVP nachzuweisen. Wie in den Vorbemerkungen und unter Punkt 3.4., 3.5. sowie 3.15.4. ausführlich dargelegt, wurde dieser Nachweis nicht erbracht, so dass die Voraussetzung des Art 11 Abs 2 lit a) nicht erfüllt ist.

3.19.7.2. Alternativenprüfung

Nach Art 11 Abs 2 lit b) VP muss mit einer Alternativenprüfung nachgewiesen werden, dass die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- oder Neubau von Bahn- und Schiffsinfrastrukturen und die Verbesserung des Kombinierten Verkehrs sowie durch weitere verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden können. Gewährleistet werden soll dabei ein umfassender Umweltschutz. Diese strengen Vorgaben des VP erfüllt die von den Konsenswerbern durchgeführte Alternativenprüfung nicht, wie unter Punkt 3.17. dargelegt wurde.

Der in der SUP erstellte Fachbericht zur Alternativenprüfung weist nach, dass mit einer Bahnvariante eine flächenhafte Entlastung der Region vom KFZ-Verkehr möglich ist. Das Bedürfnis nach Transportkapazität könnte somit durch den Ausbau der Bahninfrastruktur erfüllt werden. Die Landesregierung Vorarlberg entschied sich für das Straßenprojekt, ohne bei der Gewichtung und Bewertung der Alternativen die Kriterien des VP anzuwenden. Das VP verpflichtet jedoch dazu, den Bahnausbau zu priorisieren. Der Bau neuer Straßen ist im VP nur als ultima ratio vorgesehen, nicht aber dann, wenn alternativ eine Entlastung mit einer Bahninfrastruktur möglich ist.

Nicht im Einklang mit der Alpenkonvention ist auch, dass sich die Landesregierung Vorarlberg für die größtmögliche Tunnelvariante entschied, bei der auch die Umweltauswirkungen am größten sind. Die kleine Tunnelvariante ist nur ein Fünftel so lang und kommt ohne Kreistunnel aus, wodurch neben anderen Umweltauswirkungen beispielsweise der Tunnelausbruch von 1,15 Millionen Tonnen auf ca 300.000 Tonnen reduziert wird. Nicht nur beim Vergleich der Alternative Bahn und Straße blieben die Nachhaltigkeitskriterien der Alpenkonvention unberücksichtigt, sondern auch bei der Auswahl des gegenständlichen Projekts aus den möglichen Tunnelvarianten.

Bewusst verzichtet hat das Land Vorarlberg zudem auf die Prüfung optimierter Varianten mit Begleitmaßnahmen. Laut Schlussbericht wäre eine Optimierung zwar denkbar gewesen, war aber nicht Teil der Aufgabenstellung. Der Bericht hält fest: „*Das bedeutet z.B., die Variante Straßenbau mit Begleitmaßnahmen mit einer starken ÖV-Angebotsverbesserung am bestehenden ÖV-Netz zu kombinieren (mit 30-Minutentakt S-Bahnverkehr nach Liechtenstein auf der teilweise ausgebauten Bestandesstrecke ohne sehr hohe Investitionskosten) oder ähnliche Varianten.*“ (Untersuchung Varianten 0+, 04BS-0803, S 60)

Nicht geprüft wurde zudem, ob der stark belastende Schwerverkehr, der nur wegen der Zollabfertigung durch die Stadt Feldkirch und Liechtenstein fahren muss, mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen oder anderen Mitteln auf eine andere Route abseits dicht besiedelter Gebiete oder gar auf die Bahn gelenkt werden kann.

Die Landesregierung Vorarlberg ist der sich aus dem VP ergebenden Verpflichtung zu einer alpenkonventionskonformen Alternativenprüfung nicht nachgekommen. Die Genehmigungsvoraussetzung nach Art 11 Abs 2 lit b) VP ist daher nicht erfüllt.

3.19.7.3. Ergebnisse der Projektevaluation

Nach Art 11 Abs 2 lit c) VP ist die dritte Voraussetzung für die Genehmigung, dass die Zweckmäßigkeitsprüfung ergeben hat, dass das Projekt wirtschaftlich ist, die Risiken beherrscht werden und die Umweltverträglichkeitsprüfung positiv ausgefallen ist. Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit müssen die Konsenswerber die wirtschaftliche Effizienz des Projektes sicherstellen. Dies bedeutet, dass das Projekt zumindest kostendeckend ist. Erreicht werden kann dies, indem man dem Verursacher die Infrastrukturkosten und die sonstigen externen Kosten anrechnet (*Heuck*, Infrastrukturmaßnahmen für den alpenquerenden und inneralpinen Gütertransport, 2013, S 191).

Wie unter Punkt 3.20. nachgewiesen wird, besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass das Projekt nicht kostendeckend ist. Der belangte Bescheid enthält keine Auflage, dass den Verursachern in diesem Fall die Kosten in Rechnung gestellt werden. Die Genehmigungsvoraussetzung ist daher nicht erfüllt.

Der belangte Bescheid geht auf die Zweckmäßigkeitsprüfung ein und erklärt, dieser Pflicht sei mit der SUP nachgekommen worden (Bescheid, S 182). Wie bereits dargelegt, haben es die Konsenswerber jedoch in dieser SUP unterlassen, die Tunnelvarianten auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit zu prüfen und zu vergleichen. Zudem wurde in der SUP keine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt. Dies belegt der SUP-Bericht, dessen Bezug in das Verfahren von der belangten Behörde abgelehnt wurde: „*Diesem höheren Zuschussbedarf der Varian-*

ten 0+ stehen höhere Umweltkosten der Variante Straßenbau gegenüber (z.B. volkswirtschaftliche Kosten durch CO2). Diese volkswirtschaftlichen Kosten wurden nicht ermittelt, da auftragsgemäß keine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt werden sollte. Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu beachten" (Bericht 04BS-0803, Verkehrsplanung Feldkirch Süd – Untersuchung Varianten 0+, Teil der Gesamtdokumentation der Verkehrsplanung Feldkirch Süd, S 51).

Der Nachweis der wirtschaftlichen Effizienz eines Projektes kann nicht dadurch erbracht werden, dass zu einem späteren Zeitpunkt für eine Variante eine Nutzen-Kosten-Analyse erstellt wird. Denn dann kommt es nicht zu einem Vergleich der Alternativen hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit. Ohne diesen kann nicht festgestellt werden, welches Projekt am wirtschaftlichsten ist und wie die Steuergelder sparsam und effizient eingesetzt werden.

3.19.7.4. Berücksichtigung der Raumordnung und Nachhaltigkeit

Nach Art 11 Abs 2 lit d) VP ist den Raumordnungsplänen und der nachhaltigen Entwicklung Rechnung zu tragen. In der Alternativenprüfung wurden die Interessen der Gesellschaft und der Umwelt den Interessen der Wirtschaft untergeordnet, für die der Straßenausbau eine höhere Bedeutung hat (04BS-0803, Verkehrsplanung Feldkirch Süd – Untersuchung Varianten 0+, S 39). Dies ist nur dann nachvollziehbar, wenn der Originalbericht zur Alternativenprüfung herangezogen wird, was von der belangten Behörde abgelehnt wurde.

Beispielsweise wird im belangten Bescheid unter Bezug auf die der UVE beigelegten Zusammenfassung festgestellt, die Straßenbauvariante habe gegenüber der Null+-Varianten aus Sicht der Gesellschaft den Vorteil, dass es zu einer geringen Verbesserung der Mobilität für Personen ohne PKW komme (Bescheid, S 182). Unerwähnt bleibt, dass die bestehende Situation für die Bevölkerungsgruppe ohne PKW schlechter ist als für die mit PKW und ein Ungleichgewicht besteht. Mit dem Straßenbau wird nun genau die Erreichbarkeit für die Personen verbessert, die über ein Auto verfügen und bereits heute ein gutes Verkehrsangebot vorfinden. Für die Bevölkerungsgruppe ohne Auto erfolgt keine wesentliche Verbesserung (04BS-0803, Verkehrsplanung Feldkirch Süd – Untersuchung Varianten 0+, S 37). Im Ergebnis bedeutet dies, dass das Ungleichgewicht größer wird zwischen der Bevölkerungsgruppe mit und der ohne Auto, obwohl auch die Situation der Menschen ohne PKW minimal besser wird. Dies ist nicht nachhaltig.

