

Pressekonferenz am 28. November 2014 der

Bürgerinitiativen „statt Tunnel“, vertreten durch Friederike Egle und Marlene Thalhammer, und „mobil ohne Stadttunnel“, vertreten durch Andrea Matt und Rainer Batliner

Ergebnis der Stellungnahme der Bürgerinitiativen:

Der Stadttunnel Feldkirch ist auf Basis der vorgelegten Umweltverträglichkeitserklärung nicht genehmigungsfähig

In ihrer Stellungnahme ziehen die beiden Bürgerinitiativen folgendes Fazit: „Zusammengefasst handelt es sich um eine geschönte Umweltverträglichkeitsprüfung, bei der die Verkehrszunahme und alle damit zusammenhängenden Gesundheits- und Umweltbelastungen systematisch bagatellisiert werden. Ob die für Feldkirch versprochene Entlastung überhaupt dauerhaft eintritt, ist nicht nachgewiesen. Dass dafür der Stadtschrofen – ein stadtnaher Erholungsraum und kulturell äußerst wertvolles Gebiet – unwiederbringlich zerstört wird, liegt nicht im öffentlichen Interesse. Im Ergebnis ist der Stadttunnel auf Basis der vorgelegten Umweltverträglichkeitserklärung nicht genehmigungsfähig, weil er Feldkirch und der ganzen Region deutlich mehr Verkehr beschert. Es handelt sich um ein viel zu teures, unwirtschaftliches „aus den Augen aus dem Sinn“-Projekt, bei dem der Verkehr in den Tunnel gesteckt und die von ihm verursachten gesundheitsschädlichen Belastungen den Menschen außerhalb der Stadt Feldkirch aufgebürdet wird.“

Auf einige Punkte der Stellungnahme gehen wir vertieft ein:

Wirtschaftlichkeit (Marlene Thalhammer)

Die Bürgerinitiativen haben gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden Liechtensteins, dem VCL Verkehrs-Club Liechtenstein und der Liechtensteinischen Gesellschaft für Umweltschutz bei einem Ingenieurbüro eine Stellungnahme zur Nutzen-Kosten-Analyse eingeholt.

- Basis für all diese Berechnungen ist die Verkehrsuntersuchung – diese Daten stellen wir sehr in Frage, z.B. die Reisezeiten mussten jetzt schon korrigiert werden
- dazu kommt, dass man beim Bau eines unterirdischen Kreisverkehrs (inkl. der Betriebskosten) auf keine Erfahrungen zurückgreifen kann, die Kosten erscheinen also mehr als nur wackelig, vor allem, wenn man bedenkt, dass der geradlinige Ambergtunnel 3 x so teuer als geplant oder die Z-Riedvariante derzeit 3 x höher veranschlagt ist als noch vor 3 Jahren.
- die Nutzen-Kosten-Analyse geht von wesentlich kleineren Umweltauswirkungen aus als laut Fachbericht Luftschadstoffe prognostiziert werden, was sich in der NKA zugunsten der Wirtschaftlichkeit auswirkt
- Stickoxid-Emissionen: Laut Kosten-Nutzen-Analyse reduzieren sich die Stickoxid-Emissionen um fast 0,7 t/a (5 %), nach dem Fachbericht Luftschadstoffe erhöhen sie sich um 1.2 t/a (0,7 %). Laut Kosten-Nutzen-Analyse entsteht bei dem Stickoxid-Emissionen ein Nutzen von 6.719 €/a, laut Fachbericht Luftschadstoffe entstehen Kosten von 12.240 €/a. Der Unterschied, der sich zugunsten des Projektes ergibt, beträgt etwa 20.000 €/a!

- Auch bei der Berechnung des Treibhausgas-Ausstoßes unterscheiden sich die beiden Fachberichte massiv. Die Kosten-Nutzen-Analyse geht für den Vollausbau von gut 10.000 t/a aus, der Fachbericht Luftschadstoffe von gut 133.000 t/a. In der Kosten-Nutzen-Analyse erhöht sich der CO₂-Ausstoß um 6.6 t/a und verursacht deshalb minimale 330 €/a. Laut Fachbericht Luftschadstoffe erhöht er sich jedoch um 1.263 t/a und verursacht somit Kosten von 63.150 €/a. Das ist das 191-fache dessen, wovon die Kosten-Nutzen-Analyse ausgeht! Auch hier wirkt sich der Unterschied von etwa 63.000 €/a zugunsten des Projektes aus!
- 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	Fahrzeugbetriebskosten	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 NKA³

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

Sobald alle Nutzenkomponenten um 20 Prozent reduziert werden, ist die Wirtschaftlichkeit des Stadttunnels nur noch knapp gegeben. Werden die Nutzenkomponenten – wie bei der ASFI-NAG in der SUP Traisental Schnellstraße - um 30 Prozent reduziert, liegt das Verhältnis bei 0,86, womit die Wirtschaftlichkeit sicher nicht mehr gegeben ist!

