

An den  
Verfassungsgerichtshof  
Freyung 8  
1010 Wien  
via WEB ERV

Bregenz, am 01.08.2019  
19/BÜR/STA/1 - ana/ana - 300426.doc

**Beschwerdeführerin:** **Bürgerinitiative "statt Tunnel"**  
vertreten durch Friederike Egle  
Amerdonastraße 13  
6820 Frastanz

**vertreten durch:** **HEINZLE NAGEL RECHTSANWÄLTE**  
Gerberstraße 4, 6900 Bregenz



Tel.: 05574/43350-0, Fax: 05574/43350-20  
IBAN: AT18 3743 1000 0251 7787 BIC: RSVGAT2B431  
**P919610**

**Belangte Behörde  
(vor dem BVwG):** **Vorarlberger Landesregierung**  
Schmiedgasse 1  
6800 Feldkirch

**Mitbeteiligte Parteien:**

**Land Vorarlberg,**  
vertreten durch die VlbG. Landesregierung (Abt. VIIb-Straßenbau)  
Widnau 12  
6800 Feldkirch

**Stadt Feldkirch**  
Schmiedgasse 1  
6800 Feldkirch

**Vorarlberger Energienetze GmbH**  
Weidachstraße 10  
6900 Bregenz

## **Beschwerde** gem Art 144 B-VG **Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung**

1-fach  
2 Beilagen  
Vollmacht gem § 8 RAO erteilt

## **I. BESCHWERDEGEGENSTAND, RECHTZEITIGKEIT:**

Gegen das Erkenntnis des BVwG vom 19.06.2019, W193 2114926-1/393E zugestellt am 21.06.2019, erhebt die Beschwerdeführerin (nachfolgend kurz: Bf) fristgerecht

### **Beschwerde**

an den Verfassungsgerichtshof verbunden mit dem

### **Antrag**

auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung.

## **II. SACHVERHALT:**

1. Mit Schreiben der Abteilung Straßenbau des Amtes der Landesregierung vom 09.07.2013, Zl. VIIb-291A-0060-2013, beantragte das Land Vorarlberg bei der VlbG. Landesregierung die Genehmigung gemäß § 17 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) für die Errichtung und den Betrieb des „Stadttunnels Feldkirch“. 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.

2. Daraufhin wurde das UVP-Genehmigungsverfahren eingeleitet. Nach der ersten öffentlichen Auflage brachte die Bf mehrere Stellungnahmen ein und erhob in der mündlichen Verhandlung vom 16.12.2014 bis 18.12.2014 Einwendungen.

3. Mit Bescheid der belangten Behörde vom 09.09.2014, Zahl: Ib-314-2013/0001, wurde der Bf im vereinfachten UVP-Genehmigungsverfahren „Stadttunnel Feldkirch“ Parteistellung zuerkannt.

Der gegen die Zuerkennung der Parteistellung erhobenen Beschwerde des Landes Vorarlberg gab das BVwG Wien mit Erkenntnis vom 21.04.2015, W 193 2012935-1/10E, dahingehend Folge, dass der Bf im Rahmen des vereinfachten UVP-

Genehmigungsverfahrens „Stadttunnel Feldkirch“ nur Beteiligtenstellung zuerkannt wurde (Erkenntnis des BVwG vom 21.04.2015, Zahl W193 2012935-1/10E).

Gegen diese Erkenntnis des BVwG vom 21.04.2015 erhob die Bf fristgerecht Revision an den VwGH. Der VwGH gab der Revision mit Erkenntnis vom 27.09.2018, Ro 2015/06/0008, zugestellt am 05.11.2018, Folge und hob das angefochtene Erkenntnis des BVwG wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes auf.

**4.** Im Rahmen des UVP-Verfahrens „Stadttunnel Feldkirch“ wurde vom Ingenieurbüro Besch und Partner KG, Feldkirch, im Auftrag des Landes Vorarlberg, ein technischer Bericht „Verkehrsmodell und –prognose“ vom 29.04.2014, TP 03.01.-01a, erstellt, welcher im erstinstanzlichen Verfahren aufgrund ergänzender Reisezeitmessungen sowie im Beschwerdeverfahren aufgrund notwendiger weiterer Ergänzungen (Planfälle 2030) überarbeitet wurde (OZ 237, Beilage ./1, TP 03.01-01a/3).

Das „Verkehrsmodell und –prognose“ vom 29.04.2014, TP 03.01.-01a sowie die im erstinstanzlichen und im Beschwerdeverfahren erfolgten Überarbeitungen stellen eine zentrale Planungsgrundlage des Genehmigungsverfahrens dar. Aus dem Verkehrsmodell ergibt sich, welche Verkehrsmengen zu erwarten sind, welche Begleitmaßnahmen mit welcher verkehrsmindernden Wirkung angesetzt wurden und welche Luftimmissions- und Lärmbelastungen dadurch zu erwarten sind.

Die Bf konnte zwar das Verkehrsmodell und –prognose vom 29.04.2014, TP 03.01.-01a und in weiterer Folge dessen Überarbeitungen einsehen, nicht aber die dazugehörigen Ausgangsdaten, weshalb die Bf bereits im erstinstanzlichen Verfahren Akteneinsicht in die Ausgangsdaten beantragte (Verhandlungsschrift des Amtes der Vorarlberger Landesregierung vom 16.12.2014, Ib-314-2013/0001 S 8).

Die Vorarlberger Landesregierung wies diesen Antrag der Bf mit der Begründung ab, dass die Ausgangsdaten nicht Teil der Einreichunterlagen seien (Verhandlungsschrift des Amtes der Vorarlberger Landesregierung vom 16.12.2014, Ib-314-2013/0001 S 9).

**5.** Mit Bescheid der Vorarlberger Landesregierung vom 15.07.2015, Zahl: Ib-314-2013/001, wurde die Genehmigung für die Errichtung des Stadttunnels Feldkirch, der Schulbrüderstraße und der Errichtung der 110 kV-Erdkabelleitung erteilt.

Gegen diesen Bescheid vom 15.07.2015 erhob die Bf am 18.08.2015 fristgerecht Beschwerde. Die Bf wies in ihrer Beschwerde vom 18.08.2015 insbesondere unter „3.2. *Vorbemerkungen und Grundsätzliches zu den Begleitmaßnahmen*“ auf die zentrale Bedeutung des Verkehrsmodells und –prognose vom 29.04.2014, TP 03.01-01a, hin und rügte, dass die Ausgangsdaten nicht offen gelegt wurden (Beschwerde der Bf S 7).

6. Mit Beschluss des BVwG vom 06.04.2017, W193 2114926-1/28E, wurde die Beschwerde der Bf als unzulässig zurückgewiesen. Dagegen erhob die Bf fristgerecht Revision an den VwGH.

Mit Erkenntnis des VwGH vom 30.01.2019, Ro 2017/06/0025-3, wurde der Beschluss des BVwG vom 06.04.2017 wegen Rechtswidrigkeit seines Inhalts aufgehoben und ausgeführt, dass der Bf Parteistellung zukommt.

7. In der gutachterlichen Stellungnahme zur qualitativen Bewertung des Verkehrsmodells Stadttunnel Feldkirch, Planfälle 2030, führte Prof. Dr. Gerd Sammer aus, dass der Istzustand der Verkehrsnachfrage auf Matrixebene durch händische Eingriffe so verändert wurde, dass die modellierten Verkehrsstärken mit den Kontrollzählungen des Straßennetzes bestmöglich übereinstimmen. Voraussetzung dafür sei, dass die durchgeführten händischen Eingriffe der Kalibrierung und das Einfügen der Erhebungsdaten und die Übernahme der externen Matrixdaten in jedem einzelnen Fall sachlich begründet und kausal argumentierbar seien. Im Bericht seien diese Argumente aufgelistet, eine Detaillierung sei – obwohl wünschenswert – nicht vorhanden (Gutachterliche Stellungnahme zur qualitativen Bewertung vom 29.09.2018 S 7).

In der Verhandlung am 20.11.2019 räumte Prof. Dr. Gerd Sammer ein, dass händische Eingriffe in das Verkehrsmodell wesentlich sind (Prof. Dr. Gerd Sammer, Niederschrift zur mündlichen Verhandlung vom 20.11.2019 S 20).

In der Verhandlung am 20.11.2018 forderte Prof. Dr. Kay Axhausen die Offenlegung der händischen Eingriffe (Niederschrift zur mündlichen Verhandlung am 20.11.2018 S 20) und teilte mit, dass er zur Beurteilung des Verkehrsmodells Einsicht in wesentliche Details des Verkehrsmodells benötigt und zwar in die Ziel- und Quellmatrizen, den Straßengraphen

und seine Beschreibung sowie die Vorgaben zum Verfahren, die benutzt wurden, um diese zu errechnen (Niederschrift zur mündlichen Verhandlung am 20.11.2018 S 26).

Nachdem Prof. Dr. Kay Axhausen nachfragte, ob eine Gleichgewichtsumlegung, die Stand der Technik ist, durchgeführt wurde, erklärten die Antragsteller, dass keine Gleichgewichtsumlegung, sondern eine schrittweise Annäherung erfolgte (Niederschrift zur mündlichen Verhandlung vom 20.11.2019 S 18 - 20) und räumte Prof. Dr. Gerd Sammer ein, dass eine Gleichgewichtsumlegung methodisch besser gewesen wäre (Niederschrift zur mündlichen Verhandlung vom 20.11.2019 S 20).

**8.** Am 27.11.2018 erhielten die Parteien des Beschwerdeverfahrens eine CD, allerdings nur mit Quell- und Zielmatrizen des Verkehrsmodells (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 27.11.2018 S 56). Der Verwendungszweck der CD war dahingehend beschränkt, dass die Einsicht nur für die Berechnungen im Zuge eines Gegengutachtens durch den Gutachter Prof. Dr. Kay Axhausen für einen Zeitraum von 4 Wochen gestattet wurde (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 27.11.2018 S 56).

**9.** In der Verhandlung am 27.11.2018 teilte das BVwG der Bf informativ mit, dass die Bf (Bl statt Tunnel) - aus Gründen der rechtlichen Vorsicht und um mögliche Rechte nicht zu beschneiden - im laufenden Verfahren des BVwG als Partei behandelt wird und sämtliche im Verfahren von Frau Matt gestellten Anträge auch für die Bf behandelt werden: *„Aus Gründen der rechtlichen Vorsicht und um mögliche Rechte nicht zu beschneiden, werde ich die Bl „statt Tunnel“, vertreten durch Fr. Friederike Egle, im laufenden Verfahren als Partei behandeln und verweise in diesem Zusammenhang auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 27.9.2018, Ro 2015/06/0008. Da sich aus meiner Sicht das Begehren der Privatperson Friederike Egle mit dem Begehren der Bl „statt Tunnel“ deckt und Frau Friederike Egle im laufenden Verfahren von Frau Matt vertreten wurde, wurden sämtliche Stellungnahmen und Anträge auch für die Bl „statt Tunnel“ behandelt“* (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 27.11.2018 S 66).

**10.** Die Begleitmaßnahmen werden im Verkehrsmodell in Form von erhöhten Widerständen berücksichtigt (Gutachten Verkehr, OZ 268, S 52 und 87) und sind im Netzgrafen abgebildet (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 11.02.2019 S 16).

