

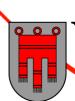
# LAND VORARLBERG

## FRASTANZ – FELDKIRCH

# STADTTUNNEL FELDKIRCH

**Projektänderungen  
UVP Änderungsverfahren gem. § 18b**

## Adaptierung von Auflagen

Projektant		Koordination			
 B E I T L Ziviltechniker GmbH für Landschaftsplanung A-1040 Wien, Möllwaldplatz 4/21 Tel +43 (1) 406 66 90 <a href="http://www.beitl.at">www.beitl.at</a>		 B E I T L Ziviltechniker GmbH für Landschaftsplanung A-1040 Wien, Möllwaldplatz 4/21 Tel +43 (1) 406 66 90 <a href="http://www.beitl.at">www.beitl.at</a>			
PLANDATEN			NAME	DATUM	
Maßstab	-		Permanschlager	Dez. 2025	
Seiten	17				
REVISION	DATUM	BESCHREIBUNG	BEARBEITET	GEPRÜFT	
a			KP	MB	
b					
c					
 Vorarlberg <i>unser Land</i>					
<b>AMT DER VORARLBERGER LANDESREGIERUNG ABTEILUNG STRASSENBAU (VIIb)</b>					
	PROJEKTNR.:		OPERATNR.:	PLANNR.:	
	NAME	DATUM	UNTERSCHRIFT		
Projektleitung Land Vlg	Bernhard Braza	Dezember 2025			
AUSFERTIGUNG				EINLAGE NR.	1.3
-					

## BERICHTERSTELLUNG

 <p>B E I T L Ziviltechniker GmbH für Landschaftsplanung A-1040 Wien, Möllwaldplatz 4/21 Tel +43 (1) 406 66 90 <a href="http://www.beitl.at">www.beitl.at</a></p>	<p><b>Beitl ZT GmbH</b> Möllwaldplatz 4/21 1040 Wien Tel.: 01/406 66 90 Mail: <a href="mailto:office@beitl.at">office@beitl.at</a></p>	<p>Projektkoordination</p>
--	--	----------------------------

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1 Einleitung .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Änderung von bestehenden Auflagen .....</b>	<b>5</b>
2.1 Auflage AA) Weitere Auflagen ( <i>UVP-Bescheid, Nachweis erforderlicher Berechtigungen</i> ) .....	5
2.2 Auflage J.4 Verkehr und Verkehrssicherheit ( <i>BVWG-Erkenntnis, J - Betriebsphase: 1</i> ) .....	6
2.3 Auflage J.5 Verkehr und Verkehrssicherheit ( <i>BVWG-Erkenntnis, J Betriebsphase: 2 a.</i> ) .....	7
2.4 Auflage J.35 Verkehr und Verkehrssicherheit ( <i>UVP-Bescheid, J Empfehlungen zu den Bauphasen, Portal Tosters: Verfuhr Ausbruchmaterial Bauphase 2, 1</i> ) .....	8
2.5 Auflage W.9 Lärmtechnik ( <i>BVWG- Erkenntnis, W 9</i> ) .....	8
2.6 Auflage W.13 Lärmtechnik ( <i>BVWG-Erkenntnis, W 13</i> ) .....	10
2.7 Auflage Y.24 Umweltmedizin ( <i>UVP-Bescheid, Y Empfehlungen 5</i> ) .....	11
2.8 Auflage AC 3 Sonstige Nebenbestimmungen ( <i>BVWG-Erkenntnis, AC Bedingungen: 3</i> ) .....	11
2.9 Auflage AC.4 Sonstige Nebenbestimmungen ( <i>BVWG-Erkenntnis, AC Bedingungen: 4</i> ) .....	15
2.10 Auflage T.65 Wasserbau und Gewässerschutz ( <i>UVP-Bescheid, T.65</i> ) .....	17

## 1 EINLEITUNG

Das rechtskräftig genehmigte Vorhaben „Stadtunnel Feldkirch“ besteht insbesondere aus einem bergmännisch hergestellten Kreisverkehr (als Ringtunnel) und vier Ästen mit den jeweiligen Portalen und Vorportalbereichen mit Anbindung an das bestehende Straßennetz. Alle vier Tunnelstrecken werden über einen zentralen, unterirdischen Kreisverkehr verbunden. Zudem sind die Errichtung einer Gemeindestraße sowie die Verlegung einer 110 kV Erdkabelverbindung Bestandteil des Vorhabens.