Wenn tatsächlich Nachhaltigkeitskriterien zur Anwendung kommen sollen, ist eine andere Betrachtungsweise notwendig als sie von den Konsenswerbern und der belangten Behörde praktiziert wurde. Wichtig ist eine Gesamtbetrachtung. Im Bereich Mobilität dürfen Verbesserungen der Situation der Verkehrsteilnehmenden, die eine sehr gute Ausgangslage vorfinden, nicht gleich gewichtet werden wie die Verbesserungen für die Verkehrsteilnehmenden, die sich in einer im Verhältnis schlechteren Situation befinden. Zu priorisieren sind diejenigen Projekte, bei denen die Mittel dort eingesetzt werden, wo Nachholbedarf oder ein Ungleichgewicht besteht. Nur dann wird nachhaltig gehandelt.

Genau dieser Aspekt blieb unberücksichtigt. In der Alternativenprüfung wurde ein Nachholbedarf bei der umweltfreundlichen Bahn festgestellt. Dieser ergibt sich daraus, dass in der Vergangenheit der Straßenverkehr bevorzugt ausgebaut wurde. Obwohl die Alpenkonvention zur Priorisierung der Bahn verpflichtet und dort Nachholbedarf besteht, priorisieren die

Konsenswerber nun weiterhin den umweltschädlichen Straßenbau und bauen den Vorsprung, den der KFZ-Verkehr heute schon hat, noch weiter aus. Dadurch erhöhen sich in der regionalen Gesamtbetrachtung die Verkehrsmengen und auch die Umweltbelastungen aus dem Verkehr. Die CO2- und NO2-Emissionen steigen an und der fossile Energieverbrauch nimmt zu. Wer den Straßenverkehr priorisiert, bevorzugt auch die Menschen, die über ein Auto verfügen können. Das sind Menschen, die sich ein Auto leisten können und die in ihrer Mobilität nicht eingeschränkt sind. Ihr Vorsprung zu den anderen, die sich aus gesundheitlichen Gründen oder finanziellen Gründen kein Auto leisten können, wird weiter ausgebaut. Dass sich das Land Vorarlberg nicht beides leisten kann – Straßenbau und Bahnausbau – und aufgrund des Straßenprojektes die Mittel für nachhaltige Mobilitätsprojekte fehlen, ist auch zu beachten. Dies alles widerspricht Nachhaltigkeitszielen. Bei der Planung des Projektes und der UVE sind die Aspekte der Nachhaltigkeit unberücksichtigt geblieben.

3.19.8. Ergebnis Alpenkonvention – hochrangiges Straßenprojekt

Dass die Konsenswerber, der SV Verkehr und die belangte Behörde die Bedeutung des Stadttunnels für den inneralpinen Verkehr systematisch ignorieren und sich in ihren Ermittlungen und Beurteilungen praktisch ausschließlich auf die Bedeutung der Route für den alpenquerenden und überregionalen Verkehr konzentrieren, ist ein entscheidungswesentlicher Verfahrensmangel.

Wie dargelegt, handelt es sich beim gegenständlichen Projekt Stadttunnel Feldkirch um ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr nach Art 11 Abs 2 VP, so dass die erweiterten Genehmigungskriterien lit a) bis d) leg cit kumulativ zur Anwendung gelangen. Da aber weder die Alternativenprüfung alpenkonventionskonform durchgeführt wurde, noch die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen wurde und wesentliche Nachhaltigkeitskriterien nicht berücksichtigt wurden, hat die belangte Behörde die Genehmigung zu Unrecht rechtswidrig erteilt.

3.20. Zweckmäßigkeitsprüfung iSd Alpenkonvention / Kosten-Nutzen-Analyse

Unabhängig davon, ob es sich um ein hochrangiges Straßenprojekt iSd VP handelt, muss nach Art 8 Abs 1 VP eine Zweckmäßigkeitsprüfung durchgeführt werden. Zwei Aspekte sind zu prüfen: die verkehrspolitische Notwendigkeit und eine umfassende Effizienzprüfung (*Heuck*, Infrastrukturmaßnahmen für den alpenquerenden und inneralpinen Gütertransport, 2013, S 160/161). Entgegen der Auffassung der belangten Behörde (Bescheid, S 181) besteht eine Bindungswirkung, weil Art 8 Abs 1 VP unmittelbar anwendbar ist.

3.20.1. Verkehrspolitische Notwendigkeit

Nach *Heuck* ist eine Maßnahme dann als verkehrspolitische Notwendigkeit anzusehen, wenn sie für das Funktionieren eines Verkehrssystems als unerlässlich anzusehen ist: „*Dies setzt voraus, dass man die aktuelle verkehrspolitische Situation einer genauen Prüfung unterwirft. Im Rahmen der verkehrspolitischen Notwendigkeit sind dann auch Ziel und Zweck des Verkehrsprotokolls, die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, zu berücksichtigen. Die verkehrspolitische Notwendigkeit dürfte somit nur gegeben sein, wenn das Bedürfnis nach mehr Transportkapazität nicht durch andere umweltverträglichere Verkehrs-*

träger oder Maßnahmen erreicht werden kann“ (*Heuck*, Infrastrukturmaßnahmen für den alpenquerenden und inneralpinen Gütertransport, 2013, S 160/161). Die verkehrspolitische Notwendigkeit wurde jedoch in der UVE nicht nachgewiesen.

Hinsichtlich der Sanierung des Luftsanierungsgebietes Feldkirch wurde in der UVE deutlich, dass sich die Situation an der Bärenkreuzung aufgrund der Flotten-Erneuerung verbessert und der Beitrag des Stadttunnels vergleichsweise gering ist. Der relevante europäische NO2-Luft-Immissionsgrenzwert kann auch ohne Bau des Stadttunnels eingehalten werden. Werden die verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen gesetzt, die auch ohne Stadttunnel möglich sind, kann die Luftbelastung ebenfalls gesenkt werden. Wie in der Alternativenprüfung nachgewiesen, ist bei Ausbau der Bahn eine Reduktion des KFZ-Verkehrs und damit auch eine Reduktion der Luftbelastung möglich.

Deutlich wurde in der UVE auch, dass der Schwerverkehr wesentlich für die hohe Luft- und Lärmbelastung in der Stadt Feldkirch verantwortlich ist. Wie aufgezeigt, durchquert 85 % des Schwerverkehrs die Stadt ohne Halt und ist wegen der Zollabfertigung zur Benutzung dieser Route verpflichtet. Wird ein weiteres Hauptzollamt im mittleren Rheintal eröffnet und der LKW-Verkehr zur Benutzung dieser Route verpflichtet, fällt ein Großteil dieses stark belastenden Schwerverkehrs weg.

Die Alternativenprüfung stellte dem KFZ-Verkehrsnetz ein sehr gutes Zeugnis aus: „*Derzeit ist sowohl in Feldkirch als auch in Liechtenstein das Verkehrssystem für den KFZ-Verkehr sehr gut ausgebaut. In den Spitzenstunden kommt es durch die große Verkehrsnachfrage punktuell zu KFZ-Stau. Für Personen, die über ein KFZ verfügen, besteht trotzdem eine sehr gute Qualität der Erreichbarkeit*“ (04BS-0803, Verkehrsplanung Feldkirch Süd – Untersuchung Varianten 0+, S 37). Das Problem der Verkehrsbelastung in der Innenstadt wird durch die große KFZ-Verkehrsnachfrage verursacht, nicht aber durch die Straßeninfrastruktur.

Die große Verkehrsnachfrage besteht auch deshalb, weil die Erreichbarkeit ohne KFZ deutlich schlechter ist als mit und parken in der Stadt problemlos und billig möglich ist. Die große KFZ-Verkehrsnachfrage kann nun nicht dadurch gesenkt werden, dass die sehr gute KFZ-Erreichbarkeit noch weiter erhöht wird, sondern nur dadurch, dass die Alternativen zum KFZ ausgebaut werden, also alternative Transportkapazitäten geschaffen werden. Nachgewiesen wurde somit die verkehrspolitische Notwendigkeit zum Ausbau der Bahn, nicht jedoch die zum Ausbau der Straße.

Das Ziel der besseren Erreichbarkeit des Zentrums und des Landeskrankenhauses kann mit einem Bahnausbau erreicht werden. Nur weil sich die Antragssteller von vornherein eine Verbesserung der KFZ-Anbindung an das höherrangige Straßennetz zum Ziel setzen, ergibt sich aus ihrer Sicht eine Notwendigkeit zum Bau des Stadttunnels. Doch nur allein mit der Zielsetzung der Antragssteller, die einzig einen Straßenneubau beinhaltet, lässt sich die verkehrspolitische Notwendigkeit nach Art 8 Abs 1 VP nicht nachweisen.