**11.** In der Verhandlung am 11.02.2019 erklärte der Sachverständige Verkehr, dass es kein Verkehrsmodell ohne Begleitmaßnahmen, nur ein Verkehrsmodell mit Begleitmaßnahmen gibt (Beilage f/4S), dass die Begleitmaßnahmen daher als Bestandteil des Projektes anzusehen, aber nicht im Detail und in ihrer Ausgestaltung festgelegt sind: *„Ich verstehe die Hintergründe der Einwendungen, möchte aber im Zusammenhang darauf hinweisen, dass es sehr wohl eine Auflistung von konkreten Begleitmaßnahmen gibt, wenn diese auch nicht im Detail und ihrer Ausgestaltung nicht festgelegt sind. Herr Axhausen hat bereits heute angesprochen, dass es kein Verkehrsmodell ohne Begleitmaßnahmen gibt, sondern nur eines unter Berücksichtigung der Begleitmaßnahmen, deshalb kommt den Begleitmaßnahmen, wie schon im Gutachten ausgeführt, eine besondere Bedeutung zu und sind als Bestandteil des Projektes anzusehen“* (Niederschrift zur mündlichen Verhandlung 11.02.2019 S 16, Hervorhebungen nicht im Original).

**12.** Der Verkehrsexperte Prof. Dr. Kay Axhausen prüfte die ausgehändigte CD und kam zum Ergebnis, dass für eine fachliche Überprüfung des Verkehrsmodells nicht nur die Herausgabe der Quell- und Zielmatrizen, sondern weitere Ausgangsdaten, insbesondere der Zugriff auf den Netzgraf, in welchem die Begleitmaßnahmen abgebildet sind, erforderlich sind, da die Verkehrsmengen auf den Straßen ansonsten nicht nachvollziehbar sind (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 11.02.2019 S 12, S 16).

Der Sachverständige Verkehr stimmte zu, dass das Verkehrsmodell anhand der Quell-Zielmatrizen nicht nachgerechnet werden kann: *„SH stimmt zu, dass anhand der Quell-Zielverkehrsbeziehungen, das Verkehrsmodell nicht nachgerechnet werden kann“* (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 11.02.2019 S 9).

Mit Mail vom 11.02.2109 teilte Prof. Dr. Kay Axhausen nochmals schriftlich mit, welche konkreten Informationen er zur Beurteilung des Verkehrsmodells benötigt (Niederschrift der mündlichen Verhandlung 12.02.2019 S 29).

**13.** Die Bf stellte im Beschwerdeverfahren mehrfach, u.a. am 27.12.2018, den Antrag auf Herausgabe sämtlicher Daten des Verkehrsmodells und hielt diesen Antrag, insbesondere hinsichtlich der von Prof. Dr. Kay Axhausen zur Berechnung konkret als notwendig

angesehenen Daten, bis zum Schluss der mündlichen Beschwerdeverhandlung aufrecht (Niederschrift zur mündlichen Verhandlung vom 12.02.2019 S 29).

Diesem Antrag der Bf wurde mit verfahrensleitendem Beschluss des BVwG vom 12.02.2019 nicht stattgegeben und die Verhandlung unmittelbar darauf geschlossen (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 12.02.2019 S 30).

**14.** Nach Schließung der mündlichen Verhandlung wurde die Liste der Begleitmaßnahmen erstmals konkretisiert (OZ 381) und am 29.03.2019 sämtliche Aktualisierungen zum UVP-Einreichprojekt an das BVwG übermittelt (OZ 386).

Bei Gegenüberstellung der in der Verhandlung dargelegten Begleitmaßnahmen (Beilage f/4S, Plannummer GU-2012-108-001a, Niederschrift zur mündlichen Verhandlung vom 11.02.2019, S 18) und der nach Schluss der mündlichen Verhandlung erfolgten Konkretisierung zeigt sich folgendes Bild:

<p><b>UVP-Einreichprojekt, Begleitmaßnahmen, Beilage f/4S, Plannummer GU-2012-108-001a, dargetan in der mündlichen Verhandlung am 11.02.2019</b></p>	<p><b>SV Verkehr, Konkretisierung der Begleitmaßnahmen Stadttunnel Feldkirch nach Schluss der mündlichen Verhandlung</b></p>
<p><b>Ausweitung LKW-Fahrverbot auf entlasteten Straßenzügen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es liegt bereits eine mündliche Zusage der BH Feldkirch vor, nach Eröffnung (Teilausbau/Vollausbau) der Tunnelanlage die in der UVE beschriebenen LKW-Durchfahrtsverbote verordnen zu wollen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- LKW-Durchfahrverbot auf der L 190 ab Portal Felsenau</li> <li>- LKW-Durchfahrverbot auf der L 191a von der Bärenkreuzung bis Portal Altstadt</li> <li>- LKW-Durchfahrverbot auf der L 191a von der Bärenkreuzung bis Portal Tisis</li> <li>- LKW-Durchfahrverbot auf der L 53 Ardetzenbergtunnel</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Veranlassung der Ausweitung des LKW-Fahrverbots für LKW ab 3,5 t auf den entlasteten Straßenzügen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• LKW-Durchfahrverbot auf der L 190 ab Portal Felsenau bis Bärenkreuzung (<u>im Teil- und Vollausbau</u>)</li> <li>• LKW-Durchfahrverbot auf der L 191a von der Bärenkreuzung bis Portal Altstadt (<u>im Teil- und Vollausbau</u>)</li> <li>• LKW-Durchfahrverbot auf der L 191a von der Bärenkreuzung bis Portal Tisis (<u>im Teil- und Vollausbau</u>)</li> <li>• LKW-Durchfahrverbot auf der L 53 durch den Ardetzenbergtunnel (<u>im Vollausbau</u>)</li> </ul>
<p><b>L 191a, Liechtensteinerstraße im Bereich Raiffeisenzentrum (Rheinbergerstraße)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung Verkehrswiderstand durch Neugestaltung des Straßenraumes und Temporeduktion</li> </ul> <p><b>L 191a, zw. Portal Altstadt und Tisis:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung Verkehrswiderstand durch Neugestaltung des Straßenraumes und Temporeduktion</li> </ul>	<p><b>(ex 2 – 4) L 191a vom Portal Tisis bis Bärenkreuzung</b></p> <p><u>Veranlassung eines Tempolimits von 30 km/h zur Erhöhung des Verkehrswiderstandes, wobei die Neugestaltung des Straßenraumes so zu erfolgen hat, dass die Einhaltung dieses Tempolimits sichergestellt ist; jeweils in Abhängigkeit von den im Projektoperat TP 03.01-01a/3 angeführten Verkehrszahlen nach Eröffnung des Tunnels im Teil- bzw. Vollausbau und</u></p>

<p><b>L 191a, Hirschgraben</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung Verkehrswiderstand durch Neugestaltung des Straßenraumes und Temporeduktion</li> </ul>	<p><u>unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des nicht motorisierten Straßenverkehrs hinsichtlich der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit.</u></p>
<p><b>L 180/L 191a/L53: Bärenkreuzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimierungen durch Neugestaltung des Straßenraumes oder Optimierungen der Signalsteuerung</li> </ul>	<p><b>(ex 5) L 190/L191a/L53 Bärenkreuzung</b>  Veranlassung der Anpassung der Signalsteuerung und der Neugestaltung des Kreuzungsplateaus zur Erhöhung der Verkehrswiderstände <u>insbesondere für die Relation L 190/L 191a, wobei auf die Bedürfnisse des nicht motorisierten Straßenverkehrs hinsichtlich der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit Bedacht zu nehmen ist</u></p>
<p><b>L 190, Schlossgraben</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung Verkehrswiderstand durch Neugestaltung des Straßenraumes und Temporeduktionen zB. Umsetzung breite Fußgängerquerung mit geringem Geschwindigkeitsniveau (Tempo 40) im Schlossgraben (zw. Saalbagasse und Wichnergasse). Der Bau einer breiten Fußgängerquerung hat bereits im Februar 2019 begonnen.</li> </ul>	<p><b>(ex 6) L 190, Schlossgraben zwischen Saalbagasse und Wichnergasse</b>  Veranlassung eines Tempolimits von 40 km/h zur Erhöhung des Verkehrswiderstandes, wobei die Neugestaltung des Straßenraumes so zu erfolgen hat, dass die Einhaltung dieses Tempolimits sichergestellt ist unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des nicht motorisierten Straßenverkehrs hinsichtlich der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit.</p>
<p><b>L 190, Walgaustraße (ab Portal Felsenau bis Schattenburgtunnel)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung des Verkehrswiderstands z.B. Tempo 50 und Verflüssigung</li> </ul> <p>Mit der Erhöhung des Verkehrswiderstands wurde im Jahr 2017/18 bereits durch eine Reduktion der Geschwindigkeit von 70 km/h auf 60 km/h begonnen.</p>	<p><b>(ex 7) L 190, Walgaustraße ab Portal Felsenau bis Schattenburgtunnel</b>  Veranlassung eines Tempolimits von 50 km/h</p>
<p><b>L 61, Erhöhung Verkehrswiderstand Ortszentrum Tosters:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch Neugestaltung des Straßenraums und Temporeduktion, zB «Begegnungszone» im Alberweg (zw. Heidenweg und Egelseestr.) mit Tempo 30 und Verringerung der Höchstgeschwindigkeit in der Egelseestr. (zw. Lehenweg und Pfarrer-Weißhaar Str.) auf 40.</li> </ul> <p>Im Jahr 2019 wird der Straßenraum neu gestaltet und in einem ersten Schritt im Bereich Kreuzung Alberweg eine Temporeduktion auf 40 km/h vorgenommen.</p>	<p><b>(ex 8) L 61 Alberweg zwischen Heidenweg und Egelseestraße</b>  Veranlassung eines Tempolimits von 30 km/h im Alberweg zwischen Heidenweg und Egelseestraße und von 40 km/h in der Egelseestraße zwischen Lehenweg und Pfarrer-Weißhaar-Straße zur Erhöhung des Verkehrswiderstandes, <u>wobei die Neugestaltung des Straßenraumes im Alberweg so zu erfolgen hat, dass die Einhaltung dieses Tempolimits sichergestellt ist unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des nicht motorisierten Straßenverkehrs hinsichtlich der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit.</u></p>
<p><b>Verkehrslenkung Gisingen-Süd</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimierung Signalsteuerungen VL5A L53 – Hämmerlestraße, VL5A L53 – Illstraße – Kapfweg: z.B. Verkehrslenkung in Richtung Portal Kapfweg durch Verkürzung Grünzeit in Richtung Ardetzenbergtunnel. In einem ersten Schritt wurde als Voraussetzung eine frei programmierbare VL5A-Steuerung eingebaut.</li> </ul> <p>Gesamthaft ist die Maßnahme erst bei Vollausbau umsetzbar</p>	<p><b>(ex 9) Gisingen Süd</b>  Veranlassung der Anpassung der Signalsteuerungen VL5A L 53 – Hämmerlestraße und VL5A L 53 – Illstraße – Kapfweg <u>bei Vollausbau</u> zur Verkehrslenkung in Richtung Portal Kapfweg (Tunnelportal Tosters).</p>