Das Vorhaben wurde erstinstanzlich am 15.07.2015 von der UVP-Behörde (Vorarlberger Landesregierung) mit Bescheid zu der GZ Ib-314-2013/0001 genehmigt und zweitinstanzlich vom Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) am 19.06.2019 mit Erkenntnis zu der GZ W193 2114926-1/393E bestätigt.

Das ggst. Vorhaben wurde und wird laufend im Rahmen der fortschreitenden Detail- und Ausschreibungsplanung verifiziert, detailliert und optimiert sowie an aktuelle Veränderungen angepasst. In Folge dieser Prozesse und auch unter Berücksichtigung der Einhaltung der Befristung zur Bauvollendung ist es erforderlich, das genehmigte Vorhaben im Rahmen eines Änderungsvorhabens abzuändern.

Im Zentrum des ggst. Änderungsvorhabens steht die Adaptierung und Optimierung des Bauablaufes. Insbesondere sind die folgenden Projektänderungen Bestandteil des Verfahrens:

- Adaptierung des Bauablaufs
- Änderung der Vortriebsrichtung des Haupttunnels Tosters
- Änderung der Vortriebsrichtung des Erkundungsstollen / Fluchtstollen Tosters
- Änderung der Massenverfuhr des Haupttunnels Tosters (E-LKW statt Bahnverfuhr)
- Änderung der Massenverfuhr des Fluchtstollens Tosters (E-LKW statt Diesel-LKW)
- Adaptierung der Betriebsstation Tosters
- Entfall einer nicht mehr erforderlichen temporären Gewässerschutzanlage inkl. Sammelbecken
- Verzicht auf dingliche Rechte / Reduktion dinglicher Rechte
- Änderung der Fundierung: Errichtung einer Bohrpfahlwand statt einer Ankerwand

Für die Betriebsphase wurde im Rahmen der ggst. Änderungseinreichung die Aktualisierung der Verkehrsdaten des bestehenden Planfalls 2030 auf Basis neuer verkehrlicher Grundlagen (Zähldaten) inkl. einer Überprüfung und Interpretation der Umweltauswirkungen vorgenommen.

## 2 ÄNDERUNG VON BESTEHENDEN AUFLAGEN

Im Rahmen eines Änderungsverfahrens gemäß § 18b UVP-G ist die Behörde nicht nur berechtigt, sondern unter bestimmten Voraussetzungen auch verpflichtet, bestehende Auflagen eines UVP-Genehmigungsbescheides zu überprüfen und gegebenenfalls aufzuheben oder abzuändern. Diese Verpflichtung ergibt sich aus dem Grundsatz der materiellen Rechtsrichtigkeit sowie aus dem Erfordernis, Verwaltungsakte an geänderte rechtliche oder tatsächliche Verhältnisse anzupassen.

§ 18b Abs 1 UVP-G normiert ausdrücklich, dass der Genehmigungsbescheid abzuändern oder mit neuen Auflagen zu versehen ist, wenn dies infolge einer Änderung des Vorhabens oder aufgrund geänderter Umstände erforderlich wird. Daraus folgt im Umkehrschluss, dass auch die Anpassung oder der Entfall bestehender Auflagen zulässig und geboten ist, sofern diese nicht mehr erforderlich, sachlich gerechtfertigt oder rechtlich geboten sind. Im Änderungsverfahren hat die Behörde daher eine umfassende Prüfung dahingehend vorzunehmen, ob die im ursprünglichen Bescheid enthaltenen Auflagen weiterhin notwendig sind oder ob sie – etwa aufgrund einer zwischenzeitlichen Rechtsentwicklung, einer geänderten Sachlage oder einschlägiger höchstgerichtlicher Judikatur – aufzuheben oder anzupassen sind.

