

Pressekonferenz: Donnerstag, 16. Jänner 2025

Wo: GWZ, Neustadt 41, 6800 Feldkirch

Wann: 10.00 Uhr

Im Vorverfahren haben wir als Bürgerinitiative das Projekt bekämpft. Inzwischen gibt es aber leider einen gültigen Baubescheid und wir sehen deshalb derzeit unsere Verantwortung darin, dass wenigstens dieser eingehalten wird. Bei Bautätigkeiten vor Ort und auch bei Akteneinsichten hat die Bürgerinitiative stattTunnel mehrere unerhebliche aber aus Sicht der BI auch erhebliche Abänderungen festgestellt.

Die Betreiber wären verpflichtet, Änderung der UVP-Behörde zu melden. Dieses Prozedere scheinen die Projektbetreiber nicht sehr ernst zu nehmen.

1. **Gesträuch Egelsee** - Neben dem Egelsee wurde ein „Energiewald“ gepflanzt, den man nachträglich als Ausgleichsmaßnahme für die Tunnelarbeiten deklariert hat.
2. **Stützmauer Tisis** - Die Trassenführung der Portalumfahrung wurde nachträglich so gewählt, dass das Grundstück einer Anrainerin betroffen war. Es fehlte aber die Zustimmung der Grundstücksbesitzerin. Solche Änderungen und dinglichen Rechte müssen vor Baubeginn geklärt sein. Deshalb gab es einen Einspruch, Anzeigen und bis die UVP-Behörde das als „unerheblichen“ Änderungen eingestuft hat, auch einen Baustopp.
3. **Auwaldabholzung** – im Bereich vom Holzplatz Feldkirch wurden ca. 1500 m² Auwald illegal abgeholzt. Es gibt dazu ein Gutachten mit der Empfehlung für eine Strafanzeige gegen die Bescheidinhaber. Die Rodung wird nicht nur von der Bürgerinitiative, sondern auch von Seiten der Gutachter als eine erhebliche Abänderung des Bescheides angesehen. Im Gutachten sind Wiederaufforstung gefordert und es droht eine Strafverfolgung.
4. **Baustelleneinrichtung** – im Verfahren wurde davon ausgegangen, dass der Bauhof Felsenau verlegt wird. Dies ist nicht mehr aktuell, es gab schon ein Architektenwettbewerb für den Wiederaufbau an derselben Stelle.
5. **Bauablauf** – Es ist klar, dass bei jedem Projekt dieser Größenordnung es Planänderungen geben wird. Doch dabei gibt es solche, die die Rahmenbedingungen des Gesamtprojektes verändern. Vor allem der gleichzeitig oder hintereinander ausgeführte Tunnelvortrieb der verschiedenen Äste hat massive Auswirkungen auf den Verkehr für Feldkirch. Solche Planänderungen gehören veröffentlicht und neu beurteilt.
6. **Trassenführung** für den Tostner Ast – die genaue Situierung scheint immer noch nicht fixiert. Wie bereits bekannt, fehlen noch Unterschriften und ist aktuell eine außerordentliche Revision anhängig. Für die angedrohten Enteignungsverfahren sind langjährige zivile Prozesse zu erwarten.
7. **LKW statt Schiene** - Lt. UVP-Bescheid ist geplant, dass das Abbruchmaterial aus den Stollen über ein Förderband über die Ill auf die Bahn verladen wird. Im UVP-Bescheid

war es den Betreibern wichtig darauf hinzuweisen wie ökologisch der Abtransport mit der Bahn erfolgt. Nun soll das Abbruchmaterial anstatt auf der Schiene mit E-LKW abgeführt werden.

8. **Eröffnungsjahr** – 2030 kann aus Sicht der BI auf keinen Fall mehr halten. Alleine die sehr optimistische eigene Berechnung der Bauzeit durch die Projektbetreiber beträgt mind. 6,5 Jahre. Also müssen die Parameter neu gesetzt und die Rahmenbedingungen neu berechnet werden.
9. **Abstellflächen LKW Rückstau** - Die Schönfärberei der Projektbetreiber, wie toll es einmal die jetzt staugeplagten AnwohnerInnen rund um die Bärenkreuzung und dann Richtung Liechtenstein haben werden, dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass für entscheidende Probleme noch keine Lösung gefunden wurde. So haben wir noch keine Kenntnis, wie ein LKW-Rückstau bei Verzögerungen in der Zollabfertigung, bei überlastetem Tunnel oder bei Unfällen bewältigt wird. Wo stehen dann die LKWs? Fahren sie wieder über die Bärenkreuzung? Anstatt solche massiven Hürden anzusprechen, wird lieber schon seit Jahren auf die wunderbare Wirkung der Tunnelspinne für die derzeit geplagten AnrainerInnen an der B191 aufmerksam gemacht. Aktuell wieder mit der Aussicht auf Tempo 30, obwohl all solche Begleitmaßnahmen noch in weiter Ferne stehen.

Ergänzend möchten wir noch zu den Baukosten sagen: in der Schweiz Kanton Zug gab es ein vergleichbares Projekt. 2015 wurden die Baukosten mit ca. 900 MIO sfr beziffert und bei einer Volksabstimmung wurde das Projekt von der Bevölkerung abgelehnt. Die 300 MIO EUR können aus unserer Sicht niemals halten und bei der aktuellen budgetären Situation ist das eine fatale Fehlinvestition.