<p><b>Verkehrslenkung Anbindung LKH</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Temporeduktion und Umgestaltung Kreuzung Alberweg – Kapfweg – Hohle Gasse, zB. Verkehrslenkung durch T-Kreuzung mit Bevorzugung der Relation Kapfweg – Hohle Gasse; Carinagasse und Rheinbergerstraße generell Tempo 30.</li> </ul> <p>Gesamthaft ist die Maßnahme erst bei Vollausbau umsetzbar</p>	<p><b>(ex 10) Anbindung LKH</b></p> <p>Veranlassung einer Umgestaltung des Kreuzungsbereiches Alberweg – Kapfweg – Hohle Gasse <u>bei Vollausbau</u> zur Verkehrslenkung in Richtung Portal Kapfweg (Tunnelportal Tosters). Veranlassung eines Tempolimits von 30 km/h für die gesamten Straßenzüge Carinagasse und Rheinberggasse bei Vollausbau</p>
<p><b>Bereits umgesetzte bzw. teilweise realisierte Maßnahmen:</b></p>	
<p><b>L 190, Walgaustraße; (ab Portal Felsenau Richtung Felsenau)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verflüssigung zB. Tempo 60 ab Portal Felsenau dies führt zu einem verbesserten Abfluss aus dem künftigen Tunnel</li> </ul>	<p>Die Auflage ex11) ist nicht nötig und wird weggelassen</p>
<p><b>L 60 Nofler Straße – Ketschelenstraße:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Temporeduktion und Erhöhung Verkehrswiderstand im Gemeindestraßennetz in Gisingen durch Neugestaltung des Straßenraumes und Temporeduktion zB Tempo 40 auf der L 60 zwischen Kreisverkehr Nofels und Ortsausfahrt Gisingen und auf der Hämmerlestraße bis Bifangstraße, ansonsten Tempo 50 auf Landesstraßen und Tempo 30 auf Gemeindestraßen</li> </ul>	<p><b>(ex 12) L 60 Nofler Straße – Ketschelenstraße – Gemeindestraßennetz Gisingen</b></p> <p>Veranlassung eines Tempolimits von 40 km/h auf der L 60 zwischen Kreisverkehr Nofels und Ortsausfahrt Gisingen und auf der Hämmerlestraße zwischen der L 60 und der Bifangstraße sowie von 50 km/h auf den übrigen Landesstraßen und 30 km/h auf den übrigen Gemeindestraßen (Ausnahme Hämmerlestraße), wobei die Neugestaltung des Straßenraumes der L 60 so zu erfolgen hat, dass die Einhaltung dieses Tempolimits sichergestellt ist; dies zur Erhöhung des Verkehrswiderstandes im Gemeindestraßennetz Gisingen und unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des nicht motorisierten Straßenverkehrs hinsichtlich der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit.</p>
<p><b>Pförtnerungen L 190, Walgaustraße</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pförtnerungen im Bereich der neuen Einbindung L66, Göfiser Straße und auf der L 190, Bahnhofstraße bzw. Reichsstraße. Die Pförtnerung an der L66 wurde bereits teilweise realisiert.</li> <li>• Im Bereich L 190 bereits ÖV-Optimierung durch Staumanagement (Stauverlagerung dorthin, wo eine separate Busspur vorhanden).</li> </ul>	<p><b>(ex 13) Pförtnerungen L 190, Walgaustraße</b></p> <p>Pförtnerungen im Bereich der neuen Einbindung L 66, Göfiser Straße, und auf der L 190 Bahnhofstraße bzw. Reichsstraße</p> <p>Veranlassung der Optimierung des öffentlichen Verkehrs durch Staumanagement (Stauverlagerung dorthin, wo eine separate Busspur vorhanden ist)</p>

15. Der Bf wurde keine Möglichkeit eingeräumt, zu den nach Schluss der mündlichen Verhandlung durchgeführten wesentlichen Änderungen Stellung zu nehmen.

16. Daraufhin beantragte die Bf am 19.05.2019 die Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung und Konkretisierung der entscheidungsrelevanten Begleitmaßnahmen unter

Beteiligung der Bf (Antrag zur Konkretisierung der Begleitmaßnahmen vom 19.05.2019). Diesen Antrag ließ das BVwG mit folgender Begründung unbeachtet: *„Der mit Schreiben vom 19.05.2019 übermittelte Antrag auf Konkretisierung der Begleitmaßnahmen wurde folglich drei Monate nach Schluss des Ermittlungsverfahrens beim Bundesverwaltungsgericht eingebracht und hatte dieser schon aus diesem Grunde außer Betracht zu bleiben“* (angefochtenes Erkenntnis S 237).

17. Mit Erkenntnis vom 19.06.2019, zugestellt am 21.06.2019, gab das BVwG der Beschwerde gegen den Bescheid der Vorarlberger Landesregierung vom 15.07.2015, Zahl: Ib-314-2013/001, teilweise Folge und änderte den angefochtenen Bescheid im Spruchpunkt A. I. hinsichtlich „Nebenbestimmungen gem. § 17 Abs 4 UVP-G (Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Ausgleichsmaßnahmen und sonstige Vorschriften)“ ab.

Gegen dieses Erkenntnis des BVwG vom 19.06.2019, zugestellt am 21.06.2019, W 193 2114926-1/393/E, richtet sich diese Beschwerde.

### **III. VERLETZUNG VERFASSUNGSGESETZLICHER GEWÄHRLEISTETER RECHTE.**

Durch das angefochtene Erkenntnis ist die Bf als Bürgerinitiative und damit als betroffene Öffentlichkeit in ihren Rechten gem. Art 47 EU-GRC und Art 13 iVm Art 6 EMRK sowie Art 37 EU-GRC, Art 7 EU-GRC und 8 EMRK verletzt.

#### **1. Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf sowie Recht auf ein faires Verfahren (Art 47 EU-GRC und Art 13 iVm Art 6 EMRK):**

1.1. Art. 47 Abs. 1 EU-GRC gelangt in allen denkbaren Fallkonstellationen zur Anwendung, in denen im Ergebnis eine Durchführung des Rechts der Union vorliegt (Art. 51 Abs. 1). Daraus folgt, dass die in der Unionsrechtsordnung garantierten Grundrechte [Art. 47] in allen unionsrechtlichen geregelten Fallgestaltungen [...] Anwendung finden. Daher auch dann, worauf in den Erläuterungen hingewiesen wird, wenn ein Sachverhalt in den Anwendungsbereich der Grundfreiheiten fällt und jene beschränkt werden (*N. Raschauer/Sander/Schlögl* in *Holubek/Lienbacher*, GRC-Kommentar (2014) Art 47 Rz 34).

Zur Erhebung eines Rechtsbehelfes im Sinne des Abs 1 Art 47 EU-GRC ist jede natürliche oder juristische Person berechtigt, die eine Verletzung der ihr durch das Unionsrecht gewährleisteten subjektiven Rechte oder Freiheiten behauptet. Voraussetzung ist, dass diese Person der Jurisdiktion eines EU Mitgliedstaates oder eines Unionsorgans (Art. 13 EUV) unterworfen ist (*N. Raschauer/Sander/Schlögl* in Holubek/Lienbacher, GRC-Kommentar (2014) Art 47 Rz 24).

**1.2.** Art. 47 Abs 2 GRC ist gegenüber Art. 6 EMRK weiter gefasst, weil mangels einer Einschränkung ein Recht auf ein unparteiisches Gericht für alle Arten von Rechtsstreitigkeiten garantiert wird (*N. Raschauer/Sander/Schlögl* in Holubek/Lienbacher, GRC-Kommentar (2014) Art 47 Rz 39).

**1.3.** Bei systematisch-teleologischer Zusammenschau der Abs 1 und Abs 2 des Art 47 EU-GRC einerseits und des Abs 3 des Art EU-GRC andererseits bzw. aufgrund des Wortlauts des Abs 1 („nach Maßgabe der in diesem Artikel vorgesehenen Bedingungen“) ist davon auszugehen, dass der zuständige Gesetzgeber im Anwendungsbereich der GRC verpflichtet ist, die Mindestbedingungen des Art 47 Abs 2 und Abs 3 zu wahren und daher auch in Verfahren nach Abs 1 etwa die Pflicht zur Durchführung einer öffentlich-mündlichen Verhandlung vorzusehen, dem **Betroffenen ausreichende Informationen über das Verfahren zukommen zu lassen**, ihm verfahrensrechtlich relevante Schriftstücke zuzustellen oder erforderlichenfalls ein Recht auf Prozesskostenhilfe zuzubilligen (*N. Raschauer/Sander/Schlögl* in Holubek/Lienbacher, GRC-Kommentar (2014) Art 47 Rz 21, Hervorhebung nicht im Original).

Abs 2 des Art 47 EU-GRC garantiert ein faires Verfahren. Wesentlichstes Element eines solchen fairen Verfahrens – welches sich wie auch das Erfordernis der Unabhängigkeit des Gerichts auch schon aus dem Rechtsstaatsprinzip ergibt – ist die **Garantie der Waffengleichheit**. Vor allem einem Beschuldigten in einem Strafverfahren, aber auch sämtlichen Verfahrensbeteiligten in Zivil und Verwaltungsverfahren **müssen ausreichende Mitwirkungsrechte zugestanden werden, um ihre Interessen effektiv wahrnehmen zu können**, dies – sofern ein effiziente Verfahrensführung nichts anderes gebietet – im Rahmen einer mündlichen Verhandlung (*N. Raschauer/Sander/Schlögl* in Holubek/Lienbacher, GRC-Kommentar (2014) Art 47 Rz 45, Hervorhebung nicht im Original).

**1.4.** Die Aarhus-Konvention, welche von der EU am 17.02.2005 angenommen und von Österreich im Jahr 2005 ratifiziert wurde, erkennt in ihrer Präambel (Erwägungsgründe 6 und 7) an, dass jeder Mensch das Recht hat, in einer seiner Gesundheit und seinem Wohlbefinden zuträglichen Umwelt zu leben, und dass er sowohl als Einzelperson als auch in Gemeinschaft mit anderen die Pflicht hat, die Umwelt zum Wohle gegenwärtiger und künftiger Generationen zu schützen und zu verbessern.

Das Ziel des Aarhus-Übereinkommens ist die Gewährleistung des Rechts

1. auf Zugang zu Informationen (Art 4 und 5 iVm Art 9 Abs 1),
  2. auf Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren (Art 6 und 8 iVm 9 Abs 2) und
  3. auf Zugang zu gerichtlichen Überprüfungen in Umweltangelegenheiten (Art 9 Abs 3)
- zum Schutz des Rechts jeder Person gegenwärtiger und künftiger Generationen in einer der Gesundheit und dem Wohlbefinden zuträglichen Umwelt zu leben (Art 1).

Ziel der Aarhus-Konvention ist daher auch der Schutz vor Umweltbeeinträchtigungen, die zu schwerwiegenden Gesundheitsbeeinträchtigungen der Bevölkerung führen können.

**1.5.** Die von der GRC garantierten Rechte sind prozessual den verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten gemäß Art. 144 B-VG gleichgestellt (VfGH VfSlg. 19.632/2012).

**1.6.** Das Recht der Bf, auf ein faires Verfahren und einen wirksamen Rechtsbehelf gem. Art 47 EU-GRC und Art 13 iVm Art 6 EMRK als Partei des Verfahrens und betroffene Öffentlichkeit wurde aus nachfolgenden Gründen verletzt:

**1.6.1. Verkehrsmodell mangels Offenlegung wesentlicher Daten nicht überprüfbar:**

**1.6.1.1.** Das Verkehrsmodell ist die wesentlichste Grundlage für das Gutachten aus dem Fachbereich Verkehr. Aus dem Verkehrsmodell ergibt sich, welche Verkehrsmengen zu erwarten sind und welche Begleitmaßnahmen mit welcher verkehrsmindernden Wirkung angesetzt wurden. Daraus ergibt sich wiederum, welche Luftimmissions- und Lärmbelastungen zu erwarten sind, ob die bestehenden Lärmimmissionsgrenzwerte eingehalten und schwerwiegende Umweltschäden bzw. Gesundheitsschäden der Bevölkerung vermieden werden können.