Vielmehr haben die Untersuchungen ergeben, dass das Bedürfnis nach Transportkapazität mit der Bahn gelöst werden kann und mit anderen Maßnahmen als Straßenbau die Belastung im Zentrum gesenkt werden kann. In der UVE konnte somit die verkehrspolitische Notwendigkeit zum Bau des Stadttunnels Feldkirch nicht nachgewiesen werden (siehe auch Punkt 3.17.2.).

3.20.2. Umfassende Effizienzprüfung – Kosten-Nutzen-Analyse

Die Wirtschaftlichkeit des Projektes ist nicht nur aufgrund Art 8 Abs 1 VP ein entscheidendes Kriterium, sondern auch aufgrund Art 7 Abs 8 Landesverfassung Vorarlberg. Nach dieser Bestimmung sind alle Organe des Landes zu gesetzmäßigem, sparsamem, wirtschaftlichem und zweckmäßigem Handeln verpflichtet. Nach den Vorgaben der Alpenkonvention sind bei der Prüfung ökonomische, verkehrliche, ökologische und soziokulturelle Auswirkungen des Vorhabens zu betrachten (*Heuck*, Infrastrukturmaßnahmen für den alpenquerenden und inneralpinen Gütertransport, 2013, S 161, *Schröder/Weber*, Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention, 2008).

Wie bereits unter Punkt 3.17. und 3.19.7.4. dargestellt, erfüllt das Projekt die Nachhaltigkeitskriterien der Alpenkonvention nicht.

Die Kosten-Nutzen-Analyse (auch Nutzen-Kosten-Analyse genannt, kurz KNA) wurde an der mündlichen Verhandlung nicht behandelt, obwohl dies beantragt worden war. Die Bf ist dadurch in ihrem Recht auf mündliches Gehör verletzt worden. Sie hatte zu diesem Aspekt eine Stellungnahme der Firma Ingenium eingeholt, um den Sachverständigen auf gleicher fachlicher Ebene begegnen zu können. In dieser Stellungnahme wurde nachgewiesen, dass die Wirtschaftlichkeit nur dann gegeben ist, wenn Annahmen zugunsten des Projektes gesetzt werden.

In der Stellungnahme von Ingenium wird auf die Bedeutung der verbesserten Zuverlässigkeit hingewiesen. Die Konsenswerber bestätigen hinsichtlich der KNA, es sei offensichtlich, dass eine verbesserte Zuverlässigkeit der Fahrzeit einen Nutzen-Gewinn darstelle, auch wenn es keine Berechnungsvorschrift dafür gebe (Bescheid, S 307). Die Konsenswerber haben sich allerdings dem Antrag verweigert, die verbesserte Zuverlässigkeit beim Verkehrsmodell zu berücksichtigen, beispielsweise durch Erhöhung des Reisezeitgewinns. Es ist nicht zulässig und mit der Verpflichtung zur Objektivität nicht zu vereinbaren, wenn das Argument der verbesserten Zuverlässigkeit nur dort von den Konsenswerbern akzeptiert wird, wo es sich zugunsten der Genehmigung auswirkt, nicht aber dort, wo es die Höhe der Verkehrsmengen so entscheidungswesentlich beeinflusst, dass unzumutbare Belastungen entstehen und die Genehmigungskriterien nicht mehr erfüllt werden können.

Die KNA erfolgte auf Basis der Verkehrsuntersuchung. Wie bereits ausführlich dargestellt, wurden diese Verkehrszahlen nicht korrekt und für einen nicht gesetzeskonformen Prognosezeitpunkt ermittelt, so dass sie falsch sind. Alle auf diesen Verkehrszahlen basierenden Berechnungen der Auswirkungen auf Luft, Lärm und Energie sind somit ebenfalls nicht korrekt. Diese Ermittlungen eignen sich deshalb nicht als Ausgangsbasis für die Kosten-Nutzen-Analyse.

Bei einer Kosten-Nutzen-Analyse ist die Ermittlung einer Bandbreite üblich. Auch der Fachbericht erstellt eine Sensitivitätsanalyse (TP_06.01-02, Punkt 7). Allerdings variiert er nur einige Parameter. Zur Ermittlung der Bandbreite erhöht er die Kosten um 20 Prozent, verringert bei den Nutzenkomponenten jedoch nur den Reisezeitnutzen um 20 Prozent.

Sobald jedoch alle Nutzenkomponenten um 20 Prozent reduziert werden, ergibt sich der Faktor 0.98, so dass die Wirtschaftlichkeit knapp nicht mehr nachgewiesen werden kann.

	Komponente	Monetarisierung
Kosten Mio €/a		P1-25 minus P0-25
	Investitionskosten	6.373
	laufende Kosten	0.424
	Summe Kosten	**6.797**
Nutzen Mio €/a	Fahrzeugbetriebs-kosten	1.677
	Zeitkosten	5.129
	Unfallkosten	1.687
	Lärmkosten	1.270
	Schadstoffkosten	0.016
	Klimakosten	0
	Induzierter Verkehr	0.233
	Summe Nutzen	**10.012**
	Nutzen – Kosten Differenz Mio €/a	**3.215**
	Nutzen–Kosten-Verhältnis	**1.5**

Tab. 36: Ergebnistabelle NKA[3]

Anteil in %	Sensitivitätsanalyse worst case	
94	+ 20%	7.648
6	+ 20%	0.509
		8.157
17	- 20%	1.342
51	- 20%	4.103
17	- 20%	1.350
13	- 20%	1.016
0	- 20%	0.013
0	- 20%	0
2	- 20%	0.189
		8.010
		-0.147
		0.98

Tab. 1: Ingenium mit Sensitivitätsanalyse auf allen Nutzenkomponenten

[2] Nutzen-Kosten-Untersuchung im Verkehrswesen RVS_02_01_22_101001 Stand 10/2010
[3] TP_06.01-02 Nutzen-Kosten-Analyse Bericht BS-1138, S.53-56

Abbildung aus der Stellungnahme der Firma Ingenium vom 27.10.2014 zur Kosten-Nutzen-Analyse Stadttunnel Feldkirch

Wie aus der Strategischen Prüfung der S 34 Traisental Schnellstraße ersichtlich, verwendet die ASFINAG zur Ermittlung der Best-Case und der Worst-Case-Werte bei einigen Komponenten sogar den Faktor 30 Prozent. Wendet man bei der KNA-Berechnung des Stadttunnels Feldkirchs die Worst-Case-Faktoren der ASFINAG an und reduziert den Nutzen von 10.012 €/a um 30 Prozent, ergibt sich ein Gesamtnutzen von 7.008 €/a. Das Nutzen-Kosten Verhältnis beträgt in diesem Fall 0.86 und liegt deutlich unter dem für den Nachweis der Wirtschaftlichkeit notwendigen Faktor 1. In der oben erwähnten SUP zur Traisental Schnellstraße ergab sich für die drei lokalen Umfahrungsstraßen, die auch als Alternativen geprüft wurden, ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 11.1, 9.5 und 0.75.

In der UVE und auch nicht im belangten Bescheid wird das Ergebnis der Kosten-Nutzen-Analyse bewertet und mit anderen Straßenbauprojekten mit vergleichbarer Bedeutung verglichen. Ein effizienter Umgang mit Steuergeldern ist aufgrund der Vorgaben der Landesverfassung jedoch nachzuweisen.

Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wurde mit der vorgelegten Kosten-Nutzen-Analyse nicht nachgewiesen. Da die Wirtschaftlichkeit nach der Alpenkonvention eine Genehmigungsvoraussetzung darstellt, ist das Vorhaben nicht genehmigungsfähig

3.21. UVP-G-Genehmigungsvoraussetzungen (Bescheid, S 185)

Zusammengefasst sind die Genehmigungsvoraussetzungen gem UVP-G 2000 aus folgenden Gründen nicht erfüllt:

- Die UVE-Einreichunterlagen entsprechen nicht den Anforderungen von § 6 leg cit. Insb sind die Annahmen für das Verkehrsmodell nicht nachvollziehbar, nicht plausibel und wurden nicht vollständig offen gelegt.
- Die dokumentierte Alternativenprüfung wurde nicht rechtskonform durchgeführt und erfüllt weder die Anforderungen nach § 1 Abs 2 Z 3 UVP-G noch die erweiterten Genehmigungsvoraussetzungen nach § 8 Abs 2 und § 11 Abs 2 lit b Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention.
- Wie im belangten Bescheid beschrieben, wird mit dem Vorhaben eine Verbesserung der Emissionssituation im Zentrum der Stadt Feldkirch dadurch erreicht, dass die Abgase über einen zentralen Abgaskamin ausgestoßen und verdünnt werden (Bescheid, S 189). Entgegen der Vorgabe von § 1 Abs 2 Z 3 UVP-G blieb eine Standortvariante für den Abgaskamin ungeprüft, die ohne Zerstörung der Kulturlandschaft Stadtschrofen auskommt, ungeprüft. Dies ohne Begründung, weshalb der Abgaskamin genau an dieser Stelle errichtet werden muss und nicht auch an einem anderen Standort errichtet werden kann.
- Obwohl es entlang der Hauptrouten außerhalb der Tunnelportale zu Überschreitungen der Luft- und Lärmgrenzwerte kommt, die iSd § 24f Abs 1 Z 2 lit a) UVP-G nicht zulässig sind, weil sie das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden, wurden die Erhöhung der Luft- und Lärmbelastung mit dem Argument genehmigt, auch in bereits belasteten Gebieten sei eine Erhöhung der Luft- und Lärmbelastung zulässig, solange Irrelevanzkriterien, die für unbelastete Gebiete gelten, nicht überschritten werden. Begründet wird die Zunahme damit, die Gesundheitsbelastungen seien dann nicht durch das Vorhaben bedingt. Unberücksichtigt bleibt, dass die bestehenden Belastungen durch den Straßenverkehr verursacht werden. Das Vorhaben verschlechtert diese Situation, erhöht den Straßenverkehr dauerhaft und macht somit alle Bemühungen zunichte, die gesundheitsgefährdende Situation langfristig zu verbessern.
- Die erweiterten Genehmigungsvoraussetzungen der Alpenkonvention nach § 11 Abs 2 VP sind nicht erfüllt. Sie kommen zur Anwendung, weil es sich beim Vorhaben Stadttunnel Feldkirch um ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr handelt.

3.21.1. Lärm-Immissionsgrenzwerte (Bescheid, S 187)

Im belangten Bescheid geht die Lärmbeurteilung nicht angemessen auf die Vorbelastung ein. Der Bescheid geht davon aus, dass vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall der Bevölkerung auch an den Orten zumutbar ist, an denen bereits Gesundheitsgefährdungen bestehen und folgende Immissionsgrenzwerte überschritten sind: L_{den} = 65,0 dB und L_{night} = 55,0 dB. Wenn eine Schallpegelerhöhung bis zu 1 dB zulässig ist, entspricht das einer Verkehrszunahme von rund 26 %.

Da die im Verzeichnis 3. des Bundesstraßengesetzes 1971 enthaltenen Straßenzüge (Bundestraßen B) durch das Bundesstraßen-ÜbertragungsG 2002 zu Landestraßen geworden sind, lässt sich eine gesetzliche Regelung hinsichtlich der angemessenen Lärmbeurteilung von Vorbelastungen für den gegenständlichen Straßenzug nicht finden. Ein Mittel um eine solche Lücke zu füllen ist die Gesetzesanalogie. Hier wird die für einen bestimmten Einzeltatbestand angeordnete Rechtsfolge auf einen dem Wortlaut nach nicht geregelten Sachverhalt erstreckt, weil nach der im Gesetz zum Ausdruck kommenden Wertung anzunehmen ist, dass der geregelte und der ungeregelte Fall den maßgeblichen Voraussetzungen übereinstimmen. Die Abweichungen werden als unerheblich gewertet.

So ist die Bundestraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung BGBl II 215/2014 nur auf Bundesstraßenvorhaben, die nach dem BStG oder dem UVP-G zu genehmigen sind, anzuwenden. Als Bundesstraßen gelten nach der Bundesstraßenübertragung 2002 nur noch die Bundestraße A (Autobahnen) und die Bundesstraßen S (Schnellstraße). Bei der Frage ob es sich bei einem Straßenzug um eine Bundesstraße handelt oder nicht kommt es nach § 1 ASbs 2 BStG auf ihre Bedeutung für den Durchzugsverkehr an. Wie bereits unter 3.15.6.2. ausgeführt, ist die Bedeutung des gegenständlichen Straßenzuges für das hochrangige Straßennetz Österreichs (Autobahn- und Schnellstraßennetz) bereits aus der historischen Entwicklung ersichtlich und handelt es sich auf Grund der unter 3.19.1. aufgezeigten Verkehrswirkungen insbesondere für den Durchzugsverkehr beim Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ um eine hochrangige Straße, sodass die Abweichungen zu den Bundestraßen auf Grund der ähnlichen Wirkungen für den Durchzugsverkehr als unerheblich gewertete werden können. Insbesondere Rechtsfolgen, die den Gesundheitsgefährdung von Nachbarn von Bundestraßen beinhalten, sind daher kraft Analogie auch auf das gegenständliche Straßenbauvorhaben zu erstrecken.

Nach § 6 Abs 3 BStG sind an Orten, wo durch Straßenverkehr bedingt die Lärm-Immissionsgrenzwerte 65/55 dB zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung überschritten sind, vorhabensbedingte Immissionserhöhungen im Einzelfall zu beurteilen. Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von mehr als 1 dB, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, sind jedenfalls unzulässig. Nach dieser Bestimmung darf daher an den Straßen, an denen bereits gesundheitsschädliche Lärmbelastungen von 65/55 dB bestehen, nicht einfach mit dem Irrelevanzkriterium von 1 dB gearbeitet werden. Es muss zu einer Einzelfallbetrachtung kommen.

Die Lärm-Immissionsgrenzwerte von 65/55 dB werden heute in Frastanz, Tosters und Schaanwald sowie in den Orten Nendeln, Schaan, Eschen, und Bendern/Gamprin entlang der Autobahnverbindungsrouten überschritten. Eine Einzelfallbetrachtung hat nun zu berücksichtigen, was für eine Straße zusätzlich erstellt wird und darauf Rücksicht zu nehmen. Dass eine untergeordnete Straße auch in diesen Gebieten noch erstellt werden soll und möglich sein muss, ist sinnvoll. Wenn jedoch eine höherrangige Straße entsteht, nimmt das Verkehrsaufkommen langfristig in einer Höhe zu, die eine Sanierung und ein Erreichen der Lärm-Immissionsgrenzwerte auf Dauer unmöglich macht. Derartige Straßenprojekte können nicht mehr zulässig sein, wenn man das Recht der Menschen, in einer gesunden Umwelt frei von einer Gesundheitsgefährdung zu leben, achtet.

Im gegenständlichen Fall werden in den Orten außerhalb der Tunnelportale Grenzwerte überschritten. Wie dargelegt, soll eine höherrangiges Tunnelsystems mit dem Ausbaugrad einer Schnellstraße entstehen. Ein derartiges Projekt ist den bereits heute stark belasteten Menschen nicht mehr zumutbar. Daher darf an diesen Straßenzügen das Lärm-Irrelevanzkriterium von 1 dB nicht einfach pauschal dafür verwendet werden, den Untersuchungsraum einzugrenzen. Und auch nicht dafür, die dermaßen betroffenen Personen beim Entlastungsprivileg nicht zu berücksichtigen.

Dies ist auch sinnvoll. Es wäre geradezu absurd, wenn bei Bau eines Straßenprojektes den Menschen, die bereits heute oder zum Nullplanfall an einer Straße mit einer gesundheitsschädlichen Lärmbelastung leben, eine weitere Verkehrszunahme um circa 26 % mit der

Begründung zugemutet werden dürfte, die dadurch hervorgerufene Lärmerhöhung von weniger als 1 dB sei kaum wahrnehmbar und daher irrelevant.

3.21.2. Entlastungsprivileg (Bescheid, S 186)

Aus Sicht der belangten Behörde kommt das Entlastungsprivileg mangels projektbedingter unzumutbarer Belästigungen nicht zur Anwendung (Bescheid, S 198). Die belangte Behörde berücksichtigt dabei Irrelevanzkriterien in einer unzulässigen Weise. Dies hat die Bf in obigen Ausführungen ausführlich aufgezeigt.

