

# Trotz Bau: Gegner des Stadttunnels verzeichnen grosse Erfolge

Auf Einladung des VCL referierte Andrea Matt über die Erfolge der Gegner des Stadttunnels Feldkirch und zeigte auf, was zu machen ist.

«Wir haben so viel erreicht, wie wir nie für möglich gehalten hätten», sagte Andrea Matt beim gestrigen Vortrag im Schaanwälder Zuschg unter dem Titel «Was hat der Widerstand gegen den Stadttunnel Feldkirch gebracht?». «Nur schon für den Lärmschutz müssen nun mehrere Millionen Euro mehr investiert werden.» Die Arbeit gegen den Stadttunnel sei aufwendig und energieraubend gewesen, da sie die Daten des Verkehrsmodells nicht erhalten hätten und in einem UVP-Verfahren bei vielen Aspekten nur geschaut werde, ob ein Bericht erstellt wurde, nicht aber, ob er korrekt sei. Beispielsweise sei nie geprüft worden, ob das Projekt wirtschaftlich und sinnvoll sei. «Ein von uns beauftragter unabhängiger Gutachter stellte schwerwiegende Mängel in dieser Analyse fest.» Doch die Gerichte hätten diese nicht geprüft. «Es hätte eine kleinere Variante des Stadttunnels gegeben, die zweckmässiger gewesen wäre, doch die Politik hat sich leider für das grösstmögliche Tunnelsystem entschieden», sagte Andrea Matt.

## Lärmbericht musste neu erstellt werden

Und trotz der Widerstände aus Wirtschaft und Politik hätten die Gegner des Stadttunnels einige Erfolge feiern können: «Dadurch, dass wir bis vors

Bundesverwaltungsgericht gingen, wurden unabhängige Sachverständige eingesetzt, die uns alle recht gegeben haben.» Nur der Sachverständige Verkehr sei nicht ausgetauscht worden. Dieser sei beim Stadttunnel-Projekt schon in der Vorphase bestellt worden und habe auf das Verkehrsmodell Einfluss genommen. «Erst von seiner Einschätzung nur dort abgewichen, wo wir wirklich Fehler beweisen konnten», sagte Matt, zum Beispiel bei der Reisezeitermittlung und dem Prognosezeitraum. In der Entscheidung hielt das Bundesverwaltungsgericht fest, dass die Projektunterlagen schwere Mängel aufwiesen. Deshalb musste der Lärmbericht komplett neu erstellt werden.

## Gerodeter Wald muss gleichwertig ersetzt werden

Auch von sichtbaren Erfolgen konnte Andrea Matt berichten: Weil für den Stadttunnelbau ein Wald gerodet wird, braucht es einen Ersatz. Geplant war eine Energieholzplantage, die man alle drei Jahre gerodet hätte. «Bei unserer Einsprache haben wir schliesslich in vollem Zuge recht bekommen, dass der Wald durch einen gleichwertigen Wald ersetzt werden muss.» Ebenso haben sie erreicht, dass der Abgaskamin nun so gebaut wird, dass er möglichst im Landschaftsbild verschwindet.



Andrea Matt zeigte die Erfolge im Kampf gegen den Stadttunnel Feldkirch auf. Bild: Daniel Schwendener

Ein weiterer Erfolg: Da es für diesen Strassentyp kein Lärmschutzgesetz gab, kam die Bundesstrassen-Lärmimmissionschutzverordnung zur Anwendung. Die Konsequenz: Entlang der Tunnelportale müssen bis zur Grenze lärm-mindernde Fahrbahnbeläge angebracht werden. Ebenso waren mehrere Begleitmassnahmen geplant, um die Verkehrsmenge zu reduzieren. Das Problem dabei: Die Liste der Begleitmassnahmen war nicht verbindlich und nicht konkret. Die Gegner des Stadttunnels setz-

ten durch, dass eine Liste verpflichtender Massnahmen ausgearbeitet wurde. Darin enthalten sind beispielsweise Tempolimits im Stadttunnel und Tempo-30-Zonen.

## Begleitmassnahmen sollen im Auge behalten werden

Doch auch weiterhin sollen die Entwicklungen rund um das Stadttunnel im Auge behalten werden. Denn in einem der Dokumente stehe: Wenn bis sechs Jahre nach der Eröffnung des Vollausbaus die Verkehrszunahme stärker ist als berechnet,

müssen zusätzliche Begleitmassnahmen gemacht werden. So weist Andrea Matt noch auf mehrere Aufgaben hin, die die Politik nun in Angriff nehmen sollte. Da der tägliche Lkw-Rückstau wegen Sicherheitsrisiken nicht in den Tunnel hineinreichen darf, muss ein Konzept erstellt werden, um dies zu verhindern, was beispielsweise durch eine Wartespur vor Feldkirch möglich wäre. Damit einhergehen könnte die Errichtung eines Binnenzollamts, das eine «massive Entlastung» des Siedlungsgebiets bringen könnte.

«Durch ein Binnenzollamt lässt sich gut steuern, wo die Lkw über die Grenze fahren müssen. Eine kluge Platzierung könnte dazu führen, dass der Verkehr nicht mehr durch Liechtenstein läuft, sondern irgendwo im mittleren Rheintal, wo die Autobahnen näher beieinander liegen.» Ebenfalls plädierte Andrea Matt für die Beibehaltung des verlängerten Nachtfahrverbots in Schaanwald. «Nur deshalb sind die Lkw-Zahlen in Schaanwald weniger stark gestiegen als an den umliegenden Zollämtern.»

Was sie ebenfalls bekräftigte in ihrem Vortrag: Ziel von Bürgerinitiativen und Umweltorganisationen sei es nie, Projekte zu verhindern. «Dies lässt sich sowieso nur, wenn die Gesetzeslage nicht eingehalten werden kann und ist deshalb so gut wie unmöglich.» Ziel von Umweltverträglichkeitsprüfungen sei es vielmehr, Projekte so zu optimieren, dass die Umweltgesetze eingehalten werden. Und dass damit die Lebensqualität der Menschen in der ganzen Region verbessert würde. «Wir dürfen das eine nicht gegen das andere ausspielen.» Es brauche eine vielfältige Mobilität und Verkehrskonzepte müssten überregional aufeinander abgestimmt werden. «Und das ist beim Stadttunnel Feldkirch nicht der Fall.»

Mirjam Kaiser