**1.6.1.2.** Das BVwG stützt seine Feststellungen, dass das im Verfahren vorgelegte Verkehrsmodell für den Bestand 2017 bzw. die Prognose 2030 aktuell, plausibel und geeignet ist, die zukünftigen Verkehrszahlen abzuschätzen, und seine Rechtsansicht, dass die vorgesehenen Begleitmaßnahmen daher geeignet sind, die Verkehrsmengen auf ein Maß zu reduzieren, dass die bestehende Immissionsgrenzwerte eingehalten werden und es weder zu schwerwiegenden Gesundheitsbeeinträchtigungen, noch zu erheblichen Umweltbelastungen kommt, dass Projekt Stadttunnel Feldkirch daher umweltverträglich ist, auf das Gutachten des DI Karl Schönhuber, welches das BVwG für schlüssig und nachvollziehbar hält (angefochtenes Erkenntnis S 117, S 239).

**1.6.1.3.** Das Gutachten des Sachverständigen Verkehr beruht jedoch ausschließlich auf seiner Einschätzung und seinen persönlichen Erfahrungswerten, ohne dass er sich veranlasst sah, das Verkehrsmodell hinsichtlich seiner entscheidungswesentlichen Annahmen nachzurechnen, um es nachvollziehen zu können und obwohl dies bei Anforderung sämtlicher hierfür relevanter Ausgangsdaten, insbesondere des Netzgrafens, möglich gewesen wäre.

In der Verhandlung vom 11.02.2019 teilte der von der Bf beigezogene Sachverständige Prof. Dr. Kay Axhausen mit, dass die ausgehändigten Quell- und Zielmatrizen zur fachlichen Beurteilung des Verkehrsmodells nicht ausreichen. Die ausgehändigten Quell- und Zielmatrizen würden nur Auskunft darüber geben, welche Gesamtmenge modelliert worden sei, sie würden aber keine Auskunft dazu geben, wie der Verkehr im Netz fließen wird (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 11.02.2019 S 9).

Auch der Sachverständige Verkehr DI Karl Schönhuber stimmte zu, dass das Verkehrsmodell anhand der Quell-Zielmatrizen nicht nachgerechnet werden kann: **„SH stimmt zu, dass anhand der Quell-Zielverkehrsbeziehungen, das Verkehrsmodell nicht nachgerechnet werden kann“** (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 11.02.2019 S 9, Hervorhebungen nicht im Original).

Prof. Dr. Axhausen dazu: *„Man hätte erwartet, dass es Verschiebungen auf Grund des Teil- und Vollausbau gibt. Es kann sein, dass, wie von SH ausgeführt, sich die Wirkungen in eine Balance bringen, aber ohne Zugriff auf das Netzmodell ist die Beurteilung schwierig, denn es liegt kein Rechenfall vor, der ohne die Begleitmaßnahmen durchgerechnet wurde. Es gibt nur Modelle mit Begleitmaßnahmen, die im Einzelfall*

genannt aber in der technischen Umsetzung nicht spezifiziert wurden“ (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 11.02.2019 S 11).

„Ich bedaure die Ausführungen der Beispiele, weil sie in die Irre führen. Der Hauptpunkt bleibt, wie SH bestätigt hat, **dass ohne Zugriff auf den Netzgrafen die Verkehrsmengen auf den Straßen nicht nachvollziehbar sind**“ (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 11.02.2019 S 12, Hervorhebung nicht im Original).

„Wir müssen unterscheiden zwischen den generellen Unsicherheiten des Verkehrsmodells als Prognosemodell. **Das zweite ist die Genauigkeit der Berechnung entgegen den Annahmen. Darüber macht Sammer keine Aussage. Es gibt die Genauigkeit des Modells als solches, dazu können wir nur etwas herausfinden, wenn wir den Netzgrafen haben.** Als Prognosemodell hat Sammer recht, gibt es sehr viele Unsicherheiten. Hier geht es um die Frage, was das Modell ausrechnet und was daraus die weiteren Gutachter (Lärm, etc) errechnen müssen [...] **Das Modell ist für mich nicht beurteilbar, weil mir der Netzgraf fehlt. Es geht hier um eine Detailbeurteilung durch das Modell, die für mich nicht möglich ist**“ (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 11.02.2019 S 12, Hervorhebung nicht im Original) „[...] Zum Papier Sammer: Er spricht von Unsicherheit der Verkehrsmodellierung, macht aber – aus meiner Sicht – einen fachlichen Fehler, wenn er auf S 2 schreibt „andererseits stellt das Umlegungsverfahren selbst eine Verhaltensgesetzmäßigkeit mit einer Zufallsstreuung dar.“ Der fachliche Fehler liegt nun darin, dass die Umlegungsverfahren deterministisch sind, d.h., sie berechnen dieselben Werte, gegeben die Eingangsgrößen, hier, die Quell-Ziel-Matrizen und den Netzgrafen, gegeben eine vorgegebene Berechnungsgenauigkeit des Verfahrens. Damit komme ich zurück auf die Notwendigkeit der Vorlage der Netzgrafen [...] Das Modell wurde auf die Ist-Zustände kalibriert, wir reden aber allerdings über die Planfälle 2030 mit den **notwendigen neuen Annahmen im Netzgrafen, in die die Bf Einsicht nehmen wollen und auch aus meiner Sicht ist die Vorlage der Netzgrafen auch notwendig**“ (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 11.02.2019 S 14, Hervorhebung nicht im Original). „**Die Begleitmaßnahmen werden im Netzgrafen abgebildet, durch die Veränderung der Parameter für die Strecke**“ (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 11.02.2019 S 16, Hervorhebung nicht im Original). „**Es geht hier um die Wirkung der Begleitmaßnahmen und in der Folge die Berechnung der Lärmmaßnahmen. Im Gegensatz dazu würde es bei der Feststellung des Gesamtwachstums ausreichen,**

*lediglich die Quell- und Zielmatrizen ohne den Netzgrafen zu erhalten“ (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 11.02.2019 S 16, Hervorhebungen nicht im Original).*

**1.6.1.4.** Der Sachverständige Verkehr DI Karl Schönhuber hielt eine Prüfung der wesentlichen Details – wie sie der Sachverständige Prof. Dr. Kay Axhausen forderte – für nicht erforderlich, da die Begleitmaßnahmen im Verkehrsmodell berücksichtigt worden seien und Erfahrungen vorliegen würden. Die Unsicherheiten, die im **zweistelligen Prozentbereich** liegen würden, würden auch die Begleitmaßnahmen und deren Wirkung betreffen, weshalb nur ein Monitoring die nachhaltige Wirkung der Begleitmaßnahmen sicherstellen könne (Niederschrift zur mündlichen Verhandlung vom 12.02.2019 S 26, Hervorhebungen nicht im Original).

Der Sachverständige Verkehr übergeht dabei jedoch, dass generelle Unsicherheiten im Verkehrsmodell von Prof. Dr. Kay Axhausen nicht bestritten wurden, dass aber zu überprüfen ist, welche konkreten Begleitmaßnahmen mit welcher Wirkung im Prognosemodell gesetzt wurden und ob dies schlüssig und nachvollziehbar ist.

Bei den von den Antragstellern im Beschwerdeverfahren vorgelegten Begleitmaßnahmen handelte es sich nur um eine beispielhafte Darstellung möglicher Begleitmaßnahmen, teilweise ohne Angabe konkreter Tempolimits (OZ 369).

Da diese nach Schluss der mündlichen Verhandlung ohne Beteiligung der Bf als betroffene Öffentlichkeit konkretisiert wurden (OZ 381), ist auszuschließen, dass die Antragsteller die Begleitmaßnahmen in der vom BVwG konkretisierten Form im Verkehrsmodell berücksichtigt haben, sodass das Verkehrsmodell nicht nachvollziehbar belegt, dass die im Verkehrsmodell angenommene verkehrsmindernde Wirkung mit den nun konkretisierten Maßnahmen überhaupt erzielt werden kann.

Ohne die angeforderten Daten bleibt vielmehr unklar, welche konkreten Begleitmaßnahmen im Verkehrsmodell gesetzt wurden, ob diese mit den nun konkret vorgeschriebenen Begleitmaßnahmen übereinstimmen und ob die im Verkehrsmodell dargestellte verkehrsmindernde Wirkung nachvollziehbar ist. Bildhaft gesprochen: Ohne die von Prof. Dr. Kay Axhausen geforderten Daten kann keine Untersuchung erfolgen, ob die Balken, die ein Haus stützen, stabil sind, da morsche Balken nicht von außen überprüft werden können. Das wollte der Sachverständige Prof. Dr. Kay Axhausen zum Ausdruck

bringen als er erklärte: „*Es handelt sich um einen potenziellen morschen Balken*“ (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 11.02.2019 S 13).

**1.6.1.5.** In der Hauptdurchfahrtsroute Walgau – Liechtenstein überschreitet die Lärmbelastung bereits heute die Grenzwerte. Nach der BStLärmIV darf der Lärmpegel an diesen Straßenzügen durch das Projekt nicht mehr als 1 dB angehoben werden.

Der Sachverständige für Verkehr führte in seinem Gutachten vom 11.06.2018 aus, dass der Durchgangsverkehr, damit gemeint auch die Hauptdurchfahrtsroute Walgau – Liechtenstein, von den Begleitmaßnahmen nicht tangiert wird: „*Der induzierte Verkehr beträgt zwischen 1,2 und 4,2 % der Verkehrsmengen Nullplanfall 2030. Beim Binnen- bzw. Ziel- / Quellverkehr von / nach Feldkirch liegt der induzierte Verkehr < 2,0% des Verkehrs Nullplanfall 2030. Ursache ist die Vielzahl an Begleitmaßnahmen, die trotz des Stadttunnels auf vielen innerstädtischen Routen nur geringfügig höhere Reisegeschwindigkeiten ermöglichen. Der Durchgangsverkehr wird durch die Begleitmaßnahmen auf dem innerstädtischen Straßennetz nicht tangiert. Entsprechend ist beim Durchgangsverkehr ein deutlich höherer induzierter Verkehr von bis zu 4,2% zu erwarten. Durch den zusätzlichen Ast Tunnel Tosters verbessert sich beim Planfall Vollausbau vor allem die Erreichbarkeit von Zielen innerhalb von Feldkirch*“ (Gutachten Fachgebiet Verkehr vom 11.06.2018, Oz 268 S 55).

Genau an dieser Route, an der bereits Lärmgrenzwerte überschritten sind und an der die Begleitmaßnahmen nach den Ausführungen des Sachverständigen Verkehr nicht wirken, soll durch den Bau des Straßentunnels eine derart geringe Verkehrswirkung bestehen, dass die Lärmgrenzwerte eingehalten werden.

Dies überraschte auch Prof. Dr. Axhausen: „*Darüber hinaus nach einer ausschnittweisen Sichtung der Matrix von Schaanwald und Feldkirch, es gibt ein paar Auffälligkeiten: In Feldkirch zeigen nur zwei Gebiete Veränderungen, es überrascht die geringe Menge der Veränderungen, da es die Hauptrichtung ist, in welcher der Stadttunnel wirken sollte. Es gibt zwei Zonen mit geringer Veränderung. Feldkirch (zwei Zonen), Frastanz, Schaanwald. Die wesentlichen Kritikpunkte sind, dass es bei der Größe der Varianz drei Bereiche gibt und dass die Veränderungen dort sehr klein sind im Verhältnis zu den erwartenden Veränderungen*“ (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 11.02.2019 S 9).