Aus Sicht der Bf kann das Projekt die Genehmigungsvoraussetzung nach § 24f Abs 1 Z 2 lit a) UVP-G nicht erfüllen, weil nach dieser Bestimmung Immissionen jedenfalls zu vermeiden sind, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden. Bei der Genehmigungsvoraussetzung des Schutzes von Leben und Gesundheit handelt es sich um einen absoluten Mindeststandard. Diese Regelung lässt keine Interessenabwägung und keine wirtschaftliche Zumutbarkeitsprüfung zu. Steht fest, dass durch Überschreitungen des für den Gesundheitsschutz festgelegten Spitzenpegels eine Gefährdung der Gesundheit betroffener Nachbarn zu erwarten ist, so ist nicht weiter zu prüfen, ob die zu erwartenden Belästigungen zumutbar sind oder nicht. In der UVE ist der Nachweis unterblieben, dass derartige Gesundheitsgefährdungen dauerhaft nicht auftreten. Wie ausgeführt, kann dieser Nachweis nur mit einer Prognose erbracht werden, die den Zeitpunkt der Inbetriebnahme verwendet und damit den Zeitpunkt der geringsten Belastung.

Wie die Bf dargelegt hat, kommt es aufgrund der durch das Projekt bedingten Verkehrszunahme zu einer Gesundheitsgefährdung der Menschen in den Gebieten außerhalb der Tunnelportale, weil der zusätzliche Verkehr die bereits heute bestehende sehr hohe Luft- und Lärmbelastung in einem realistischen Szenario erhöht, so dass langfristig und dauerhaft die Immissionsgrenzwerte für Lärm und Luft überschritten werden.

Zudem gefährdet der Abgaskamin auf dem Stadtschrofen die wirtschaftliche Existenz des buddhistischen Zentrums. Denn das Zentrum ist auf die Einnahmen durch die Besucher angewiesen. Diese besuchen es aufgrund der besonderen Lage auf dem Stadtschrofen, weil sie dort einen Ort der Ruhe und Kontemplation vorfinden. Wird diese Kulturlandschaft durch einen Abgaskamin unwiederbringlich zerstört, bleiben die Besucher dem Zentrum auf Dauer fern, wodurch die Existenzgrundlage des Zentrums zerstört wird.

Da derart gravierende, schwerwiegende Gefährdungen auch nicht durch Heranziehung des Entlastungsprivilegs gerechtfertigt werden, hat dieses unberücksichtigt zu bleiben.

3.22. Vereinfachtes Verfahren (Bescheid, S 310)

Die Bf hatte eingewendet, es handle sich beim Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ um eine Schnellstraße iSd UVP-G, so dass ein reguläres UVP-Verfahren anstelle des vereinfachten Verfahrens durchzuführen sei. Diesem Einwand hält die UVP-Behörde entgegen, der Bescheid der Vorarlberger Landesregierung vom 11.03.2010 sei in Rechtskraft erwachsen und entfalte Bindungswirkung (Bescheid, S 310).

Nach § 3 Abs. 7 UVP−G 2000 haben im Feststellungsverfahren nur der Projektwerber/die Projektwerberin, die mitwirkenden Behörden, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde, Parteistellung und somit die Möglichkeit, Beschwerde gegen diesen Bescheid zu erheben.

Aus dem Urteil des EuGH im Fall *Gruber* vom 16. April 2015, C-570/13, ergibt sich jedoch, dass die Mitglieder der "betroffenen Öffentlichkeit", die die Kriterien des nationalen Rechts in Bezug auf das "ausreichende Interesse" oder gegebenenfalls die "Rechtsverletzung" erfüllen, die Möglichkeit haben müssen, einen Rechtsbehelf gegen die Entscheidung einzulegen, keine Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen eines solchen Verfahrens durchzuführen. Begründet wurde dies mit der Bindungswirkung des Feststellungsverfahrens.

In analoger Auslegung ergibt sich aus dieser Entscheidung, dass Mitgliedern der betroffenen Öffentlichkeit auch die Möglichkeit zukommen muss, einen Rechtsbehelf gegen die Entscheidung einzulegen, ein vereinfachtes UVP-Verfahren anstelle eines ordentlichen UVP-Verfahrens durchzuführen, weil dieser Bescheid Bindungswirkung entfaltet und sich die beiden Verfahren hinsichtlich der Öffentlichkeitsbeteiligung in wesentlichen Punkten unterscheiden:

- Im vereinfachten Verfahren kann die UVE weniger detailliert ausfallen.
- Im vereinfachten Verfahren ist anstelle des UVGA eine zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen zu erstellen. Diese stellt kein eigenes Gutachten dar und weist auch nicht den Prüfumfang des UVGA auf. Nur im UVGA sind auch abweichende Auffassungen von mitwirkenden Sachverständigen festzuhalten.
- Im vereinfachten Verfahren besteht keine Möglichkeit, das Genehmigungsverfahren zu unterbrechen, um auf Antrag des Projektwerbers ein Mediationsverfahren einzuschalten.
- Den Bürgerinitiativen kommt im vereinfachten Verfahren keine volle Partei-, sondern bloße Beteiligtenstellung mit Akteneinsicht zu.

Zusammenfassend ist im vereinfachten Verfahren aufgrund der geringeren Informationspflichten und der Beteiligtenstellung der Bürgerinitiativen die Öffentlichkeitsbeteiligung eingeschränkt und erfüllt die durch die UVP-RL vorgegebenen Mindeststandards nicht mehr.
Zum Zeitpunkt der Feststellungsentscheidung, 11.03.2010, hatten Umweltorganisationen noch keine Parteistellung im Feststellungsverfahren. Nachbarn sowie Personen, die einer Bürgerinitiative angehören können und damit vom Ausgang des Feststellungsverfahrens in ihren Beteiligungsrechten betroffen sind, kommt auch in der aktuellen Fassung des UVP-G keine Parteistellung zu. Ihnen darf die Bindungswirkung nicht entgegen gehalten werden.

Die belangte UVP-Behörde hat somit die Prüfung unterlassen, ob es sich beim Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ um eine Schnellstraße iSd UVP-G handelt und ein reguläres Verfahren anstelle des vereinfachten Verfahrens durchzuführen ist.

3.22.1. Schnellstraße iSd Anhang I. Z 9 lit a) UVP-G

Gem Edikt vom 13.05.2014, GZ: Ib-314-2013/0001, ist für das Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen eines vereinfachen Genehmigungsverfahrens nach dem Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP-G), BGBl Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl-I-14/2014, durchzuführen. Dies wurde rechtskräftig mit

Bescheid der Landesregierung vom 11.03.2010, IVe-415.46, festgestellt.

Da es sich beim Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ aber um den Neubau einer Schnellstraße im Sinne des Anhangs I. Z 9 lit a UVP-G handelt, ist jedoch gesetzeskonform ein „reguläres“ Verfahren im Unterschied zum vereinfachten Verfahren im Sinne des § 3 Abs 1 UVP-G durchzuführen.

Die Qualifikation einer Straße als Schnellstraße nach Z 9 erfolgt gem den Begriffsbestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15.11.1975 (in Folge: Übereinkommen), auf welche die UVP-RL und das UVP-G verweisen. Die Schnellstraßendefinition des Übereinkommens wurde zwar mittlerweile geändert, aber nach Ansicht der Generalanwältin *Cocott* in der Rechtssache C-142/07 ist weiterhin die ursprüngliche Fassung der Definition für die Auslegung der UVP-RL maßgeblich. Danach ist eine Schnellstraße eine Straße, die ausschließlich für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen besonders bestimmt und nur durch kreuzungsfreie Verkehrsknoten bzw. Anschlussstellen („interchanges“ im Englischen) oder „geregelte Einmündungen“ bzw. „kontrollierte Einmündungen“ („controlled junctions“ im Englischen) zugänglich ist, wobei insbesondere das Halten und Parken auf den Fahrbahnen verboten ist.

Ob es sich bei einer Straße um eine Schnellstraße handelt, ist im Einzelfall anhand der im Übereinkommen enthaltenen Kriterien zu prüfen. Nach *Baumgartner/Petek* ist bei der Auslegung kein allzu enger Maßstab anzulegen, wie etwa die Beschränkung auf durch Lichtsignalanlagen geregelte Kreuzungen. Auch ein Kreisverkehr wird als „controlled junction“ zu betrachten sein. Die Schnellstraße der Z 9 unterscheidet sich demnach von der Schnellstraße des BStG; die dort geregelten „Schnellstraßen“ sind Bundesstraßen und nach dem 3. Abschnitt des UVP-G zu genehmigen (*Baumgartner/Petek,* UVP-G, Kurzkommentar, [2010], 360).