Aus Sicht der Antragsteller erscheinen daher die nachfolgenden Änderungen bzw. Adaptierungen geboten:

### 2.1 AUFLAGE AA) WEITERE AUFLAGEN

(UVP-BESCHEID, NACHWEIS ERFORDERLICHER BERECHTIGUNGEN)

*Nachweis erforderlicher Berechtigungen:*

*Vor Baubeginn sind die für die Realisierung des Vorhabens erforderlichen Eigentums- bzw. Bauberechtigungsnachweise vorzulegen*

**Es wird vorgeschlagen, die o.a. Auflage wie folgt abzuändern:**

Die Auflage AA („Nachweis erforderlicher Berechtigungen: Vor Baubeginn sind die für die Realisierung des Vorhabens erforderlichen Eigentums- bzw. Bauberechtigungsnachweise vorzulegen“) wiederholt lediglich die gesetzliche Vorgabe des § 17 Abs 1 UVP-G und entfaltet daher keine eigenständige, über das Gesetz hinausgehende Regelungswirkung. Die Rechtsfolgen hinsichtlich der erforderlichen dinglichen Rechte ergeben sich bereits unmittelbar aus dem Gesetz sowie aus dem Genehmigungsbescheid selbst. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 16.09.2024 (W193 2284884-1) ausdrücklich festgehalten, dass eine derartige Auflage nicht erforderlich ist, da sie lediglich den Gesetzesinhalt wiedergibt und keine zusätzliche Regelung trifft. Aus Gründen der Rechtssicherheit und der Klarheit ist die Auflage daher im Rahmen eines Änderungsverfahrens gemäß § 18b UVP-G gänzlich zu streichen.

## 2.2 AUFLAGE J.4 VERKEHR UND VERKEHRSSICHERHEIT (BVWG-ERKENNTNIS, J - BETRIEBSPHASE: 1)

**Betriebsphase: Kontrolle der Entlastungswirkung:**

Die Begleitmaßnahmen aus der Verkehrsuntersuchung sind im Detail zu planen bzw. zu konkretisieren. Das Detaillkonzept ist der UVP-Behörde mindestens vierzehn Monate vor der Teilinbetriebnahme des Stadtunnel Feldkirch vorzulegen. Ein Jahr vor und nach Teil- und Vollinbetriebnahme des Stadtunnels Feldkirch und weitere 2 Jahre und 5 Jahre danach sind die Verkehrsmengen (Entlastungswirkungen) gemäß der Modellberechnung für das Jahr 2030 durch Querschnittszählungen an der Liechtensteinerstrasse (L 191a) zwischen dem Tunnelportal Tisis und der Bärenkreuzung und an der L 190 zwischen dem Tunnelportal Felsenau und der Bärenkreuzung über vier Monate, über das Jahr verteilt im Februar, Juni, August und November, zu kontrollieren, wobei die Messpunkte im Detaillkonzept anzuführen sind. Im Falle von Überschreitungen der prognostizierten Verkehrszahlen 2030 im betroffenen, entlasteten Straßennetz bzw. einer geringeren Entlastungswirkung sind von den Projektwerbern gemeinsam mit dem zuständigen Straßenerhalter weitere geeignete Maßnahmen zur nachhaltigen und langfristigen Sicherung der prognostizierten Entlastungswirkung zu konzipieren und umzusetzen. Die jährlichen Zählergebnisse samt Erläuterung, Interpretation und gegebenenfalls ein detailliertes Maßnahmenkonzept sind der UVP-Behörde binnen 4 Monaten nach Ende des entsprechenden Kalenderjahres als Nachweis vorzulegen