*„Die fehlende Wirkung des Stadttunnels in Richtung Schaanwald ist jedoch überraschend, ohne die Abbildung der begleitenden Maßnahmen zu kennen, insbesondere ob und wie die Widerstände auf den entsprechenden Straßen verändert wurde“ (Gutachten Dez. 2018, OZ 354, S 6).*

*„Die geringe Wirkung des Teilausbaus überrascht, da ja in Richtung Frastanz die erwarteten Reisezeitgewinne des Stadttunnels besonders sichtbar sein sollten. Die Wirkungen, obwohl klein, sind aber größer als die in Richtung Schaanwald“ (Gutachten Dez. 2018, OZ 354, S 7).*

**1.6.1.6.** Da das Verkehrsmodell nicht mit den erst nach Schluss der Verhandlung konkretisierten Begleitmaßnahmen berechnet werden konnte (da die nach Schluss der mündlichen Verhandlung konkretisierten Begleitmaßnahmen zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsmodelles nicht bekannt waren) und sich nach Prof. Dr. Kay Axhausen Auffälligkeiten im Verkehrsmodell zeigen, die nicht nachvollziehbar waren, bestehen berechtigte Zweifel, dass die nach Schluss der mündlichen Verhandlung konkretisierten Begleitmaßnahmen (OZ 381) einer rechnerischen Überprüfung standhalten, daher tatsächlich die im Verkehrsmodell angenommene Wirkung haben und verhindern, dass die Lärmbelastung an der Hauptdurchfahrtsroute Walgau – Liechtenstein nicht mehr als 1 dB angehoben wird.

**1.6.1.7.** Aufgabe des BVwG ist es jedoch, das Verkehrsmodell nachvollziehbar zu überprüfen und größtmögliche Gewissheit darüber zu erlangen, ob die von den Antragstellern angenommene konkrete Wirkung der Begleitmaßnahmen auch tatsächlich erzielt werden kann. Das Verkehrsmodell ist für das Gutachten Verkehr und die darauf aufbauenden Gutachten für Lärm und Luftschadstoffe von entscheidungswesentlicher Bedeutung. Unrichtige Berechnungen im Verkehrsmodell führen zu unrichtigen Annahmen der anderen Sachverständigen und zu schwerwiegenden Umwelt- und Gesundheitsbeeinträchtigungen der Bevölkerung.

**1.6.1.8.** Die Ansicht des Sachverständigen für Verkehr, von einer konkreten Nachberechnung könne Abstand genommen werden, da es sich ohnehin nur um ein Prognosemodell handle, ist unvertretbar und widerspricht dem, dem UVP-Verfahren innewohnenden Vorsorgeprinzip und dem Erfordernis, sämtliche genehmigungsrelevanten

Umstände vor Genehmigung des Projektes zu erheben und nicht in ein nachgelagertes Überprüfungsverfahren zu verlegen.

Der Sachverständige für Verkehr hätte vielmehr die für die Überprüfung notwendigen Daten anfordern und das Verkehrsmodell anhand der nach dem Schluss der mündlichen Verhandlung konkretisierten Begleitmaßnahmen überprüfen müssen, anstatt sich auf seine Erfahrungswerte und mündliche Auskünfte der Projektwerber zu verlassen: *„Es ist unbestritten, dass für die Erhöhung der Reisezeiten auf verschiedenen Verkehrsbeziehungen, die durch die Begleitmaßnahmen hervorgerufenen Widerstände schlagend werden. Die für die Begleitmaßnahmen, für die im Verkehrsmodell angesetzten Widerstände beziehen sich auf die geänderten Höchstgeschwindigkeiten, darüber hinaus wurden natürlich LKW-Durchfahrtsverbote im Verkehrsmodell berücksichtigt. Dieses habe ich zusätzlich erfragt“* (Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 11.02.2019 und 12.02.2019 SV Dr. Schönhuber S 10).

**1.6.1.9.** Insbesondere in Fällen in denen schwerwiegende Gesundheitsbelastungen möglich sind, hat die entscheidende Instanz Gewissheit zu erlangen, dass jeder vernünftige Zweifel an der Umweltverträglichkeit ausgeschlossen ist (vgl. Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 07.11.2018 Holohan C-461/17, Rz 33 sowie Punkt 1.2. dieser Beschwerde).

**1.6.1.10.** Dass der Sachverständige das Verkehrsmodell „absegnet“, obwohl bis zum Schluss der mündlichen Beschwerdeverfahren nicht klar war, welche konkreten Begleitmaßnahmen mit welcher Wirkung von den Antragstellern im Verkehrsmodell gesetzt wurden und ob die für die Begleitmaßnahmen gesetzte verkehrsmindernde Wirkung nachvollziehbar ist (Niederschrift zur mündlichen Verhandlung 12.02.2019 S 27 – 28) und obwohl Prof. Dr. Kay Axhausen, Leiter des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich, mehrfach erklärte, dass für eine ordnungsgemäße fachliche Überprüfung weitere Ausgangsdaten erforderlich sind, zeigt, dass die Äußerungen des SV DI Schönhuber nicht „unübertroffen genau sind“, wie das BVwG vermeint (angefochtenes Erkenntnis S 120), sondern, dass das Gutachten Verkehr und damit auch die darauf aufbauenden genehmigungsrelevanten Gutachten hinsichtlich Lärm- und Schadstoffimmissionen nicht nachvollziehbar und damit unschlüssig sind.

**1.6.1.11.** Dadurch, dass der Bf die angeforderten Ausgangsdaten nicht offengelegt wurden und die Bf das Verkehrsmodell nicht nachvollziehen und überprüfen konnte, ist die Bf in ihren verfassungsgesetzlich geschützten Rechten auf Erhebung einer wirksamen Beschwerde und auf ein faires Verfahren gem. Art 47 EU-GRC und Art 13 iVm Art 6 EMRK verletzt. Nur durch Offenlegung der angeforderten Daten wäre es dem von der Bf beigezogenen Sachverständigen möglich gewesen, das Verkehrsmodell zu überprüfen und den Antragstellern, aber auch dem Sachverständigen für Verkehr Fehler im Modell aufzuzeigen und auf gleicher fachlicher Ebene entgegenzutreten.

**1.6.1.12.** Diese Rechtsverletzung ist wesentlich, da bei Herausgabe der angeforderten Daten durch den Sachverständigen Prof. Dr. Kay Axhausen bewiesen werden hätte können, dass die für die Begleitmaßnahmen gesetzte verkehrsmindernde Wirkung unrichtig angenommen wurde und dass es bei richtiger Berechnung zu einer Überschreitung der nach dem BStLärmIV vorgegebenen Lärmgrenzwerte und damit zu wesentlichen Gesundheitsbeeinträchtigungen der Bevölkerung und schwerwiegenden Umweltbelastungen kommt, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können und weshalb die Genehmigung des Projektes Stadttunnel Feldkirch zu versagen ist.

## **1.6.2. Konkretisierung entscheidungswesentlicher Auflagen ohne Beteiligung der Öffentlichkeit nach Schluss des Ermittlungsverfahrens:**

**1.6.2.1.** Nach Schluss der mündlichen Verhandlung wurde die Liste der Begleitmaßnahmen (OZ 369) erstmals konkretisiert (OZ 381) und am 29.03.2019 sämtliche Aktualisierungen zum UVP-Einreichprojekt an das BVwG übermittelt (OZ 381, 386). Das BVwG räumte der Bf keine Möglichkeit zur Äußerung ein.

Die Bf beantragte daraufhin (neben anderen Parteien des Verfahrens) am 19.05.2019 die Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung und Konkretisierung der entscheidungsrelevanten Begleitmaßnahmen unter Beteiligung der Bf (Antrag zur Konkretisierung der Begleitmaßnahmen vom 19.05.2019). Diesem Antrag wurde keine Folge gegeben und die Äußerung vom 19.05.2019 als verspätet und damit als unbeachtlich erklärt (angefochtenes Erkenntnis S 237).

**1.6.2.2.** Ein Vergleich der vor Schluss der Verhandlung zum Akt genommenen Begleitmaßnahmen und der nach Schluss der Verhandlung konkretisierten Begleitmaßnahmen zeigt, dass es sich nicht nur um geringfügige, nicht sinnverändernde Umformulierungen handelt (angefochtenes Erkenntnis S 121), sondern um wesentliche Änderungen, die mit den Verfahrensparteien, insbesondere der Bf, zu erörtern gewesen wären.

So wurde etwa vom Portal Tisis bis zur Bärenkreuzung ein Tempolimit von 30 km/h festgelegt, dieses Tempolimit war aber in den Begleitmaßnahmen Februar 2019 (OZ 369) noch nicht enthalten. Zudem ist dem Dokument zu entnehmen, dass eine Auflage für nicht notwendig erachtet und weggelassen wurde, ohne dass erläutert wurde, weshalb diese Auflage nicht notwendig sein soll.

Unklar bleibt

- ob das Lkw-Fahrverbot durch Ausnahmebestimmungen außer Kraft gesetzt werden kann,
- was unter „*Anpassung der Signalsteuerung zur Erhöhung der Verkehrswiderstände*“ zu verstehen ist und
- ob „*Neugestaltung des Straßenraumes, der so zu erfolgen hat, dass ein Tempolimit 40 km/h sichergestellt ist*“, bedeutet, dass Fußgänger auf Fußgängerstreifen nur mit Ampel oder ohne Ampel queren dürfen.

**1.6.2.3.** Dadurch hat das BVwG gegen den Grundsatz, den Parteien Gelegenheit zu geben, vom Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis zu erlangen und dazu Stellung zu nehmen und damit gegen das verfassungsgesetzlich geschützte Recht der Bf, auf ein faires Verfahren gem. Art 47 EU-GRC und Art 13 iVm Art 6 EMRK verstoßen, da es der Bf nicht ermöglicht wurde, zu den - nach Aussage des Sachverständigen Verkehr – entscheidungswesentlichen - und erstmals konkretisierten Begleitmaßnahmen Stellung zu nehmen.

Diese Rechtsverletzung ist auch erheblich, da die Mitbeteiligung der Bf als betroffene Öffentlichkeit bei Konkretisierung der Begleitmaßnahmen jedenfalls geeignet gewesen wäre, zu einer anderen, für die Bf günstigeren Sachverhaltsgrundlage zu führen. Durch Erörterung des Gesamtkonzeptes Feldkirch 2009 wären insbesondere die im

Gesamtkonzept Feldkirch 2009 dargelegten und wesentlich einschneidenderen Begleitmaßnahmen angeordnet worden.

### **1.6.3. Anordnung eines der Genehmigung nachgelagerten Überprüfungsverfahrens ohne Möglichkeit der Beteiligung der Bf als betroffenen Öffentlichkeit:**

**1.6.3.1.** Die vom BVwG vorgeschriebenen Begleitmaßnahmen sind für die Genehmigungsfähigkeit des Projekts entscheidungswesentlich, da sie die gesundheitsbelastende Verkehrswirkung des Projektes „Stadttunnel Feldkirch“ auf ein Maß reduzieren sollen, die eine Genehmigung überhaupt erst ermöglichen.

