

Friederike Egle
Amerdonastr. 13
AT-6820 Frastanz

Telefon 05522/ 38 595
E-Mail: friederike.egle@aon.at

Frastanz, 7. Dezember 2015

EINSCHREIBEN

Landesverwaltungsgericht Vorarlberg
Landwehrstraße 1
A-6900 Bregenz

Betreff **Stellungnahme zum Schreiben des Amtes des Vorarlberger Landesregierung vom 06.11.2015, Zahl: VIIb-291A/L191A-1/2015-24, Mitteilung betreffend die Herausgabe von Ausgangsdaten für das Verkehrsmodell**

Bezug Schreiben des LVwG vom 24.11.2015, zugestellt am 26.11.2015,
Zahl: LVwG-305-001/R12-2015-4

Sehr geehrte Frau Mag. Ostermeier,

bezüglich des von Ihnen übermittelten Schreibens der Vorarlberger Landesregierung nehme ich wie folgt Stellung:

1. Bereitgehaltene Umweltinformationen

Im Schreiben erklärt die Vorarlberger Landesregierung, dass der Bericht TP 03.01.-01a zum gegenständlichen Verkehrsmodell bei der informationspflichtigen Stelle Amt der Vorarlberger Landesregierung (im Folgenden kurz: Behörde) vorhanden ist und Teile der beantragten Auftragsdaten beim beauftragten Ingenieurbüro in elektronischer Form bereitgehalten werden. Es sei jedoch zu berücksichtigen, dass für die Berechnungen auch Daten anderer Auftraggeber verwendet worden sei.

Dies ist weder eine Mitteilungsschranke noch ein Ablehnungsgrund nach § 6 L-UIG. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass in der Praxis alle Büros einmal erfasste Daten nicht geheim halten, sondern diese Daten auch in anderen Verkehrsmodellen verwenden und sie auf Wunsch der Auftraggeber auch an andere Büros für Folgearbeiten weitergeben. Denn die Vorgehensweise, Ausgangsdaten nur einmal und nicht mehrfach zu erfassen, entspricht einem sparsamen, sinnvollen Umgang mit Steuergeldern, zu dem die öffentliche Hand per Verfassung verpflichtet ist. Der Austausch der Ausgangsdaten ist aufgrund der Zeit- und Kostener-

sparsnis für alle Beteiligten vorteilhaft. Die Verkehrsmodelle werden über die Steuergelder von der Allgemeinheit finanziert und ihr daher bei Bedarf auch für weitere Berechnungen zur Verfügung gestellt. Davon profitieren beispielsweise auch Unternehmen, wenn in einem Verfahren für den Bau eines Einkaufszentrums oder einer Produktionsstätte das künftige Verkehrsaufkommen ermittelt werden muss.

Weil vom Vorhaben Stadttunnel Feldkirch weitreichende Verkehrs- und Umweltauswirkungen auf die Nachbarländer sowie verschiedene Gemeinden erwartet werden und daher ein grenzüberschreitendes UVP-Verfahren durchgeführt wird, ist es im gegenständlichen Fall sogar notwendig, die Daten anderer Auftraggeber (Nachbarstaaten, Länder und Gemeinden) im Verkehrsmodell zu verwenden. Nur dann lässt sich der geforderte Genauigkeitsgrad erreichen.

Diese anderen Auftraggeber haben nun aber auch ein unmittelbares Interesse daran, dass das Verkehrsmodell auf seine Korrektheit hin überprüft wird, weil genau bei Ihnen die Verkehrsmenge bei Bau des Stadttunnels Feldkirch zunehmen wird. Der durch das Projekt induzierte Verkehr wird über die Erhöhung der Luft- und Lärmbelastung die Gesundheit der Menschen in den benachbarten Gemeinden, Ländern und Staaten uU schwerwiegend belasten.