Zum Vergleich: 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, 9.5 und 0.75

Die Stellungnahme des Ingenieurbüros Ingenium kann auf www.ohnetunnel.li eingesehen werden.

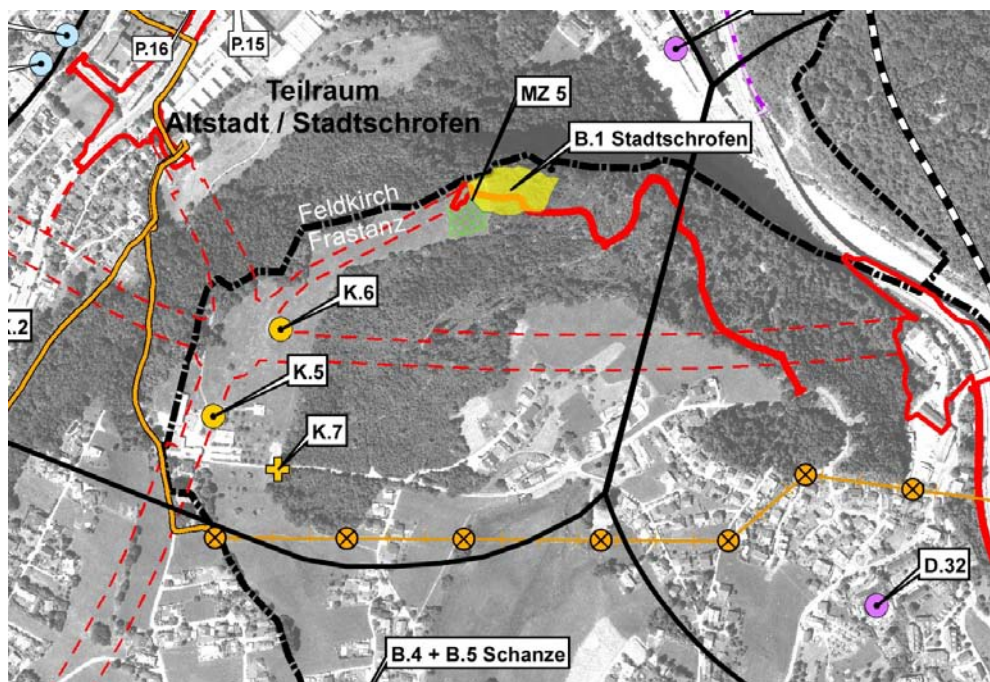
Entlüftungsschacht auf dem Stadtschrofen (Friederike Egle)

Entlüftungsschacht

- qualitativ hochwertiges Naherholungsgebiet für die Feldkircher und Menschen aus der gesamten Region mit Sensibilität „sehr hoch“
- zusätzlich durch das Buddhistische Kloster wird das gesamte Gebiet meditativ und spirituell genutzt – Ort der Ruhe und Kontemplation
- in diesem sensiblen Gebiet ist die Entlüftung für die Tunnelspinne geplant, die damit die Abgase auf die Region verteilt, zusätzlich wird es zu Lärmbelastungen durch die Tunnelentlüftung kommen
- wir gehen davon aus, dass der Entlüftungsschacht mit 10 m zu wenig hoch ist, damit wie von den Betreibern vermittelt die Verteilung der Abgase funktioniert, müsste der Turm die Baumkronen um ca 3 m überragen. Dies würde wiederum bedeuten, dass man ihn auch von Feldkirch aus sehen würde.

Kulturgüter – Bodendenkmale (archäologische Fundstellen)

- aus den Unterlagen des UVP-Einreichprojekts werden folgende Zonen MZ1-MZ5 (S 38) ausgewiesen, Tisis Geländekante, Gallmist prähistorische Funde möglich, ebenso in Tosters an der Felswand des „Abri Blasenberg“ und speziell am Stadtschrofen wird eine Höhensiedlung vermutet – die Sensibilität wird als sehr hoch eingestuft
- im Gutachten wird dies bestätigt und heißt es, dass in Bauphase diese Fundstellen MZ1-3 und MZ5 von völliger Zerstörung bedroht sind (S161, Teil1)
- bei anderen Wertvollen Bauten wird von Seiten des Gutachters kritisiert, dass bessere Grunddaten von Nöten wären um eine gutachterliche Beurteilung abzugeben (S168, Teil)
- im Gutachten wird darauf hingewiesen, dass eine archäologische Untersuchung als Ersatzmaßnahme für die Erhaltung der archäologischen Fundstelle keine adäquate Vorgangsweise ist.