**1.6.3.2.** Da die Begleitmaßnahmen in der UVE nur beispielhaft aufgezählt wurden, brachte die Bf in ihrer Beschwerde gegen den erstinstanzlichen Bescheid vor, dass sowohl die verkehrsmindernden Begleitmaßnahmen als auch die Maßnahmen zur Begrenzung des LKW-Rückstau unter Beteiligung der Öffentlichkeit verbindlich vorzuschreiben sind und darüber nicht erst in einem nachgelagerten Verfahren entschieden werden darf und beantragte, dass das BVwG unter Beteiligung der Öffentlichkeit feststellt, welche Begleitmaßnahmen konkret gesetzt werden müssen, um die im Verkehrsmodell angenommene verkehrsmindernde Wirkung zu erzielen.

**1.6.3.3.** Das BVwG folgte der Ansicht der Bf, dass die Begleitmaßnahmen genehmigungsrelevant und daher verbindlich vorzuschreiben sind und führte im angefochtenen Erkenntnis aus, dass die Begleitmaßnahmen aufgrund des untrennbaren Zusammenhalts zwischen Begleitmaßnahmen und prognostizierter Entlastungswirkung sowie der auf den Gutachten des Fachbereichs "Verkehr" aufbauenden weiteren Gutachten als Bedingungen vorzuschreiben waren und mit der nunmehr verbindlichen Vorschreibung auch dem Einwand begegnet werde, dass die beteiligte Öffentlichkeit umgangen werde, da die entscheidungswesentlichen Begleitmaßnahmen in ein späteres Verfahren, nach erteilter Genehmigung, ausgelagert würden (angefochtenes Erkenntnis S 197).

**1.6.3.4.** Durch die vom BVwG nunmehr vorgeschriebenen Begleitmaßnahmen ist jedoch nicht sichergestellt, dass die von den Projektwerbern prognostizierte verkehrsmindernde Wirkung erzielt werden kann, da der Sachverständige Verkehr das Verkehrsmodell rechnerisch nicht überprüfte und in der Verhandlung selbst ausführte, dass die

Unsicherheiten, die im zweistelligen Prozentbereich liegen würden, auch die Begleitmaßnahmen betreffen und die prognostizierte verkehrsmindernde Wirkung nur mit einem Monitoring sichergestellt werden kann (Niederschrift der mündlichen Verhandlung 12.02.2019 S 26). Prof. Dr. Sammer sprach in der Verhandlung am 20.11.2018 sogar von einer bis zu 60-prozentigen Unsicherheit bei grenzüberschreitendem Verkehr (Niederschrift mündliche Verhandlung vom 20.11.2018, S 21).

**1.6.3.5.** Das BVwG erteilte deshalb die Auflage, dass im Fall von Überschreitungen der prognostizierten Verkehrszahlen 2030 im betroffenen, entlasteten Straßennetz bzw. einer geringeren Entlastungswirkung weitere „geeignete“ Maßnahmen zur nachhaltigen und langfristigen Sicherung der prognostizierten Entlastungswirkung zu konzipieren und umzusetzen sind und – falls die prognostizierten Verkehrszahlen getrennt betrachtet, für Personen- und Lkw-Verkehr, überschritten werden, „kompensatorische Maßnahmen“ einzuleiten sind (angefochtenes Erkenntnis S 3).

Ob und welche konkreten weiteren Begleitmaßnahmen bei Überschreitung der prognostizierten Verkehrszahlen 2030 (neben den bereits verbindliche vorgeschriebenen Begleitmaßnahmen) überhaupt noch gesetzt werden können und ob dadurch das Verkehrsaufkommen derart gesenkt werden kann, dass die vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten werden und das Projekt „Stadttunnel Feldkirch“ genehmigungsfähig ist, bleibt offen.

Offen bleibt auch, welche kompensatorischen Maßnahmen einzuleiten sind (ob eine Einleitung kompensatorischer Maßnahmen überhaupt möglich ist), wenn die prognostizierten Verkehrszahlen überschritten werden.

**1.6.3.6.** Dasselbe gilt auch für die unter „AC angeführte sonstige Nebenbestimmung 4)“ angeordneten Bedingung, erst vor Inbetriebnahme oder Teilinbetriebnahme nachzuweisen, dass durch geeignete Maßnahmen erreicht wird, dass es nur „hin und wieder“ zu Stauerscheinungen kommt, ohne die hierfür geeigneten Maßnahmen konkret vorzuschreiben (angefochtenes Erkenntnis S 24).

Unter „AC) Sonstige Nebenbestimmungen Bedingungen“ wird zwar vorgeschrieben, dass die Antragsteller der UVP-Behörde vor Inbetriebnahme nachzuweisen haben, dass es auf der L 191 und der Liechtensteiner Straße höchsten „hin und wieder“ zu

Stauerscheinungen kommt und der Begriff „hin und wieder“ wird auch konkretisiert, das BVwG belässt es aber bei einer beispielhaften Aufzählung möglicher geeigneter Maßnahmen und erklärt auch inhaltlich gleichartige Maßnahmen für zulässig, anstatt konkrete Maßnahmen vorzuschreiben und zu definieren was unter „inhaltlich gleichartige Maßnahmen“ zu verstehen ist (angefochtenes Erkenntnis S 22).

Auch diese Bedingung lagert daher den Nachweis, dass es durch geeignete Maßnahmen nur „hin und wieder“ zu Stauerscheinungen kommt, auf ein Verfahren nach erfolgter Bewilligung aus, an welchem die Bf als betroffene Öffentlichkeit nicht mehr beteiligt ist, obwohl die Begrenzung auf „hin und wieder“ auftretende Stauerscheinungen genehmigungsrelevant ist, da nur dann die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden und mangels konkret vorgeschriebener Maßnahmen zum Bewilligungszeitpunkt nicht sichergestellt ist, dass die zu setzenden Maßnahmen überhaupt die gewünschte Wirkung erzielen können und das Projekt „Stadttunnel Feldkirch“ daher tatsächlich genehmigungsfähig ist.

**1.6.3.7.** Auch nach dem 2. Leitsatz des Urteils des EFTA-Gerichtshofs vom 02.10.2015 in der Rechtssache E-3/15 (LGU v. Gemeinde Vaduz) ist es mit Artikel 11 der Richtlinie 2011/92/EU nicht vereinbar, einen Gesamtentscheid über die Umweltverträglichkeit eines Projekts zu erlassen, dabei aber die Klärung entscheidungswesentlicher Fragen der Umweltverträglichkeit des Projekts, wie sie in Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie 2011/92/EU festgelegt sind, in nachgelagerte Bewilligungsverfahren zu verlagern, ohne dass Nichtregierungsorganisationen, die sich für den Umweltschutz einsetzen, Zugang zu einem gerichtlichen Überprüfungsverfahren haben.

**1.6.3.8.** Siehe dazu VwGH vom 22.11.2018, 2017/07/0033, in welchem ausgeführt wird, dass die inhaltliche Gestaltung eines entscheidungswesentlichen Teils eines Bewilligungsbescheids nicht in einem abgesonderten Verfahren ohne Beteiligung der Parteien konkretisiert werden darf.

**1.6.3.9.** Die Vorgehensweise, wesentliche Genehmigungsvoraussetzungen, und zwar den Nachweis der Einhaltung der prognostizierten Verkehrszahlen, das Setzen allenfalls notwendiger kompensatorischer Maßnahmen und die Reduzierung der Stauerscheinungen im Tunnel auf das für die Genehmigung notwendige Ausmaß, in ein nachgelagertes Verfahren zu verlegen, an dem sich die Bf als betroffene Öffentlichkeit

nicht beteiligen und die Wirksamkeit der zu setzenden Maßnahmen nicht überprüfen kann, widerspricht dem verfassungsgesetzlich geschützten Recht der Bf auf ein faires Verfahren und ihrem verfassungsgesetzlich geschützten Recht, eine wirksame Beschwerde zu erheben und verstößt gegen Art 47 GRC sowie Art 6 und 13 EMRK. Denn das Auslagern wesentlicher Genehmigungsvoraussetzungen in ein Verfahren, in welchem der Bf keine Parteistellung zukommt, verhindert eine effektive Beteiligung der Bf im Genehmigungsverfahren.

**1.6.3.10.** Diese Rechtsverletzung ist auch wesentlich, da sich bei Beurteilung dieser genehmigungsrelevanten Umstände vor Bewilligung des Projektes herausgestellt hätte, dass der Stadttunnel Feldkirch zu schwerwiegenden Umweltbelastungen bzw. Gesundheitsbeeinträchtigungen der Bevölkerung führt und nicht genehmigungsfähig ist. Jedenfalls aber wären konkrete und überprüfbare weitere Auflagen vorgeschrieben worden, um die Einhaltung der Verkehrsmengen und die Reduzierung der Stauerscheinungen sicherzustellen, was zu einem wesentlich besseren Schutz der Umwelt und der Bevölkerung geführt hätte.

## **2. Recht auf Umweltschutz (Art 37 EU-GRC), Recht auf ein Privat- und Familienleben (Art 7 EU-GRC und 8 EMRK):**

**2.1.** Dass die Grundsätze der Charta keine subjektiven Rechte vermitteln und insoweit nicht vor Gericht geltend gemacht werden können, ändert nichts daran, dass auch den Grundsätzen rechtlich bindender Charakter zukommt (vgl. Art. 51 Abs. 1 Satz 2) und ihre Einhaltung im Rahmen einer objektiven Rechtmäßigkeitskontrolle geprüft werden kann. Art. 52 Abs. 5 ERC beschränkt daher auch nicht die Befugnis und Pflicht der Gerichte der Union, die Vereinbarkeit von Durchführungsakten mit den Grundsätzen des Art. 37 GRC zu prüfen (*Madner* in Holoubek/Lienbacher, GRC-Kommentar (2014) Art 37 Rz 27).

So wie auch das in der österreichischen Verfassung verankerte Staatsziel Umweltschutz in der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes vor allem dazu herangezogen wurde, das öffentliche Interesse an grundrechtsbeschränkenden Umweltschutzregelungen zu bekräftigen, kann Art. 37 GRC besondere Bedeutung bei der Interessenabwägung und insbesondere bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung im Zusammenhang mit der Rechtfertigung von Grundrechtseingriffen oder von Beschränkungen der Grundfreiheiten



im Interesse des Umweltschutzes erlangen (*Madner* in Holoubek/Lienbacher, GRC-Kommentar (2014) Art 37 Rz 29).

Bei der Auslegung einzelner Sekundärrechtsakte hat der EuGH (auch) unter Berufung auf die Bedeutung des Umweltschutzes beispielsweise den Anwendungsbereich und das Ziel der Umweltverträglichkeitsprüfung wiederholt weit gefasst (*Madner* in Holoubek/Lienbacher, GRC-Kommentar (2014) Art 37 Rz 29).

Der EuGH neigt allgemein im Interesse des „effet utile“ des Unionrechts zu einem rechtsschutzfreundlichen Maßstab bei der Zuerkennung von Ansprüchen Einzelner. Schon bislang können demnach dem europäischen Umweltrecht subjektive Rechte auf umweltschützende Maßnahmen entnommen werden und räumen die Richtlinien, die in Umsetzung der Aarhus-Konvention erlassen wurden, Einzelnen sowie Interessensgruppen prozedurale Umweltschutzrechte ein (*Madner* in Holoubek/Lienbacher, GRC-Kommentar (2014) Art 37 Rz 13).