Die Bundesschnellstraßen iSd österreichischen Bundesstraßenrechts sind im Verzeichnis 2 des BStG aufgelistet und durch die Eigentümerstellung des Bundes charakterisiert. Bundesschnellstraßen sind im dritten Abschnitt des UVP-G geregelt; sie bilden aber nur eine Teilmenge der Schnellstraße im Sinne des UVP-RL. Auch andere Straßen können die Kriterien des Europäischen Schnellstraßenbegriffs erfüllen. Schnellstraßen befinden sich auch unter den ehemaligen Bundesstraßen B, die bis 2002 Bundesstraßen im Rechtssinn waren und seither Landesstraßen sind, sowie unter den (sonstigen) Landes- und Gemeindestraßen. So führt auch *Schachinger* aus, dass die Sonderbestimmung der Z 9 im Anhang 1 UVP-G mit der Novelle des UVP-G für „Schnellstraßen“ geschaffen wurde und somit nunmehr der Neubau von Schnellstraßen, die nicht gleichzeitig auch Bundesstraßen sind, expressis verbis in Z 9 geregelt ist. Wenn also eine überländerte Bundesstraße nicht als Schnellstraße gem den Übereinkommen errichtet werden könne, wäre, nach Schachinger, so gut wie kein Anwendungsbereich für Z 9 gegeben. Nach Schachinger ist es daher sehr wohl so, dass auch „verländerte“ Bundesstraßen als Schnellstraßen gem dem Übereinkommen errichtet werden können (*Schachinger*, Können auch Landstraßen Schnellstraßen sein?, ZVR 2010, 67).

Zwar existieren vor den Portalen höhengleiche Überschneidungen mit Gehwegen und auch Ampelanlagen. Doch dienen die Anlagen der Sicherheit und gewährleisten zudem den Vorrang des Straßenverkehrs, der das Tunnelsystem nutzt.

Die Fahrbahnen werden getrennt, damit Fußgänger und Radfahrer das zügige Ein- und Ausfahren der Fahrzeuge an den Tunnelportalen nicht behindern. Am Portal Felsenau unterquert Fuß-/Radweg die Auffahrtsrampe. Am Portal Altstadt wird der Fuß-/Radweg über das Tunnelportal geführt. An drei Kreuzungsästen (Einfahrt Tunnel, bestehende Landesstraße) sind dort zur der Erhöhung der Leistungsfähigkeit keine Querungen für Fußgänger möglich. Am Tunnelportal Tisis werden Rad- und Gehweg getrennt von der Straße erstellt und am Tunnelportal Tosters entsteht eine Rad-/Gehwegunterführung (Bescheid, S 109-111).

Dass im Stadttunnel das Halten und Parken auf den Fahrbahnen verboten ist, ergibt sich aus der Tunnelsituation. Das Argument spricht daher weder für noch gegen eine Schnellstraße.

Ein weiteres Kriterium für eine internationale Hauptstraße ist ihr Vorrang vor anderen Straßen. Dieser Vorrang wird bei den beiden Tunnelportalen Felsenau und Tisis hergestellt. Diese Achse wird auch zur neuen Landesstraße L191. Für eine Schnellstraße spricht auch, dass mit bei einer Fahrt vom Tunnelportal Felsenau zum Tunnelportal Tisis vor der Grenze bzw. umgekehrt 17 Kreuzungen, davon 11 mit Ampelbetrieb, umfahren werden können.

Der Stadttunnel wurde für die Geschwindigkeit 60 km/h projektiert. Dies entspricht der Mindestgeschwindigkeit, die im Übereinkommen angegeben ist. Wie aufgezeigt, handelt es sich bei der Geschwindigkeit 50 km/h um eine Empfehlung, die daher unbeachtlich ist.

Ob es sich beim Stadttunnel Feldkirch um eine Schnellstraße handelt oder nicht, ist aber nicht in erster Linie abhängig von der konkreten Ausgestaltung, sondern vielmehr von der Funktion, die das Straßenstück übernimmt. Wie ausführlich unter 3.15.5., 3.18.2. und 3.18.4. erläutert, ist der Stadttunnel als Hauptverbindung von hoher Bedeutung für den inneralpinen Verkehr, der von außerhalb des Großraums Feldkirch kommt und durch Feldkirch in eine andere Region des Rheintals oder Alpenraums fährt. Die Attraktivität der Route durch den Stadttunnel Feldkirch ist zudem auch für die Autobahnverbindung A14 und A13 in der Ost-West-Relation sehr hoch.

Wie unter Punkt 3.15.6.2. erläutert, sind seit der Überländerung der Bundesstraßen 40 Millionen Euro des Bundes für eine südliche Umfahrung Feldkirch reserviert. Als „verländerte“ Bundesstraße ist der Stadttunnel eine Schnellstraße gem dem Übereinkommen.

Da sich der Charakter einer Schnellstraße in erster Linie aus der Funktion ergibt, welche die Straße inne hat, handelt sich beim „Vorhaben Stadttunnel Feldkirch“ um eine Schnellstraße iSd Anhang 1 Z 9 lit a UVP-G und wäre demgemäß ein reguläres Verfahren von der Behörde durchzuführen gewesen. Sämtliche Vereinfachungen, welche mit der Durchführung des vereinfachten Verfahrens im Sinne des § 3 Abs 1 UVP-G in Verbindung stehen, wie zB die kürzere gesetzliche Verfahrensdauer, der Entfall der Parteistellung von Bürgerinitiativen und dergleichen, sind daher gesetzeswidrig und wird daher die Durchführung des vereinfachten Verfahrens als gesetzeswidrig eingewendet.

3.23. Umgehung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Bescheid, S 312)

Mit dem belangten Bescheid werden verkehrsmindernde Begleitmaßnahmen und Maßnahmen zur Reduktion eines LKW-Rückstaus mittels Auflagen aus dem UVP-Verfahren in nach-

gelagerte Verfahren verlagert. Mit dieser Vorgehensweise wird das Recht der Bf aus zwei Gründen verletzt.

Wie aufgezeigt, handelt es sich bei den Begleitmaßnahmen um für die Genehmigungsentscheidung wesentliche Elemente. Wenn sie mittels Auflagen oder gar einmalig einzuhaltender Bedingungen aus dem UVP-Verfahren ausgelagert werden, wird nicht nur die Öffentlichkeitsbeteiligung umgangen, sondern es wird zudem darauf verzichtet, die Umweltauswirkungen des Vorhabens, die sich auch aus Maßnahmen wie LKW-Parkraum ergeben, vollständig zu ermitteln. Entscheidungswesentliche Elemente müssen jedoch zu dem Zeitpunkt vollständig, klar und eindeutig bestimmt werden, solange alle Optionen noch offen sind und bevor die Genehmigungsentscheidung getroffen wird. Denn ist die Genehmigungsentscheidung erst einmal gefallen und mit der Errichtung des Tunnelsystems begonnen worden, entsteht ein Handlungsdruck, bestimmte Maßnahmen auch dann zu setzen, wenn sie die Bevölkerung zusätzlich belasten, oder das Tunnelsystem auch dann zu eröffnen, wenn die prognostizierten Verkehrsmengen trotz Setzen von Maßnahmen nicht eingehalten werden können. Zudem wird das Beschwerderecht der betroffenen Öffentlichkeit in entscheidungswesentlichen Fragen umgangen. Der Genehmigungsbescheid ist somit materiell-rechtlich sowie verfahrensrechtlich rechtswidrig ergangen.

3.23.1. Öffentlichkeitsbeteiligung vor der Genehmigungsentscheidung

In einem UVP-Verfahren ist bei den Vorgaben zur Öffentlichkeitsbeteiligung aus der UVP-RL auch eine zeitliche Komponente zu beachten. Nach Art 6 Abs 4 UVP-RL sind die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet, die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig und in effektiver Weise zu beteiligen und ihr zu diesem Zweck das Recht, den Behörden gegenüber Stellung zu nehmen und Meinungen zu äußern, wenn alle Optionen noch offen stehen und bevor die Entscheidung über den Genehmigungsantrag getroffen wird (*Raschauer* in *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G^3, § 19 Rz 1, S 437).