Es stellt sich die Frage: Werden die Betreiber zum Totengräber einer unter Umständen bedeutenden archäologischen Entdeckung oder werden sie zu Geburtshelfer für eine neue Geschichtsschreibung von Feldkirch?

Reisezeiten (Rainer Batliner)

Die Reisezeit ist eine wichtige Grösse für die Berechnung der Verkehrszunahme und diese ist wiederum entscheidend für die Ermittlung der Tunnelkapazität, die Umweltbelastung und die Kosten-Nutzenrechnung.

Die Reisezeitermittlung im technischen Bericht weist gravierende Mängel auf:

- Die Reisezeitmessungen wurden im Januar mit dem absolut geringsten Verkehrsaufkommen durchgeführt.
- Die Reisezeiten Autobahnknoten Frastanz – Grenze Tisis wurden in den relevanten Spitzenzeiten mit nur vier Fahrten erfasst.

Diese Mängel im technischen Bericht wurden von den Bürgerinitiativen, nicht aber vom beauftragten Begutachter, einem Wiener Ingenieurkonsulenten für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft, aus erkannt!

Das Land Vorarlberg hat eine neue Messung der Reisezeiten veranlasst – in einem Monat (September 2014) mit hohem Verkehrsaufkommen:

- Die Stauzeiten sind nun doppelt so hoch – knapp 16 Minuten morgens aus Richtung Frastanz und 11 Minuten abends von der Grenze Richtung Frastanz.
- Trotzdem erhöht sich die Fahrzeit durch die Stadt nur um 1 Minute - von 2 auf 3 Minuten. Die Erklärung liegt in der Methode der Neuberechnung – neu wurden auch die Fahrzeiten in der Nacht berücksichtigt.

Bei der aktualisierten „Zusammenfassenden Bewertung“ des Projekts wurde unverständlicherweise wiederum derselbe Gutachter beigezogen!

Für die Routenwahl ist nicht ein durchschnittlicher Zeitgewinn oder Zeitverlust von 2 oder 3 Minuten massgebend. Das zeigt auch die tägliche Praxis. Eine Fahrzeitverlängerung von 2-3 Minuten ist kaum Anlass beispielsweise über die Letze auszuweichen. Der heutige grosse Umwegverkehr ist die Folge der nicht vorhersagbaren Reisezeitverzögerungen. Werden diese mit dem Vorhaben Stadttunnel aufgehoben ist mit einer besonders hohen Steigerung des Verkehrs zu rechnen.

Entscheidend ist die Zuverlässigkeit des Verkehrssystems und nicht ein regelmässiger kleiner Zeitgewinn. Dies zeigen Untersuchungen des deutschen Bundesministeriums für Verkehr, aber auch umfangreiche Studien in der Schweiz:

*„Die Tatsache, dass man nicht rechtzeitig ankommt, scheint vom Reisenden wichtiger zu sein als die tatsächliche Dauer der Verspätung. Diese Beobachtung legt nahe, dass die Möglichkeit einer Verspätung und die Dauer bei der Modellanalyse gesondert behandelt werden soll. **Darüber hinaus empfiehlt es sich, Modelle auf der Grundlage der Wahrscheinlichkeit und Dauer einer Verspätung zu spezifizieren, anstatt mit einer durchschnittlichen Fahrzeit in Verbindung mit einer Standardabweichung zu arbeiten.**“*

Beantragt wird die sich aus der Dauer der Stauerscheinungen ergebende Zuverlässigkeit im Verkehrsmodell zu berücksichtigen.

LKW-Rückstau an der Grenze Tisis-/Schaanwald (Andrea Matt)

Die Bürgerinitiativen weisen seit langem auf den zunehmenden LKW-Rückstau an der Grenze Tisis/Schaanwald hin und haben schon im Sommer beantragt, dass auf die besondere Situation des Güterverkehrs unter Berücksichtigung des Hauptzollamtes eingegangen wird. Das Land Vorarlberg hat letzte Woche den Parteien neue Informationen zum Güterverkehr zur Stellungnahme zugesandt. Daraus drei Punkte:

Der LKW-Rückstau an der Grenze Tisis/Schaanwald hat massiv zugenommen

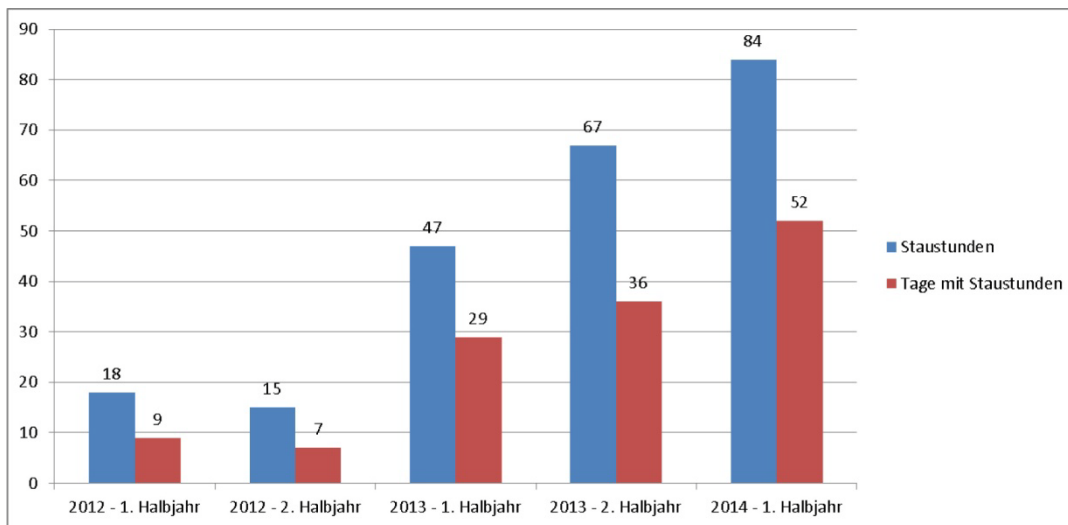


Abbildung 22: Anzahl der Stautunden und der Tage mit Stautunden 2012, 2013 und 2014; Quelle Grundlagen: Stellungnahme der Abteilung Via – Wirtschaftsangelegenheiten der Vorarlberger Landesregierung vom 19.9.2014

Jeder zweite LKW ist ein Transitlaster!

Güterverkehrserhebung 2013: „Am Grenzübergang Feldkirch Tisis/Schaanwald entfallen gemäß Abb. 24 im Jahr 2012 bei der Einreise in Richtung Vorarlberg von insgesamt 66.800 Lkw-Fahrten 58% auf den Zielverkehr und rund 42% auf Transitfahrten (mit Bezugsgebiet Österreich). Bei den insgesamt 84.400 in Richtung Schweiz ausreisenden Lkw sind 48% Quellverkehr und rund 52% Transitverkehr. Betrachtet man beide Richtungen zusammen, teilen sich die insgesamt 151.000 Lkw-Fahrten somit zu 52% auf Quell-/Zielverkehr und zu 48% auf Transitverkehr auf.“

Die Strecke über Feldkirch-Liechtenstein wurde von den Behörden Vorarlbergs zwingend als Route für den Transit-Güterverkehr, der eine Einfuhr in die EU macht, vorgeschrieben!

Mit einem Verlagerungspotenzial von ca. 8000 LKW pro Jahr, das entspricht 20 LKW pro Tag.



ZOLLAMT

Zollamt Feldkirch Wolfurt
Senderstraße 30, 6960 Wolfurt
Telefon +43 (0)5574 699
Fax +43 (0)1 51433 596 9080
DVR 0011045

Verordnung über die Änderung der örtlichen Zuständigkeit der Zollstellen Meiningen, Mäder, Lustenau und Höchst im Rahmen der Verbringung von Waren aus einem Drittland in die Europäische Union.

Zl. 920000/08218/2014

Aufgrund des § 11 der Verordnung des Bundesministers für Finanzen zur Durchführung des Abgabenverwaltungsorganisationsgesetzes 2010 (AVOG 2010 – DV), BGBl. II. Nr. 165/2010, wird verordnet:

§ 1 Allgemeine Bestimmungen

- Die örtliche Zuständigkeit für die Verbringung von Waren im gewerblichen Güterverkehr, die aus einem Drittland in die Europäische Union über die Zollstellen Meiningen, Mäder, Lustenau und Höchst des Zollamtes Feldkirch Wolfurt befördert werden, wird auf Waren beschränkt, deren Warenempfänger oder Warenempfängerin im Bundesland Vorarlberg, mit Ausnahme des Gebietes der Ortsgemeinde Mittelberg, ansässig sind.
- Warenempfänger, Warenempfängerin, ist derjenige oder diejenige, dem oder der die Waren auszuliefern sind.

§ 2 Ausnahmebestimmungen

Ausgenommen von der örtlichen Zuständigkeit nach § 1 sind:

- Waren, die in einem gemeinsamen Versandverfahren befördert werden
- Waren iSd Artikel 225, 229 oder 233 ZK-DVO für die die Einfuhranmeldung mündlich oder durch andere Form der Willensäußerung abgegeben werden kann.
- Waren, die mit Carnet ATA oder Carnet TIR befördert werden.

§ 3 Schlussbestimmungen

Diese Verordnung tritt am 01. Juli 2014 in Kraft.

Wolfurt, am 13. Juni 2014
Der Zollamtsvorstand
Dr. Blecha