**2.2.** Art 8 EMRK kann einerseits die Verpflichtung der Grundrechtsadressaten entnommen werden, im Interesse des Privat- und Familienlebens Schutz vor schwerwiegenden Beeinträchtigungen durch Lärm oder Umweltverschmutzungen zu gewähren, andererseits werden aber auch umfassende Information und Ermittlungspflichten abgeleitet (*Madner* in Holoubek/Lienbacher, GRC-Kommentar (2014) Art 37 Rz 12).

Unter dem Titel des Privatlebens ist auch die Achtung der gesamten körperlichen Integrität geschützt. Verboten sind daher auch ungerechtfertigte Eingriffe durch gesundheitsschädliche Emissionen (vgl. *Breitenlechner, Kneihls/Segalla* in Holoubek/Lienbacher, GRC-Kommentar (2014) Art 7 Rz 12 sowie *Heinz Schäffer*, Die Entwicklung der Grundrechte in HGR VII/1 § 190 Rn 53).

Der Schutz des Körpers und der Gesundheit kann zum Beispiel – wie der Schutz der Selbstbestimmung – auch verfahrensrechtliche Implikationen haben und etwa Mechanismen verlangen, die der Erlangung von Informationen dienen, die für einen wirksamen Selbstschutz Voraussetzung sind (*Breitenlechner, Kneihls/Segalla* in Holoubek/Lienbacher, GRC-Kommentar (2014) Art 7 Rz 19).

**2.3.** In seinem richtungsweisenden Erkenntnis vom 12.03.2012, VFSIlg 19.632/2012, kam der VfGH zum Ergebnis, dass auch die von der Grundrechte-Charta garantieren Rechte vor dem VfGH als verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte gem. Art 144 bzw. Art 144a B-VG geltend gemacht werden können und sie im Anwendungsbereich der GRC einen Prüfungsmaßstab in Verfahren der generellen Normenkontrolle, insbesondere nach Art 139 und Art 140 B-VG bilden (*Madner* in Holoubek/Lienbacher, GRC-Kommentar (2014) Art 37 Rz 30).

**2.4.** Einer Bürgerinitiative, die die Interessen der betroffenen Öffentlichkeit vertritt, muss es daher möglich sein, das nach Art 37 EU-GRC verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Umweltschutz und das nach Art 7 EU-GRC und Art 8 EMRK verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht, keinen gesundheitsbeeinträchtigenden Immissionen ausgesetzt zu werden, geltend zu machen. Diese verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte der Bf als betroffene Öffentlichkeit wurden aus folgenden Gründen verletzt:

**2.4.1.** Das BVwG erlangte keine Gewissheit darüber, dass durch den Stadttunnel Feldkirch keine schwerwiegenden Umwelt- und Gesundheitsbeeinträchtigungen der Bevölkerung entstehen, weil die zu setzenden Begleitmaßnahmen Unsicherheiten im zweistelligen Prozentbereich aufweisen.

Aus diesem Grund wurde vom Sachverständigen Verkehr ein Monitoring empfohlen und vom BVwG angeordnet.

**2.4.2.** Der Überprüfungsraum, in dem das Monitoring stattfindet, umfasst aber nur jenen Raum, der beeinträchtigt sein könnte, wenn die Begleitmaßnahmen tatsächlich die zum Bewilligungszeitpunkt prognostizierte verkehrsmindernde Wirkung haben, da die Begleitmaßnahmen Teil des Projektes sind und die möglichen Umweltauswirkungen des Projektes nicht ohne Einbeziehung der Begleitmaßnahmen geprüft wurden.

Die bestehende Prognoseunsicherheit blieb daher bei Festlegung des Überprüfungsraumes völlig unberücksichtigt. Das hat zur Folge, dass Gebiete, die ohne die Begleitmaßnahmen von Umweltauswirkungen des Stadttunnels Feldkirch betroffen sind, vom Überprüfungsraum für das Monitoring ausgeschlossen sind, obwohl der Sachverständige Verkehr selbst einräumte, dass Unsicherheiten, die auch die Begleitmaßnahmen betreffen, im zweiprozentigen Bereich liegen und daher nicht

ausgeschlossen werden kann, dass die Begleitmaßnahmen nicht die prognostizierte Wirkung haben und daher auch Gebiete außerhalb des festgesetzten Monitoring-Untersuchungsraumes von nachteiligen Immissionen durch den Stadttunnel betroffen sind.

**2.4.3.** Über Frage der Verhandlungsleiterin teilte Dr. Hecht mit, dass der Nachweis der Begleitmaßnahmen aufgrund der bestehenden Prognoseunsicherheiten nur über das Monitoring erbracht werden kann (Niederschrift zur mündlichen Verhandlung am 11.02.2019 S 20), was auch der Sachverständige Verkehr bekräftigte (Niederschrift mündliche Verhandlung 12.02.2019 S 26). Prof. Dr. Sammer sprach in der Verhandlung am 20.11.2018 sogar von einer bis zu 60-prozentigen Unsicherheit bei grenzüberschreitendem Verkehr (Niederschrift mündliche Verhandlung vom 20.11.2018, S 21).

Über Frage von Prof. Dr. Kay Axhausen, ob er gegen die Berechnungsart des Nachweises keine Einwände haben, antwortete Dr. Hecht: *„Beweisen kann ich nur etwas was schon existiert [...] Wir werden den Nachweis vor Verkehrsfreigabe erbringen durch Erfüllung der Maßnahmen“* (Niederschrift zur mündlichen Verhandlung am 11.02.2019 S 20).

**2.4.4.** Dass der Untersuchungsraum ohne Berücksichtigung der Begleitmaßnahmen festzulegen ist, ist wesentlich und wurde von der Bf auch in ihrer Beschwerde gegen den erstinstanzlichen Bescheid auf S 8, 37, 60 und 63 und in der Äußerung vom 27.08.2018 S 23 dargelegt.

**2.4.5.** In der Hauptdurchfahrtsroute Walgau – Liechtenstein überschreitet die Lärmbelastung bereits heute die Grenzwerte. Nach der BStLärmIV darf der Lärmpegel an diesen Straßenzügen durch das Projekt nicht mehr als 1 dB angehoben werden. Eine Überschreitung über 1dB würde zu wesentlichen Gesundheitsbeeinträchtigungen der dort ansässigen Bevölkerung führen.

Ein zu eng gefasster Untersuchungsraum führt aber dazu, dass Gebiete, die aufgrund fehlerhafter Prognoseannahmen Umweltauswirkungen ausgesetzt sind, nicht in den Raum, in dem die Prognose mit einem Monitoring überprüft wird einbezogen sind und – wenn die Prognose falsch sein sollte – schutzlos schwerwiegenden Gesundheitsbelastungen ausgesetzt sind, da sie keinen Anspruch auf verkehrsmindernde oder kompensatorische Maßnahmen, wie z.B. lärmindernde Fahrbahnbeläge, haben.

**2.4.6.** Im Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 27.12.2018, C-461/17, wurde in Bezug auf einen wertvollen Naturlebensraum ausgesprochen, dass eine Prüfung in einer Weise zu erfolgen hat, dass **Gewissheit** entsteht. Nach dem EuGH darf aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel bestehen, mit der Maßgabe, dass sich die Behörden auf die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse stützen müssen. Das bedeutet aber, dass nicht auf den Stand der Technik abzustellen ist, da der Stand der Technik regelmäßig hinter den besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen zurückbleibt.

**2.4.7.** Dasselbe hat auch zu gelten, wenn zwar kein wertvoller Naturlebensraum bedroht, aber – aufgrund möglicher Überschreitung von Immissionsgrenzwerten - eine wesentliche Gesundheitsbeeinträchtigung der Bevölkerung zu befürchten ist, da gemäß Art 6 Abs 4 Habitat-Richtlinie die Gesundheit des Menschen zu den zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses zählt, mit denen die Beeinträchtigung eines Schutzgebietes "Natura 2000" gerechtfertigt werden kann.

**2.4.8.** Da das Verfahren keine Gewissheit ergab, dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können und damit schwerwiegende Umwelteinwirkungen und Gesundheitsschäden der Bevölkerung vermieden werden können, ist das Projekt nicht genehmigungsfähig.

Jedenfalls aber hätte – wie von Prof. Dr. Kay Axhausen vorgeschlagen - eine Überprüfung des Verkehrsmodells, insbesondere im Hinblick auf die im Verkehrsmodell gesetzten Begleitmaßnahmen und den vorgenommenen händischen Eingriffen, sowie eine Gleichgewichtsumlegung durchgeführt werden müssen, da eine Gleichgewichtsumlegung methodisch besser geeignet gewesen wäre (Niederschrift zur mündlichen Verhandlung vom 20.11.2019 S 18 – 20), anstatt sich auf die bloßen Erfahrungswerte des Sachverständigen Verkehr zu verlassen.

**2.4.9.** Sollte der VfGH die Ansicht vertreten, dass keine Gewissheit bzw. Untersuchung nach den besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen erforderlich ist, hätte zumindest der Untersuchungsraum für das nach Bewilligung angeordnete Monitoring jenen Raum umfassen müssen, der ohne Setzung von Begleitmaßnahmen von den

Umweltauswirkungen des Stadttunnels Feldkirch erfasst ist, was die Bf mit Schriftsatz vom 27.12.2018 S 19 beantragte.

Denn nur auf diese Weise ist es möglich, dass der gesamte, von den Umweltauswirkungen des Stadttunnels Feldkirch möglicherweise betroffene Raum, auch von zu setzenden weiteren Begleitmaßnahmen profitiert, wenn die Prognose des Sachverständigen Verkehr unrichtig ist.

**2.4.10.** Dadurch, dass es das BVwG unterlassen hat, sich Gewissheit über die Umweltverträglichkeit zu verschaffen und die Untersuchung möglicher Umweltauswirkungen nicht nach den besten wissenschaftlichen Erkenntnissen erfolgte, sondern die Untersuchung, ob die zu setzenden Maßnahmen auch tatsächlich die angenommene Wirkung haben, auf ein nach der Bewilligung durchzuführendes Monitoring verlegte und der Monitoringraum nicht den gesamten, von den Umweltauswirkungen des Stadttunnels Feldkirch allenfalls betroffenen Raum umfasst, daher schwerwiegende Umweltbelastungen bzw. Beeinträchtigungen der Bevölkerung zu erwarten sind, ist die Bf als betroffene Öffentlichkeit in ihren verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten gem. Art 37 EU-GRC und Art 7 EU-GRC iVm Art 8 EMRK verletzt.

Dadurch, dass die Untersuchung der Umweltverträglichkeit nicht nach den besten wissenschaftlichen Erkenntnissen erfolgte, obwohl die Bf mehrfach die Offenlegung der relevanten Details des Verkehrsmodelles forderte, um es nachvollziehen zu können und vorbrachte, dass der Untersuchungsraum zu eng gefasst wurde, dies aber unberücksichtigt blieb, ist die Bf auch in ihren verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten nach Art 47 GRC sowie Art 6 und 13 EMRK verletzt.

## **V. ANTRAG AUF ZUERKENNUNG DER AUFSCHIEBENDEN WIRKUNG:**

1. Gemäß § 85 Abs 2 VfGG erkennt der angerufene Gerichtshof der Beschwerde auf Antrag die aufschiebende Wirkung zu, wenn dem nicht zwingende öffentliche Interessen entgegenstehen und nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen mit dem Vollzug des angefochtenen Erkenntnisses für den Beschwerdeführer ein unverhältnismäßiger Nachteil verbunden wäre.