Wie dargelegt, werden mit dem belangten Entscheid entscheidungswesentliche Elemente über Auflagen aus dem UVP-Verfahren in nachgelagerte Verfahren verlagert und damit auf einen Zeitpunkt, an dem die Genehmigungsentscheidung getroffen und rechtswirksam geworden ist. Die Option, das Vorhaben nicht zu genehmigen, ist dann nicht mehr offen. Es besteht aber auch keine Option mehr, das Projekt in wesentlichen Punkten zu ändern und weiter zu optimieren.

3.23.2. Umgehung des Rechts auf Zugang zu einem Gericht

Vor dem EFTA-Gerichtshof in Brüssel ist zurzeit das Verfahren E-3/15 – Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz v Gemeinde Vaduz anhängig. Die öffentliche Verhandlung fand am 3. Juli 2015 statt. Der Sitzungsbericht E-3/15-16 vom 30.06.2015 ist auf der Homepage des EFTA-Gerichtshofs öffentlich zugänglich (www.eftacourt.int/cases).

Im Fall E-3/15 wird eine vergleichbare Rechtsfrage geprüft. Ausgangspunkt ist ein UVP-Verfahren zur Erweiterung einer Deponie. In Frage steht, ob – und wenn ja, in welchem Ausmaß - eine UVP-Entscheidung die Klärung bestimmter Fragen der Umweltverträglichkeit des Projektes in nachgelagerte Bewilligungsverfahren verlagern kann, in denen Umwelt-

schutzorganisationen keinen Zugang zu einer gerichtlichen Überprüfung haben." (E-3/15-16, S 1). Die Regierung hatte in der UVP-Entscheidung eine entsprechende Auflage verfügt.

Die EFTA-Überwachungsbehörde erklärt dazu: „*Das Recht der Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit zur Anfechtung der Rechtmäßigkeit von Entscheidungen, Handlungen oder Unterlassungen ist in Bezug auf alle für das UVP-Verfahren wesentlichen Phasen zu gewähren*." Wenn entscheidungswesentliche Fragen in eigenständigen Verfahren geklärt werden, deren Entscheidungen nicht angefochten werden können, dann ist dieses Ergebnis nach Auffassung der EFTA-Überwachungsbehörde nicht geeignet, die mit Art 11 UVP-RL verfolgen Zielsetzungen zu erreichen (E-3/15-16, S 16).

Die EFTA-Überwachungsbehörde hat dem Gerichtshof zur zweiten, für diesen Fall relevanten Vorlagefrage folgende Beantwortung vorgeschlagen: „*Es liegt eine Beschränkung des Rechts auf den Zugang zu einem Überprüfungsverfahren gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2011/92/EU vor, wenn Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit, einschließlich Umweltorganisationen, die materiellrechtliche und verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit von UVP-Entscheidungen nur in jener Phase anfechten dürfen, in der die Regierung einen Gesamtentscheid über die Umweltverträglichkeit eines Projekts trifft, es jedoch nicht möglich ist, die von den zuständigen Behörden im Anschluss daran (in einer eigenständigen Phase des Verfahrens) zur Klärung von Fragen der Umweltverträglichkeit des Projekts getroffenen Entscheidungen anzufechten, die als entscheidungswesentlich gelten*" (E-3/15-16, S 18).

Wie aufgezeigt, ist der Ausgang des Verfahrens im Zusammenhang mit der gegenständlichen Beschwerde von Bedeutung. Daher stellt die Bf den Antrag, das Urteil des EFTA-Gerichtshofes, das in naher Zukunft erwartet wird, abzuwarten und bei der Entscheidung zu berücksichtigen.

3.24. Zusammenfassende Beurteilung (Bescheid, S 316)

Der Grundgedanke des in der UVP-Richtlinie vorgeschriebenen UVP-Verfahrens kann dahingehend zusammengefasst werden, dass vor der Durchführung bestimmter Projekte eine umfassende Prüfung ihrer Auswirkungen auf die Umwelt in einem rechtlich geordneten und transparenten Verfahren durchgeführt werden soll, deren Ergebnisse dann bei der Genehmigung zu berücksichtigen sind (*Epiney*, Umweltrecht der europäischen Union, S 299).

Im gegenständlichen Fall wurden zwei zentrale Grundgedanken des UVP-Verfahrens verletzt. Zum einen wurden die Auswirkungen auf die Umwelt, die durch das Projekt möglicherweise entstehen können, nicht vollständig ermittelt. Zum anderen lief das Verfahren nicht transparent ab, weil entscheidungswesentliche Informationen entweder gar nicht ermittelt oder der betroffenen Öffentlichkeit nicht offen gelegt wurden.

Schwer wiegt, dass – wie ausgeführt - die möglicherweise schwerwiegenden Auswirkungen des Projektes auf die Umwelt überhaupt nicht oder nicht vollständig ermittelt wurden. Dies betritt insb die Auswirkungen, die durch die enorme Erhöhung der Kapazität des Straßennetzes entstehen können sowie diejenigen, die durch die Entsorgung des Tunnelausbruchs und des Bauaushubs entstehen werden.

Nicht offen gelegt wurde im UVP-Verfahren, welche Auswirkungen ohne die verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen auf die Menschen im Untersuchungsraum zukommen werden. Wissenschaftlich erwiesen ist, dass jede Erhöhung der Straßenkapazität auch das Verkehrsaufkommen erhöht. Mit dem gegenständlichen Projekt findet ein – relativ zur Stadtgröße betrachtet – massiver Ausbau der Straßenkapazität statt. Dies macht eine massive Verkehrszunahme möglich. Wie hoch diese sein kann und welche Luft- und Lärmbelastungen dann auf die betroffene Bevölkerung zukommen können, wurde im UVP-Verfahren nicht ermittelt. Dies ist mit der Verpflichtung, im UVP-Verfahren umfassend zu ermitteln, welche Auswirkungen möglicherweise auf die Bevölkerung zukommen können, nicht vereinbar.

Die Höhe der Verkehrszunahmen kann mit flankierenden Begleitmaßnahmen reduziert werden. Dies ist jedoch nicht unbeschränkt möglich, was auch die Konsenswerber wissen. Dass sie vor diesem Hintergrund in der UVE nicht transparent und offen darlegen, mit welchen Begleitmaßnahmen welche Verkehrszunahmen um wie viel reduziert werden können, sondern die Planung der Begleitmaßnahmen in eine nachgelagertes Verfahren aus dem UVP-Verfahren auslagern, ist ein entscheidungswesentlicher Verfahrensmangel. Denn will man derart massive Verkehrszunahmen verhindern, sind einschneidende Maßnahmen wie beispielsweise eine Sperrung des Hirschgrabens notwendig. Derart einschneidende Maßnahmen wurden jedoch nicht vorgeschlagen. Nach dem Prinzip „Versuch und Irrtum“ sollen bei Inbetriebnahme erste Begleitmaßnahmen gesetzt und auf ihre Wirkung überprüft werden. Doch bereits sechs Jahre nach Inbetriebnahme des Vollaufbaus endet diese Auflage. Gleich zu Beginn des Versuches werden sicherlich nicht bereits einschneidende Begleitmaßnahmen gesetzt. Sehr wahrscheinlich werden solche nur dann gesetzt, wenn sie absolut notwendig sind. Endet die Auflage bereits nach sechs Jahren, kommen sie mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nie.

Es ist daher realistischer Weise davon auszugehen, dass das eintrifft, was der Verkehrsplaner, der das Gesamtverkehrskonzept Feldkirch 2009 betreut hat, am 2. Februar 2014 im ORF erklärte: „*Der 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 ein Sperre für den Individualverkehr, so Müller*.“

Wie aufgezeigt, wird im UVP-Verfahren eine effektive und wirksame Öffentlichkeitsbeteiligung dadurch umgangen, dass die möglicherweise schwerwiegenden Umweltauswirkungen nicht dargestellt werden, entscheidungswesentliche Annahmen nicht offen gelegt werden und entscheidungswesentliche Projektelemente in nachgelagerte Verfahren verlagert werden. Dadurch wird die Bf in ihrem Recht verletzt, sich effektiv am Verfahren beteiligen zu können, solange alle Optionen noch offen sind.