Dieses Interesse lässt sich nachweisen. Das Land Liechtenstein hat am 13. Januar 2015 die UVP-Behörde darum gebeten, ihm und ggf den NGOs das vollständige Verkehrsmodell zuzustellen, um es prüfen zu können. Die UVP-Behörde erklärte, nicht sie selbst, sondern die Abteilung Straßenbau verfüge über diese Daten, und empfahl, direkt dort anzufragen (im Anhang: Anfrage FL wegen Konsultation und wg. Verkehrsdaten; Beantwortung.pdf, 13.11.2015). In der Folge ersuchte das liechtensteinische Amt für Umwelt mit Mail vom 16.01.2015 um die Zustellung sämtlicher Daten und Annahmen betreffend die Verkehrsmodellierung zur Überprüfung des Verkehrsmodells. Die Abteilung Straßenbau verwies auf die Berichte des UVP-Verfahrens und erklärte, ihr stünden keine weiteren Unterlagen zum Verkehrsmodell zur Verfügung (im Anhang: Anforderung von Unterlagen zum Verkehrsmodell.pdf, 20.01.2015).

Als Zwischenergebnis ist festzuhalten, dass gem Schreiben der Behörde die Ausgangsdaten des Verkehrsmodells entsprechend § 4 Abs 1 L-UIG beim von der Behörde beauftragten Ingenieurbüro in elektronischer Form bereit gehalten werden. Als Auftraggeber hat die Behörde einen Übermittlungsanspruch auf die Daten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Austausch der erfassten Verkehrsdaten übliche Praxis ist, auch wenn Daten anderer Auftraggeber als Ausgangsbasis für die Berechnungen verwendet werden, so dass der Übermittlungsanspruch im gegenständlichen Fall durch diesen Umstand nicht hinfällig wird.

2. Keine negativen Auswirkungen der Bekanntgabe auf ein Schutzgut

Nach § 6 Abs 2 L-UIG muss die Mitteilung von Umweltinformation unterbleiben, sofern ihre Bekanntgabe negative Auswirkungen auf eines der in Z 1-7 genannten Schutzgüter hat. Nach *Ennöckl/Maitz* besteht im UIG jedenfalls ein Informationsanspruch, wenn nachteilige Folgen durch die Mitteilung nicht zu erwarten sind (*Ennöckl/Maitz*, Umweltinformationsgesetz²,

2010, S 55). Da sowohl das B-UIG als auch das L-UIG die RL 2003/4/EG umsetzen, ist die entsprechende Bestimmung gleich auszulegen.

Auch hat sich die Auslegung die Vorgaben RL 2003/4/EG bzw. der Aarhus-Konvention, die mit dieser Richtlinie umgesetzt wird, zu orientieren. Nach Art 4 Abs2 RL 2003/4/EG bzw. Art 4 Abs 4 Aarhus-Konvention kann ein Antrag auf Information über die Umwelt abgelehnt werden, wenn die Bekanntgabe negative Auswirkungen auf ein Schutzgut hätte. Es handelt sich dabei um eine Voraussetzung. Aufgrund der gewählten Formulierung sind hohe Anforderungen an die Eintritts-Wahrscheinlichkeit zu stellen.¹

Negative Auswirkungen auf eines der genannten Schutzgüter sind im gegenständlichen Fall nicht zu erwarten, da die Ausgangsdaten des Verkehrsmodells nicht veröffentlicht, sondern einer dritten Person zur sachkundigen Analyse übergeben werden. Auf Wunsch besteht zudem die Möglichkeit, eine Vertraulichkeitserklärung zu unterzeichnen. Die Beschwerdeführerin hat vor, das Ergebnis der Analyse im UVP-Beschwerdeverfahren zu verwenden, nicht aber, die Ausgangsdaten in irgendeiner Weise wirtschaftlich zu verwerten. Sie steht auch in keinem Konkurrenzverhältnis zum Ingenieurbüro.

Bei einer Prüfung des Verkehrsmodells durch unabhängige Experten sind sogar positive Auswirkungen zu erwarten. Für den Fall, dass im Ergebnis Fehler erkannt werden, wirkt sich die daran anschließende Korrektur des Verkehrsmodells positiv auf die Korrektheit der Ermittlung der Umweltauswirkungen und damit auf das UVP-Genehmigungsverfahren aus. Denn auch auf Seiten der Auftraggeberin, der Vorarlberger Landesregierung, und der UVP-Behörde besteht ein hohes Interesse an der Korrektheit der Ermittlungen und damit der UVP-Genehmigungsentscheidung. Sollte die Überprüfung ergeben, dass die Grundannahmen korrekt gesetzt wurden, wirkt sich dies nicht nur positiv auf das UVP-Verfahren, sondern insbesondere auf das Ingenieurbüro aus, da dann der jetzt bestehende Eindruck, das Verkehrsmodell könnte fehlerhaft sein, widerlegt wird.

