

Kleine Anfrage

Stadttunnel-Petition

Frage von Landtagsabgeordneter Wolfgang Marxer

Antwort von Regierungsrätin Marlies Amann-Marxer

Frage vom 10. Juni 2015

Im Februar 2014 wurde die von 1840 Personen unterzeichnete Petition «Auswirkungen Stadttunnel Feldkirch auf Liechtenstein» eingereicht. Der Landtag hat sie darauf am 12. März 2014 mit 19 Stimmen an die Regierung überwiesen und sie beauftragt, eigenständige Untersuchungen in Auftrag zu geben. In verschiedenen Stellungnahmen wurden seither so gravierende Mängel in den Verkehrsgutachten aufgezeigt, dass Vorarlberg nachbessern musste. Zwei im September 2014 veröffentlichte Gutachten, die vom Amt für Umwelt in Auftrag gegeben wurden, weisen ebenfalls auf Mängel hin. Und bereits mit der Petition war die Regierung darum ersucht worden, das Verkehrsmodell überprüfen zu lassen.

- * Welche Aktivitäten hat die Regierung mit Bezug auf das Verkehrsmodell zum Feldkircher Stadttunnel-Projekt seit Eingabe der Petition unternommen und wurden dazu vom Land Vorarlberg unabhängige Experten einbezogen beziehungsweise beauftragt?
- * Wie hat sich die Regierung in das Konsultationsverfahren (das heisst in die vertraulichen Beratungen auf Regierungsebene) bisher eingebracht?
- * Regierungsrätin Marlies Amann-Marxer wies bei der Petitionseingabe auf die Alpenkonventions-Relevanz hin. Von der Vorarlberger Regierung wird dies bestritten, da die Route über das Zollamt Tisis/Schaanwald vom inneralpinen Verkehr genutzt wird, ohne dies Alpenkonventionskonform untersucht zu haben. Hat die Regierung dies von einem vom Land Vorarlberg unabhängigen Expertenbüro prüfen lassen?
- * Plangemäss steht das Projekt kurz vor der Genehmigung. Aktuell hat das zweite Parteiengehör gestartet. Es ist die letzte Möglichkeit, mit einer Stellungnahme Einfluss auf das Verfahren zu nehmen. Wird die Regierung eine Stellungnahme einreichen und vor dem Genehmigungsentscheid ein weiteres Konsultationsgespräch zu den offenen Kritikpunkten fordern?

Antwort vom 12. Juni 2015

Zu Frage 1: Die Regierung hat die von der UVP-Behörde Vorarlberg zur Verfügung gestellten Unterlagen intern sowie durch externe Experten überprüfen lassen. Die Überprüfung ergab, dass die prognostizierte Verkehrsumlagerung trotz von verschiedenen Seiten in die Diskussion eingebrachten vermeintlichen Mängel des Verkehrsmodells plausibel ist.

Das Land Vorarlberg hat seinerseits im Rahmen des UVP-Verfahrens die Plausibilität der Aussagen des Verkehrsmodells von einem unabhängigen Sachverständigen mittels Fachgutachten überprüfen lassen. Das erstattete Fachgutachten ist die Grundlage für die zusammenfassende Bewertung durch die UVP-Behörde Vorarlbergs. Diese kommt in ihrem Bericht vom November 2014 damit unter der Berücksichtigung von Auflagen zu folgendem Schluss: «Die modellierten Verkehrszahlen, die Verkehrsverlagerungen und das Ausmaß des induzierten Verkehrs, welche sich aus den verwendeten Eingangsparametern, Prognoseansätzen und unter Berücksichtigung der längeren Reisezeiten gegenüber dem UVP – Einreichprojekt ergeben, sind als plausibel einzustufen.»

Im Mai 2015 hat der Sachverständige der Vorarlberger UVP-Behörde zudem eine Stellungnahme zu den Einwendungen betreffend den Verkehr gemäss der Stellungnahmen der Bürgerinitiativen, der Gemeinden Liechtenstein, der Nichtregierungsorganisationen sowie des Landes Liechtenstein abgegeben. Alle Einwendungen konnten nachvollziehbar beantwortet werden.

Zu Frage 2: Am 12. März 2015 fanden im Landhaus Bregenz die Konsultationsgespräche nach Art. 5 der Espoo-Konvention und Art. 8 Abs. 2 des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention statt, die zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und dem Land Vorarlberg im gegenständlichen grenzüberschreitenden UVP-Verfahren vereinbart worden waren. Anlässlich der Gespräche wurde seitens der Regierung erneut darauf hingewiesen, dass Liechtenstein den Tunnelast Tisis ablehnt und die Situation des Güterverkehrs am Grenzübergang Schaanwald-Tisis unklar ist. Ebenfalls wurde die Untersuchung einer Verbindung zwischen der A 14 und der A 13 sowie der Einbezug Liechtensteins hierzu gefordert. Die zuständige Ministerin wies die zuständigen Behörden Vorarlbergs darauf hin, dass Liechtenstein die ihm zur Verfügung stehenden rechtlichen Mittel ausschöpfen werde.

Zu Frage 3: Die Regierung hat die Konformität des Stadttunnels mit dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention intern juristisch prüfen lassen. Zudem hat die CIPRA International und die «Plattform gegen den Letzetunnel» die Rechtsservicestelle Alpenkonvention um eine Stellungnahme ersucht und darum gebeten, den im Verkehrsprotokoll definierten Begriff der «hochrangigen Straßen» zu klären. Die Rechtsservicestelle hält in ihrer Stellungnahme zum Stadttunnel Feldkirch fest: «Entscheidend hierfür (Anmerkung: für die Beurteilung einer Straße als hochrangig oder nicht hochrangig) 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.» Aufgrund der Stellungnahme der Rechtsservicestelle kam auch die interne Prüfung zum Schluss, dass die unterschiedliche Qualifikation der Projekte Letzetunnel und der Verbindung Felsenau Tisis im Stadttunnel Feldkirch, welche sich aus dem Antrag der Vorarlberger Landesregierung zum Stadttunnel Feldkirch vom 9. Juli 2013 ergibt, nicht ohne weitere Erklärungen nachvollziehbar ist.

Betreffend die Hochrangigkeit des Stadttunnels Feldkirch kommt der Sachverständige der UVP-Behörden Vorarlbergs zum Schluss, dass die Verkehrswirkung des Stadttunnels Feldkirch mit jener einer Autobahn oder Schnellstraße nicht vergleichbar ist. Er begründet dies damit, dass die räumlich–verkehrliche Funktion des Stadttunnels vorrangig eine regional verbindende (vor allem für die Relation Walgau – Liechtenstein) und eine lokal erschließende (Ziel- und Quellverkehr Feldkirch) sei. Verkehrswirkungen von Autobahnen und Schnellstraßen, aber auch von hochrangigen Landesstraßen, seien in hohem Ausmaß überregional. Die räumlich – verkehrliche Funktion von hochrangigen Strassen sei es, Zentren und Regionen zu verbinden.

Zu Frage 4: Das Ministerium für Infrastruktur und Umwelt sowie Sport beabsichtigt eine weitere Stellungnahme abzugeben. Die Regierung erachtet die von Vorarlberg und der Schweiz geplante Verbindung der Autobahnen A14 (AT) und A13 (CH) nördlich von Feldkirch als geeignet, um eine grössere Verkehrsentlastung der Bärenkreuzung und auch Liechtensteins zu erreichen. Eine solche Autobahnverbindung würde aus der Sicht der Regierung jedenfalls das Liechtensteiner Unterland vom alpenquerenden Transitverkehr entlasten resp. würde diesen von Liechtenstein fernhalten.