2. Im Anwendungsbereich des Gemeinschaftsrechtes kann sich eine Verpflichtung zur

Gewährung einer aufschiebenden Wirkung ohne Rücksicht auf das Vorliegen der Voraussetzungen des § 30 VwGG ergeben. In Betracht kommen dabei Verfahren, in denen die Gültigkeit einer Norm des Gemeinschaftsrechts strittig ist und oder in denen die Unabwendbarkeit einer innerstaatlichen Vorschrift behauptet wird. Der EuGH sieht es in solchen Fällen als geboten an, vorläufigen Rechtschutz (das heißt hier: aufschiebende Wirkung) unter Bedachtnahme auf die Effektivität und die Einheitlichkeit des Gemeinschaftsrechtes zu gewähren (Mayer, B-VG<sup>4</sup> § 30 VwGG III.1.).

**3.** So sprach der EuGH bereits aus, dass Art. 15a der Richtlinie 96/61 in der durch die Richtlinie 166/2006 geänderten Fassung dahingehend auszulegen ist, dass die Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit im Rahmen des in dieser Bestimmung vorgesehenen Zugangs zu einem Überprüfungsverfahren über die Möglichkeit verfügen müssen, bei dem Gericht oder einer anderen auf gesetzlicher Grundlage geschaffenen unabhängigen und unparteiischen Stelle den Erlass einstweiliger Anordnungen zu beantragen, mit denen die Vollziehung einer Genehmigung im Sinne von Art. 4 dieser Richtlinie bis zum Erlass der Endentscheidung vorübergehend ausgesetzt werden kann (Urteil des Europäischen Gerichtshof vom 15.01.2013, C-416/10 – Krizan).

Der in Art. 15a der Richtlinie 96/61 vorgesehene Zugang zu einem Überprüfungsverfahren gestatte es aber nicht, solche Umweltverschmutzungen wirksam zu vermeiden, wenn nicht verhindert werden könne, dass eine Anlage, die möglicherweise unter Verstoß gegen diese Richtlinie genehmigt worden ist, bis zum Erlass einer Endentscheidung über die Rechtmäßigkeit dieser Genehmigung weiter betrieben werden könnte. Die Garantie der Effektivität des Anspruchs auf Zugang zu einem Überprüfungsverfahren gemäß Art. 15a erfordere folglich, dass die Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit das Recht haben, bei dem Gericht oder der anderen auf gesetzlicher Grundlage geschaffenen unabhängigen und unparteiischen Stelle den Erlass einstweiliger Anordnungen zu beantragen, die geeignet seien, solchen Umweltverschmutzungen vorzubeugen, was gegebenenfalls die vorübergehende Aussetzung der Vollziehung der angefochtenen Genehmigung einschließen könne (Urteil des Europäischen Gerichtshof vom 15.01.2013, C-416/10 – Krizan Rz 109).

**4.** Ob der Bf im Hinblick auf die Aarhus-Konvention iVm Art 47 GRC eine ausreichende Beteiligung zugekommen ist, insbesondere

- aufgrund Verweigerung der Offenlegung jener Ausgangsdaten, u.a. des Netzgrafens und damit der entscheidungswesentlichen Verkehrswiderstände, die im Netzgrafens abgebildet werden, die eine Nachvollziehbarkeit des Verkehrsmodelles ermöglicht hätten,
- aufgrund Konkretisierung entscheidungswesentlicher Begleitmaßnahmen nach Schluss des Ermittlungsverfahrens ohne Beteiligung der Bf,
- aufgrund Verlegung genehmigungsrelevanter Punkte in ein der Bewilligung nachgelagertes Verfahren,

sind unionsrechtliche Rechtsfragen, da unionsrechtliche Vorgaben aus der UVP-Richtlinie und völkerrechtliche aus der Aarhus-Konvention zu beachten sind.

5. Da im Gegenstand Gemeinschaftsrecht anwendbar ist, ist der Beschwerde aufschiebende Wirkung zuzuerkennen und zwar unabhängig davon, ob zwingende öffentliche Interessen entgegenstehen.

6. Ungeachtet dessen stehen im Gegenstand der Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung aber auch keine zwingenden öffentlichen Interessen entgegen und wäre mit Ablehnung der aufschiebenden Wirkung bzw. Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid des BVwG vom 19.06.2019 eingeräumten Berechtigung ein unverhältnismäßiger Nachteil für die Bf als betroffene Öffentlichkeit verbunden.

Wie bereits dargestellt, sind durch das geplante Projekt Stadttunnel Feldkirch erhebliche schädliche Auswirkungen auf die Umwelt und schwerwiegende Gesundheitsbeeinträchtigungen der Bevölkerung möglich. Wird der Straßentunnel Feldkirch gebaut, würden schwerwiegende und unwiederbringliche Schäden für die Umwelt und die Bevölkerung entstehen, insbesondere bei Unrichtigkeit des Verkehrsmodells.

7. Zwingende öffentliche Interessen, weshalb der Straßentunnel umgehend gebaut werden sollte, bestehen nicht. Der Stadtverkehr konnte auch bislang ohne einen Tunnel bewältigt werden. Die Bärenkreuzung sowie die Landesstraßen sind in der Lage, die großen Verkehrsmengen aufzunehmen, was der Projektleiter der belangten Behörde schriftlich mitgeteilt: „Grundsätzlich funktioniert aber die Bärenkreuzung im Jahr 2025 ohne Stadttunnel“ (im Akt: Mikrosimulation\_an\_Schoenhuber\_05112014.9df, E-Mail, 05.11.2014).

Laut Verkehrskonzept Feldkirch 2009 (S. 4.4f) fungieren die Landesstraßen L190/191/53 sowie die L60 in Nofels als Hauptachsen: *„Diese Straßenzüge sind sowohl in ihrem Querschnitt und in ihrer Gestaltung her in der Lage, größere Verkehrsmengen und insbesondere auch regionale Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr aufzunehmen.“*

Es ist also nicht notwendig, eine neue Straßeninfrastruktur zu schaffen. Die Situation für die Rettungsorganisationen kann unabhängig vom Stadttunnel durch Maßnahmen wie beispielsweise eine optimierte Ampelregelung an der Bärenkreuzung, Busbevorzugung und höhere Parkplatzgebühren in der Innenstadt verbessert werden. Die bessere Erreichbarkeit des LKH Feldkirch kann zudem durch einen Bahnausbau hergestellt werden. Besucher könnten das LKH Feldkirch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen und dadurch die Straße entlasten.

Die Minimal-Alternative einer kurzen Tunnelverbindung zwischen dem Portal in der Felsenau und dem Portal bei der Duxgasse würde die Erreichbarkeit des LKH in vergleichbarer Weise verbessern, wäre in kürzerer Zeit realisierbar, würde nur rund ein Viertel kosten und hätte deutlich geringere Umweltauswirkungen (z.B. wesentlich geringere Schadstoff- und Lärmimmissionen).

8. Jedenfalls aber treten die öffentlichen Interessen am Bau des Straßentunnels im Hinblick auf den bei Nichtzuerkennung der aufschiebenden Wirkung verbundenen Nachteil für die Bf aufgrund der zu erwartenden schwerwiegenden Umweltschäden und Gesundheitsbeeinträchtigungen für die Bevölkerung in den Hintergrund.

## V. ANTRÄGE

Der Bf stellt die

### **A N T R Ä G E**

der angerufene Gerichtshof wolle

1. der vorliegenden Beschwerde die aufschiebende Wirkung zuerkennen,



2. der Beschwerde stattgeben und das angefochtene Erkenntnis des BVwG vom 19.06.2019, W 193 2114926-1/393/E wegen Verletzung verfassungsgesetzlich gewährleisteter Rechte aufheben und
3. der Bf Kostenersatz zuerkennen.

**IX. Antrag auf Vorabentscheidung:**

Für den Fall, dass den Beschwerdeanträgen nicht ohne Einholung einer Vorabentscheidung stattgegeben wird, stellt die Bf den

**Antrag:**

der Verfassungsgerichtshof wolle dem Gerichtshof der Europäischen Union folgende Fragen zur Auslegung des Art 1 Abs 2, Art 2 Abs 1, Art 4 Abs 1 und 2, Art 5 Abs 3, Art 6 Abs 2 und 4, Art 7, Art 9 Abs 1 und Art 11 der UVP-RL 2011/92/EU gem. Art 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 iVm Art 47 EU-GRC und Art 9 Abs 2 bis 4 Aarhus-Konvention vor, wenn nicht sämtliche für eine Überprüfung des Verkehrsmodells und des darauf aufbauenden Sachverständigengutachtens für den Fachbereich Verkehr notwendigen Daten herausgegeben werden?
2. Steht das Unionsrecht, insbesondere Art 5 Abs 3 iVm Art 1 Abs 2 lit a) Richtlinie 2011/92/EU zur Umweltverträglichkeitsprüfung iVm Art 37 und 7 EU-GRC und Artikel 9 Abs 2 bis 4 Aarhus-Konvention, einer Auslegung entgegen, wonach Begleitmaßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen vermieden, verringert und soweit möglich ausgeglichen werden, als Teil des Projektes angesehen werden und bereits bei den Berechnungen der Umweltauswirkungen des Projektes berücksichtigt werden ohne dass die Begleitmaßnahmen nachvollziehbar dargestellt werden?

3. Ist es mit Artikel 11 der UVP- Richtlinie 2011/92/EU iVm Artikel 9 Abs 2 bis 4 Aarhus-Konvention und Art 47, Art 37 und 7 EU-GRC vereinbar, im Zuge einer Umweltverträglichkeitsprüfungsentscheidung die Konkretisierung geeigneter Maßnahmen zur nachhaltigen und langfristigen Sicherung der prognostizierten Entlastungswirkung über eine Auflage, geeignete Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen, in ein Verfahren nach Erteilung der Bewilligung zu verlagern, in welchem die betroffene Öffentlichkeit des UVP-Verfahrens keinen Zugang zu einer gerichtlichen Überprüfung hat?
  
4. Ist es mit dem Unionsrecht, insbesondere Art 2 Abs 1, Art 4 Abs 1 und 2, Art 6 Abs 2 und 4, Art 7, Art 9 Abs 1 und Art 11 Richtlinie 2011/92/EU zur Umweltverträglichkeitsprüfung iVm der Aarhus-Konvention und Art 47, Art 37 und 7 EU-GRC vereinbar, wenn eine Bewilligung im UVP-Verfahren erteilt wird, obwohl aus wissenschaftlicher Sicht Zweifel bestehen, dass die vorgeschriebenen Grenzwerte, deren Einhaltung eine schwerwiegende Gesundheitsbelastung der Bevölkerung verhindern sollen, eingehalten werden können und angeordnet wird, nach Erteilung der Bewilligung ein Monitoringverfahren einzuleiten und bei Überschreitung der Grenzwerte geeignete Maßnahmen zu setzen, ohne die zu setzenden Maßnahmen zu konkretisieren?

**An Kosten werden verzeichnet:**

Eingabegebühr EUR 240,00, zuzüglich Pauschalkostenersatz Schriftsatzaufwand Revision.

**Beilagen:**

- angefochtenes Erkenntnis vom 19.06.2019
- Überweisungsbeleg (aufgrund eines Kanzleiversehens wurde auf dem Zahlungsbeleg irrtümlich ao Revision angeführt, es handelt sich hierbei jedoch um die Gebühr für die Beschwerde)

Bürgerinitiative „statt Tunnel“