Der Informationsanspruch der Beschwerdeführerin besteht somit jedenfalls, also sogar dann, wenn eines der in Z 1 – 7 leg cit abschließend aufgezählten Schutzgüter betroffen wäre, was jedoch nicht der Fall ist.

3. Grundannahmen müssen auf Fakten beruhen

Die Behörde geht davon aus, bei den Grundannahmen handle es sich um eine „geistige Schöpfung“ des beauftragten Büros. Hier beurteilt die Behörde den Sachverhalt nicht korrekt. Die Grundannahmen für ein Verkehrsmodell ergeben sich logisch aus Fakten. Diese sind in einem UVP-Verfahren nicht nur fachlich korrekt zu setzen, sondern auch zur Gänze nachvoll-

¹ UNECE, *United Nations Economic Commission for Europe, The Aarhus Convention: An implementation guide*, Second edition, 2014, http://www.unece.org/env/pp/implementation_guide.html Seite 86: *“In any case, before one of the exceptions can be applied in a particular case, the relevant public authority must make a determination that disclosure will adversely affect the stated interest. Adversely affect means that the disclosure would have a negative impact on the relevant interest. The use of the word “would” instead of “may” requires a greater degree of certainty that the request will have an adverse effect than applies in other provisions of the Convention (e.g., article 6, para. 1 (b)). Parties may wish to provide criteria for the public authorities to apply when deciding whether information requested in a particular case would indeed adversely affect the stated interests.”*

ziehbar darzustellen, damit sie von Dritten sachkundig analysiert und überprüft werden können. Aus der dadurch entstehenden allgemeinen Akzeptanz des Verkehrsmodells besteht der Wert der Arbeit. Es handelt sich bei den Ausgangsdaten daher nicht um ein geistiges Werk nach § 2 Urheberrechtsgesetz. Es stellt auch keine geistige Dienstleistung nach § 2 Z 18 BVergG dar, weil die Arbeit an einem Verkehrsmodell ein strukturierter Prozess ist, bei dem bei Eingabe von sachlich gegebenen (gleichen) Daten zwingend das gleiche Modellergebnis entsteht.

Weshalb die Grundannahmen im Verkehrsmodell korrekt gesetzt wurden, ist in einem UVP-Bericht nachvollziehbar darzustellen und ausführlich zu begründen. Genau das wurde jedoch unterlassen.

Beispielsweise führt das Büro im Fachbericht Verkehr TP 03.01.-01a auf Seite 26 aus, dass bei der Berechnung des Widerstands einer Strecke (Route) die Streckenlänge, die Fahrzeit (in Abhängigkeit von der Auslastung) und die Straßenkategorie berücksichtigt werden. Wie bereits in der Beschwerde ausgeführt und auch von der Behörde nicht bestritten, wird über die Widerstandsfunktion die Attraktivität einer Route berechnet, also auch die Höhe der prognostizierten Verkehrsmengen und damit der Umweltauswirkungen. Der Verkehrsbericht enthält in der Folge jedoch keine einzige Information dazu, welche Widerstandsfunktion auf welchem Streckenabschnitt aus welchem Grund denn nun konkret angenommen wurde.

In Bezug auf die Begleitmaßnahmen wird im Bericht auf den Seiten 38-39 lediglich bei einzelnen Maßnahmen jeweils erklärt, sie bewirke eine Erhöhung des Verkehrswiderstandes. Im Bericht fehlt jedoch die wesentliche Information, weshalb im Verkehrsmodell der Verkehrswiderstand aufgrund welcher Maßnahme um wie viel erhöht wurde.