Eine Besonderheit im gegenständlichen UVP-Verfahren ist das Zusammenwirken mehrerer die Umweltauswirkungen unterschätzender Annahmen im Verkehrsmodell. Wie dargelegt, hat der Konsenswerber zahlreiche Annahme systematisch auf eine Weise ermittelt und gesetzt, die bewirkt, dass Umweltauswirkungen tendenziell unterschätzt, keinesfalls jedoch überschätzt werden. Wird auch nur eine der Annahmen korrigiert, kann es bereits sein, dass die Auswirkungen der Luft- und Lärmbelastung der Bevölkerung nicht mehr zumutbar sind.

Werden sogar mehrere korrigiert, ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass das Projekt nicht mehr genehmigungsfähig ist. Sämtliche Aussagen zu den der Bevölkerung zumutbaren Luft- und Lärmbelastungen – auch die des humanmedizinischen Sachverständigen – gehen jedoch davon aus, dass diese Annahmen im Verkehrsmodell korrekt sind.

Sämtliche Bewertungen der belangten Behörde im Bescheid beruhen auf der Annahme, es komme im Zentrum von Feldkirch dauerhaft zu derart einschneidenden Begleitmaßnahmen, dass die sich aus den Verkehrszunahmen ergebenden zusätzlichen Belastungen in den Gebieten außerhalb der Tunnelportale langfristig nur gering und daher irrelevant seien. Diese aufgrund des Tunnelsystems möglichen Verkehrszunahmen dauerhaft zu blockieren ist – real betrachtet – auf einer Route, die stark vom inneralpinen Verkehr als Haupt- und als Autobahnverbindung benutzt wird, gar nicht möglich. Es ist auch nicht wirtschaftlich und widerspricht sparsamen Handeln, Millionen für eine enorme Kapazitätssteigerung der Straße auszugeben und die dann mögliche Verkehrszunahme mit wiederum teuren Begleitmaßnahmen zu verhindern.

Wie dargelegt, wurden die Umweltauswirkungen nicht vollständig ermittelt und das Recht der Bf verletzt, sich wirksam und effektiv am Verfahren beteiligen zu können, solange alle Optionen noch offen sind. Die Gesamtbetrachtung sowie die Beurteilung der belangten Behörde im gegenständlichen Bescheid stützt sich auf ein unvollständiges Ermittlungsverfahren, in dem unter Verwendung nicht plausibler und nicht nachvollziehbarer Annahmen die Umweltauswirkungen falsch und nicht vollständig ermittelt wurden. Der Genehmigungsbescheid ist somit materiell-rechtlich sowie verfahrensrechtlich rechtswidrig ergangen. Durch das Vorhaben „Stadttunnel Feldkirch“ sind tatsächlich schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten und ist der Antrag der Konsenswerber daher abzuweisen.

Die Bf stellt daher die nachstehenden

ANTRÄGE:

Das Bundesverwaltungsgericht wolle:

1. gem § 38 AVG das Verfahren aussetzen, bis das Landesverwaltungsgericht zu GZ LVwG-305-002/R12-2015 bzw der Verwaltungsgerichtshof zu Ro 2015/06/0009 über die präjudiziellen Rechtsfragen, ob die Ausgangsdaten des Verkehrsmodells an die Bf herausgegeben werden müssen und ob der Bf im UVP-Verfahren Parteistellung zukommt, rechtskräftig entschieden haben;

2. gem § 24 Abs 1 VwGVG eine mündliche Verhandlung durchführen;

3. gem § 28 Abs 2 und Abs 3 erster Satz (bzw gem § 28 Abs 3 zweiter Satz VwGVG) den angefochtenen Bescheid aufheben;

4. gem § 28 Abs 2 und Abs 3 erster Satz VwGVG den angefochtenen Bescheid – gegebenenfalls nach berichtigender Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes – abändern und die Genehmigung für die Errichtung des Stadttunnels Feldkirch, der Schulbrüderstraße sowie der Errichtung der 110 kV-Erdkabelleitung nicht erteilen.

ANREGUNG

Das Verwaltungsgericht wolle dem Gerichtshof der Europäischen Union folgende Fragen gemäß Artikel 267 Abs 3 AEUV zur Vorabentscheidung vorlegen:

1. Liegt eine unzulässige Beschränkung des Zugangs zu einem Überprüfungsverfahren vor einem Gericht oder einer anderen unabhängigen Stelle nach Art 11 Richtlinie 2011/92/EU zur Umweltverträglichkeitsprüfung vor, wenn Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit die materiell-rechtliche und verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit von Entscheidungen nicht hinsichtlich aller mit dem UVP-Verfahren zusammenhängenden Rechte überprüfen lassen können, sondern sie auf die Überprüfung der Rechte beschränkt werden, die sie persönlich betreffen?

2. Steht das Unionsrecht, insbesondere die Art 2 Abs 1, 4 Abs 1 und 2, 6 Abs 2 und 4, 7, 9 Abs 1 und 11 Richtlinie 2011/92/EU zur Umweltverträglichkeitsprüfung einer Auslegung von Art 11 Abs 2 Verkehrsprotokoll Alpenkonvention entgegen, wonach der Bau eines Straßenprojektes, das durch ein mit einem Kreisel verbundenes, vierarmiges Tunnelsystems inneralpinen Verkehr führt, der nicht zum Binnenverkehr der Stadt und ihres Großraums gehört und die Route als Hauptverbindung in den Nachbarstaat sowie als Autobahnverbindung nutzt, nicht als hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr angesehen wird, so dass in einem UVP-Verfahren nach der Richtlinie 2011/92/EU zur Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Entscheidung nach Art 9 die erweiterten Genehmigungsvoraussetzungen von Art 11 Abs 2 lit a) bis d) Verkehrsprotokoll Alpenkonvention nicht berücksichtigt werden

3. Steht das Unionsrecht, insbesondere die Art 2 Bst. d, 5 Abs. 1, 6 Abs. 2 und 4, 8 und 9 Abs. 1 Bst. a der Richtlinie 2001/42/EG, einer nationalen Regelung entgegen, derzufolge ein im Sinne von Art 9 Abs 1 Bst. a dieser Richtlinie angenommener Plan oder ein im Sinne dieser Bestimmung angenommenes Programm als Projekt eines anschliessenden Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens iSv Art 1 Abs 2 lit a) der Richtlinie 2011/92/EU auch für die Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit Bindungswirkung entfaltet, die in einem anschliessenden Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren aufgrund der nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften die Rechtsstellung einer Verfahrenspartei innehaben und in dem vorausgegangenen SUP-Verfahren vom Recht auf Erhebung einer Beschwerde gegen die Auswahl dieses Plans oder Programms ausgeschlossen gewesen waren, wenn die materiellrechtliche oder verfahrensrechtliche Rechtswidrigkeit dieser Auswahl auch im anschließenden Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren nicht mehr geltend gemacht werden kann?

4. Steht das Unionsrecht, insbesondere die Art 2 Abs 2 iVm Art 4 Abs 1 und 2 sowie Art 6 und 11 der Richtlinie 2011/92/EU zur Umweltverträglichkeitsprüfung einer nationalen Regelung entgegen, gemäß der die Genehmigung eines vierarmiges Tunnelsystem, das die Verkehrswirkung einer Schnellstraße hat, in einem vereinfachten Verfahren geprüft wird, in dem das Recht der betroffenen Öffentlichkeit auf Zugang zu Umweltinformationen reduziert ist und ad-hoc Personengruppen, bestehend aus mindestens 200 Personen, kein Recht auf Zugang zu Gericht gewährt wird?

5. Steht das Unionsrecht, insbesondere die in der Umgebungslärm-Richtlinie 2002/49/EG und in der Luftqualitäts-Richtlinie 2008/50/EG statuierte Einhaltung der Grenzwerte iVm mit dem in der UVP-Richtlinie 2011/92/EU normierten Genehmi-

gungsverfahren, einer nationalen Regelung wie § 74 Abs 2 Z 2 GewO 1994 und § 24f UVP-G entgegen, wonach es zu keiner Belästigung oder Gesundheitsgefährdung der Nachbarn kommt, wenn in einem Gebiet, in dem es bereits zu Grenzwertüberschreitungen der Jahresmittelwerte von Stickstoffdioxid und Feinstaub oder zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte 65/55 dB kommt, ein Straßenprojekt auch dann genehmigt werden kann, wenn es eine weitere zusätzliche Luftbelastung um bis zu 3 % des NO2-Immissionsgrenzwertes und eine Erhöhung der Lärmbelastung um 1 dB bzw eine 26-prozentige Verkehrszunahme bewirkt?

Friederike Egle
Vertreterin

Marlene Thalhammer
Stellvertreterin