**Aufgrund des Entfalles der Teilinbetriebnahme wird vorgeschlagen, die o.a. Auflage wie folgt abzuändern:**

**Betriebsphase: Kontrolle der Entlastungswirkung:**

Die Begleitmaßnahmen aus der Verkehrsuntersuchung sind im Detail zu planen bzw. zu konkretisieren. Das Detaillkonzept ist der UVP-Behörde mindestens vierzehn Monate vor der **Teilinbetriebnahme** **Vollinbetriebnahme** des Stadtunnel Feldkirch vorzulegen. Ein Jahr vor und nach **Teil- und** Vollinbetriebnahme des Stadtunnels Feldkirch und weitere 2 Jahre und 5 Jahre danach sind die Verkehrsmengen (Entlastungswirkungen) gemäß der Modellberechnung für das Jahr 2030 durch Querschnittszählungen an der Liechtensteinerstrasse (L 191a) zwischen dem Tunnelportal Tisis und der Bärenkreuzung und an der L 190 zwischen dem Tunnelportal Felsenau und der Bärenkreuzung über vier Monate, über das Jahr verteilt im Februar, Juni, August und November, zu kontrollieren, wobei die Messpunkte im Detaillkonzept anzuführen sind. Im Falle von Überschreitungen der prognostizierten Verkehrszahlen 2030 im betroffenen, entlasteten Straßennetz bzw. einer geringeren Entlastungswirkung sind von den Projektwerbern gemeinsam mit dem zuständigen Straßenerhalter weitere geeignete Maßnahmen zur nachhaltigen und langfristigen Sicherung der prognostizierten Entlastungswirkung zu konzipieren und umzusetzen. Die jährlichen Zählergebnisse samt Erläuterung, Interpretation und gegebenenfalls ein detailliertes Maßnahmenkonzept sind der UVP-Behörde binnen 4 Monaten nach Ende des entsprechenden Kalenderjahres als Nachweis vorzulegen.

## 2.3 AUFLAGE J.5 VERKEHR UND VERKEHRSSECHEIT (BVWG-ERKENNTNIS, J BETRIEBSPHASE: 2 A.)

Betriebsphase:

Um eine Beweissicherung der tatsächlichen gegenüber der prognostizierten verkehrlichen Nachfrageentwicklung zu gewährleisten, wird vorgeschrieben, auf folgenden Streckenabschnitten permanente automatische Zählstellen einzurichten, so ferne diese nicht ohnehin im Prognosejahr existieren:

- a. L191a an der Grenze zu Liechtenstein vor dem Tunnelportal Tisis
- b. L190 zwischen der A14 AST Feldkirch / Frastanz und dem Tunnelportal Felsenau
- c. L61 zwischen Alberweg und Kapellenweg
- d. L53 Illstraße zwischen Kapfweg und Sigmund-Nachbaur-Weg
- e. Alberweg zwischen Eglseestraße (L 61) und Kapfweg
- f. Dorfstraße zwischen Rheinbergerstraße und Carinagasse
- g. Carinagasse zwischen Dorfstraße und geplanter Schulbrüderstraße
- h. Alle Tunneläste

Diese Zählstellen sind ab einem Jahr vor der Teilinbetriebnahme bis 6 Jahre nach der Vollinbetriebnahme jährlich auszuwerten und mit den prognostizierten Verkehrszahlen des relevanten Planfalles 2030 zu vergleichen. Falls die prognostizierten Verkehrszahlen, getrennt betrachtet für Personen- und Lkw-Verkehr, überschritten werden, sind kompensatorische Maßnahmen einzuleiten. Nach Durchführung der Messungen und Auswertungen sind die Jahresergebnisse binnen 4 Monaten gesammelt, ausgewertet und interpretiert der UVP-Behörde zu übermitteln.

