

STADTTUNNEL FELDKIRCH WIDERSPRICHT ZIELEN DER ALPENKONVENTION

von Monika Gstöhl*

Die Stadt Feldkirch soll bis 2023 durch ein Tunnelsystem verkehrsentlastet werden. Damit würde eine bessere Verbindung zwischen zwei

wurden in diesem Verfahren verschiedene Vorgaben der Alpenkonvention nicht beachtet. Gemäß Artikel 3 des Verkehrsprotokolls soll durch eine aufeinander abgestimmte Umwelt- und Verkehrspolitik der Verkehr unter den Rahmenbedingungen der Nachhaltigkeit entwickelt werden und so gemäß Artikel 5 VP die bestmögliche

des öffentlichen Verkehrs besteht. So wird viel zu häufig das Auto für den Weg zur Arbeit benutzt. Im Sinne von Artikel 7 des Verkehrsprotokolls müsste der öffentliche Verkehr gestärkt werden, damit das ganze Verkehrsnetzwerk aufeinander abgestimmt und die Intermodalität begünstigt werden kann. Zu klären ist im vorliegenden Fall der Begriff „hochrangige Straße“. Gemäß Artikel 2 VP gehören zu den „hochrangigen Straßen“ alle Autobahnen und mehrbahnige kreuzungsfreie oder in der Verkehrswirkung ähnliche Straßen. Obwohl der geplante Stadttunnel Feldkirch nicht als Autobahn oder mehrbahnige, kreuzungsfreie Straße geplant ist, wird er inneralpinen und alpenquerenden Verkehr zwischen den beiden Autobahnen A14 und A13 übernehmen. Ein Rechtsgutachten der Rechtsservicestelle-Alpenkonvention bei CIPRA Österreich vom 6. Juni 2014, das sich mit der Klärung des Begriffes befasst, kommt zum Schluss, dass es der Zweck des Auffangtatbestandes des Artikels ist, eine funktionale Betrachtungsweise zu gewährleisten. Allein die Ver-



© Petra Schmid – pixelio.de

Der Stadttunnel Feldkirch würde zwischen der A13 und A14 errichtet und kann aufgrund seiner Verkehrswirkung als hochrangige Straße nach dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention eingestuft werden.

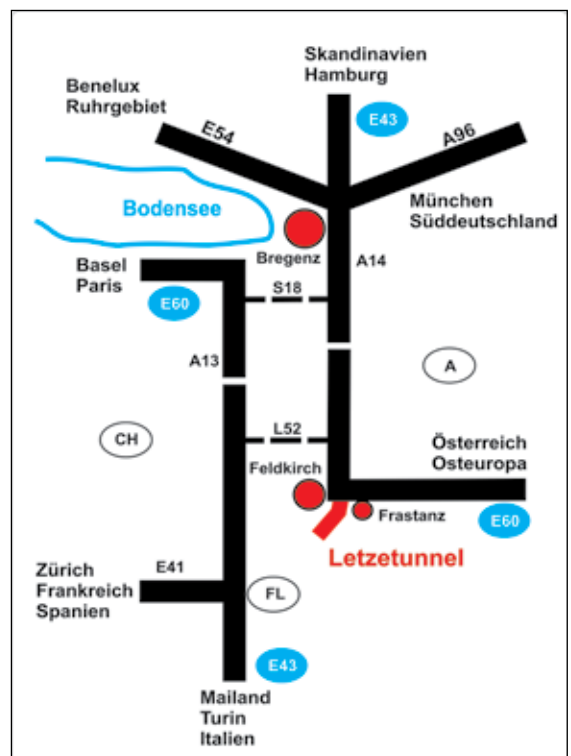
Autobahnen durch das Nachbarland Liechtenstein geschaffen und die dort lebenden Menschen hätten die Konsequenzen zu tragen. Im Verkehrsprotokoll (VP) verpflichten sich die Vertragsparteien zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die aufeinander abgestimmt ist und alle Verkehrsträger umfasst sowie zu einer Förderung von umwelt- und ressourcenschonenden Verkehrsträgern unter fairen Wettbewerbsbedingungen. Die entsprechenden Artikel des Verkehrsprotokolls wurden bei den Planungen, der Umweltverträglichkeitserklärung und dem Genehmigungsantrag für den Stadttunnel Feldkirch unzureichend beachtet.

che und aufeinander abgestimmte Lösung erreicht werden. Liechtenstein und die Schweizer Nachbarregion Werdenberg setzen im gemeinsamen Agglomerationsprogramm auf eine aufeinander abgestimmte Verkehrsplanung und den umweltfreundlicheren Bahnausbau. Eine weitere Zerschneidung der wertvollen Riedlandschaft durch Aus- und Neubau von Straßen soll ebenso wenig stattfinden, wie ein Ausbau der Rheinbrücken. Ein gemeinsames Verkehrskonzept, das auch die Region um Feldkirch einschließt ist nicht vorhanden, aber dringend notwendig, da das Dreiländereck als Wirtschafts- und Lebensraum eng verbunden ist.