In der mündlichen Verhandlung Mitte Dezember 2014 konnte Herr Schwerzler Fehler im Bericht bei der Beschreibung der Verkehrswirkungen des Teilausbaus auf Seite 54 nachweisen. Bei der Passage „Verkehrssteigerungen im städtischen Straßennetz sind vorwiegend auf den Routen von Tosters in den Walgau zu verzeichnen. Diese Verkehrssteigerungen sind Ergebnis einer Routenverlagerung (von Tosters/Nofels über den Stadttunnel/Ambergtunnel Richtung Rheintal)“ handelt es sich laut Aussagen des Ingenieurbüros um einen „Schreibfehler“. Zu der zweiten von Herrn Schwerzler auf der gleichen Seite aufgezeigten Divergenz erklärte der verkehrstechnische Sachverständige, auch aus seiner Sicht stehe die textliche Erklärung mit der Darstellung der Verkehrszahlen im Widerspruch (im Anhang: Verhandlungsniederschrift, Seiten 61-62).

Aufgrund nachgewiesener Fehler in den Reisezeitmessungen, im Bericht dargestellt auf den Seiten 49-50, musste das Ingenieurbüro die Reisezeitmessungen wiederholen, die Verkehrswiderstände korrigieren und das Verkehrsmodell neu berechnen. Der Fachbericht Verkehr TP 03.01.-01a ist somit nicht vollständig und nicht korrekt.

Weil der Fachbericht Verkehr die Grundannahmen nicht nachvollziehbar offenlegt und auch nicht genau begründet sowie die Ergebnisse in Belastungsbändern darstellt, ist eine sachkun-

dige Analyse auf Basis des Fachberichts nicht möglich. Sie wird erst dann möglich, wenn der Beschwerdeführerin die Ausgangsdaten in elektronischer Form übergeben werden.

4. Interessensabwägung

Nach § 6 Abs 4 L-UIG sind die Mitteilungsschranken und Ablehnungsgründe eng auszulegen, wobei im Einzelfall das öffentliche Interesse an der Mitteilung zu berücksichtigen ist.

Im gegenständlichen Fall besteht an der Übergabe der Daten ein hohes öffentliches Interesse, da nur dann eine sorgfältige, fachkundige Überprüfung des Verkehrsmodells möglich ist und dies angesichts der in den Stellungnahmen und Beschwerden verschiedenster Parteien aufgezeigter Mängel notwendig ist. Zudem entstehen der öffentlichen Hand keine Kosten dafür.

Zu berücksichtigen ist auch, dass im gegenständlichen Fall sämtliche in § 6 Abs 4 L-UIG genannten Schutzgüter betroffen sind, insbesondere der Schutz der Gesundheit und der Schutz vor nachhaltigen und schwerwiegenden Umweltbelastungen. Denn die Beschwerdeführerin, die den Antrag als Vertreterin einer Bürgerinitiative stellt, ist selbst betroffen, da die Höhe der Verkehrsmengen die Höhe der Luft- und Lärmbelastung und damit die UVP-Genehmigung entscheidungswesentlich beeinflusst.

Das hohe öffentliche Interesse ergibt sich auch aus den hohen Projektkosten in Verbindung mit der durch Art 7 Abs 8 L-VG bestehenden Verpflichtung der Organe des Landes Vorarlberg zu gesetzmäßigem, sparsamen, wirtschaftlichem und zweckmäßigem Handeln.

Da bei Aushändigung der Ausgangsdaten des Verkehrsmodells keine negativen Auswirkungen für die Vorarlberger Landesregierung oder für das Ingenieurbüro zu erwarten sind, überwiegt das öffentliche Interesse jedenfalls.

5. Ergebnis

Wie dargelegt, werden die Ausgangsdaten des Verkehrsmodells in elektronischer Form bereitgehalten. Es sind bei Herausgabe der Umweltinformationen auch keine nachteiligen Auswirkungen auf eines der im L-UIG genannten Schutzgüter zu erwarten. Im Gegenteil. Das öffentliche Interesse an der Herausgabe der Daten ist hoch. Zudem besteht weder eine Mitteilungsschranke noch ein Ablehnungsgrund nach § 6 L-UIG, so dass dem Begehren der Beschwerdeführerin stattzugeben ist.

Mit freundlichen Grüßen

Friederike Egle