BAHNAUSBAU ALS ALTERNATIVE

Schon jetzt sind die Bedingungen für den grenzüberschreitenden motorisierten Individualverkehr sehr gut, während Handlungsbedarf beim Ausbau

Beim geplanten Stadttunnel Feldkirch handelt es sich um einen grossen Neubau im Sinne des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention. Dies ist unbestritten und führte in der Folge zu einem gemeinsamen Projektevaluationsverfahren mit dem Nachbarland Liechtenstein, das sich schon seit vielen Jahren dagegen wehrt, den Mehrverkehr einer Autobahnverbindung zwischen der österreichischen A14 und der Schweizer A13 aufnehmen zu müssen. Leider



Quelle: Plattform "Gegen den Letztunnel" (grafische Nachbearbeitung: Josef Essl)

* Monika Gstöhl ist Diplombiologin und Geschäftsführerin der Liechtensteinischen Gesellschaft für Umweltschutz LGU (und damit der CIPRA Liechtenstein)

kehrswirkung einer Straße ist somit entscheidend und nicht ihr Ausbaugrad. Der Stadttunnel ersetzt die fehlende Hauptverbindung zwischen zwei Autobahnen und übernimmt außerdem den Verkehr anderer frequentierter Strecken. Seine Verkehrswirkung macht ihn dadurch zu einer hochrangigen Straße und unter dieser Voraussetzung dürfte sein Bau nur unter den in Artikel 11 aufgeführten strikten Voraussetzungen genehmigt werden, wenn nämlich

„die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch eine bessere Auslastung bestehender Straßen- und Bahnkapazitäten, durch den Aus- oder Neubau von Bahn- und Schifffahrtinfrastrukturen und die Verbesserung des Kombinierten Verkehrs sowie durch weitere verkehrsorganisatorische Massnahmen erfüllt werden können.“

Vielen Menschen in der Region hoffen nun auf die Wirksamkeit des Verkehrsprotokolls der Alpenkonvention

und damit auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in der Region. ■

Die Stellungnahme der Rechtsserviceestelle Alpenkonvention zur Auslegung „hochrangiger Straßen“ kann über das Alpenkonventionsbüro von CIPRA Österreich (E-mail: josef.essl@cipra.org) angefordert werden.

Infos zur Rechtsserviceestelle:
www.cipra.org/de/cipra/oesterreich/rechtsserviceestelle

ALPENRAUM UND WINDKRAFTANLAGEN

von Peter Haßbacher*

Im Heft 74 unserer Zeitschrift „Die Alpenkonvention - Nachhaltige Entwicklung für die Alpen“ haben wir eine Kurzmeldung über die Stellungnahme des „Forum Wissenschaft & Umwelt“ zum Entwurf des Sektoralen Raumordnungsprogramms für die Nutzung der Windkraft in Niederösterreich veröffentlicht. Die zentrale Forderung lautete, alle „Alpenkonventionsgemeinden“ von Windenergieanlagen freizuhalten. Die Redaktion hat dazu eine Reihe von Anfragen mit der Bitte nach vertiefender Information erhalten. Diesem Wunsch kommen wir gerne nach.

NIEDERÖSTERREICHISCHES SEKTORALES RAUMORDNUNGSPROGRAMM

In Niederösterreich ist ein für den Alpenraum bedeutender und möglicherweise richtungsweisender Entscheidungsprozess abgeschlossen worden. Am 29. April 2014 hat die Niederösterreichische Landesregierung die „Verordnung über ein Sektoriales Raumordnungsprogramm über die Windkraftnutzung in NÖ“ (LGBL. 8001/1-0 + Anlagen/4 Karten) beschlossen. Das Ziel dieses Raumordnungsprogrammes ist die Festlegung von Zonen „Grünland-Windkraftanlage“ (Widmungsart), die die Aufstellung einer genügenden Anzahl von Windkraftanlagen ermöglicht, um die Vorgaben des NÖ Energiefachplans 2030 zu erreichen. Im Niederösterreichischen Alpenraum – genauer im Anwendungsbereich der Alpenkonvention (seit 2002 in Kraft)

– sind nach dem strengen Überprüfungsvorgang zwei §19-Zonen als „Grünland-Windkraftanlagen“ ausgewiesen. Mit Ausnahme von zwei randlich im Anwendungsbereich der Alpenkonvention gelegenen Gemeinden ist der Alpenraum zur Gänze von Windkraftanlagen frei gehalten. Da die Anwendung dieser Flächenwidmungskategorie nach wie vor in der Hand der Gemeinden liegt, besteht die Möglichkeit zum Bau einer Windkraftanlage in Niederösterreich realiter nur in einer Gemeinde. Denn in der Gemeinde Pyhra (südlich von St. Pölten) hat sich beträchtlicher Widerstand gegen ein Windkraftprojekt aufgebaut. Da sich der Investor (Verbund) offensichtlich zurückgezogen hat, wird in der Gemeinde keine Widmung für die erforderliche Eignungszone mehr benötigt. Die Bürgerinitiative Pyhra will aber im Gemeinderat trotzdem einen Beschluss erwirken, der eine Widmung ablehnt. Bleibt die am äußerst östlichen Rand des Alpen-Perimeters gelegene Gemeinde Schwarzenbach mit der einzigen umsetzbaren §19-Windzone im ge-

samten Niederösterreichischen Alpenraum übrig. Ein deutliches Zeichen der Niederösterreichischen Landesregierung, den Alpenraum nicht noch mehr dem grassierenden Landschaftswandel auszusetzen.

IM ANWENDUNGSBEREICH DER ALPENKONVENTION

Wiederholt wurde an uns die Frage herangetragen, ob es nicht sinnvoll wäre, den Anwendungsbereich der Alpenkonvention (im jeweiligen Bundesland) windkraftfrei zu halten. Das kann nur politisch beantwortet



Es bedarf einer politischen Klärung, ob der Alpenraum windkraftfrei bleibt.

werden, denn die Alpenkonvention und ihre Durchführungsprotokolle wären alleine nicht in der Lage, die Errichtung von Windenergieanlagen abzulehnen. Freilich könnte die Grenze dieses Anwendungsbereiches

* Peter Haßbacher ist Vorsitzender von CIPRA Österreich