Es wird vorgeschlagen, die o.a. Auflage wie folgt abzuändern:

Betriebsphase:

Um eine Beweissicherung der tatsächlichen gegenüber der prognostizierten verkehrlichen Nachfrageentwicklung zu gewährleisten, wird vorgeschrieben, auf folgenden Streckenabschnitten permanente automatische Zählstellen einzurichten, so ferne diese nicht ohnehin im Prognosejahr existieren:

- a. L191a an der Grenze zu Liechtenstein vor dem Tunnelportal Tisis
- b. L190 zwischen der A14 AST Feldkirch / Frastanz und dem Tunnelportal Felsenau
- c. L61 zwischen Alberweg und Kapellenweg
- d. L53 Illstraße zwischen Kapfweg und Sigmund-Nachbaur-Weg
- e. Alberweg zwischen Eglseestraße (L 61) und Kapfweg
- f. Dorfstraße zwischen Rheinbergerstraße und Carinagasse
- g. Carinagasse zwischen Dorfstraße und geplanter Schulbrüderstraße
- h. Alle Tunneläste

Diese Zählstellen sind ab einem Jahr vor der **Teilinbetriebnahme** **Vollinbetriebnahme** bis 6 Jahre nach der Vollinbetriebnahme jährlich auszuwerten und mit den prognostizierten Verkehrszahlen des relevanten Planfalles (**Gesamtverkehrsregelung**) 2030 zu vergleichen. Falls die prognostizierten Verkehrszahlen, getrennt betrachtet für Personen- und Lkw-Verkehr, überschritten werden, sind kompensatorische Maßnahmen einzuleiten. Nach Durchführung der Messungen und Auswertungen sind die Jahresergebnisse binnen 4 Monaten gesammelt, ausgewertet und interpretiert der UVP-Behörde zu übermitteln.

## 2.4 AUFLAGE J.35 VERKEHR UND VERKEHRSSICHERHEIT

(UVP-BESCHEID, J EMPFEHLUNGEN ZU DEN BAUPHASEN, PORTAL  
TOSTERS: VERFUHR AUSBRUCHMATERIAL BAUPHASE 2, 1)

### Verfuhr Ausbruchsmaterial Bauphase 2:

In der Bauphase 2 soll das Ausbruchsmaterial über ein Förderband – welches sich im Fluchtstollen Tosters befindet – Richtung Kreisverkehr gefördert werden, um anschließend das Ausbruchsmaterial per Lkw zur BE – Felsenau zu transportieren. Der Transport mit Lkw zur BE – Felsenau erfolgt unter Verkehr. Entsprechend große Bedeutung kommt der Wirkung der Reifenwaschanlage zu. Verschmutzungen des Straßenraumes (vor allem im Tunnel) sind umgehend zu beseitigen.

Es wird vorgeschlagen, diese Auflage vollständig entfallen zu lassen, da durch die ggst. Änderung (infolge der geänderten Vortriebsrichtung und des damit einhergehenden Entfalles des Förderbandes im Fluchtstollen Tosters) diese Auflage nicht mehr erforderlich ist.

## 2.5 AUFLAGE W.9 LÄRMTECHNIK

(BVWG- ERKENNTNIS, W 9)

Jedenfalls sind repräsentative Messungen des Baulärms für folgende Bereiche und Bauphasen zu Beginn der lärmintensiven Bauarbeiten und danach halbjährlich durchzuführen und der Behörde vorzulegen:

- FE5 von Baumanat 25 bis Baumanat 53
- AS2 von Baumanat 9 bis Baumanat 10
- AS4 von Baumanat 29 bis Baumanat 34
- AS5 von Baumanat 55 bis Baumanat 58
- TI2 von Baumanat 11 bis Baumanat 14
- TI5 von Baumanat 51 bis Baumanat 54
- TI6 von Baumanat 59 bis Baumanat 62
- TI7 von Baumanat 67 bis Baumanat 70
- TI8 von Baumanat 74 bis Baumanat 79
- TO2 von Baumanat 56 bis Baumanat 59
- TO3 von Baumanat 60 bis Baumanat 64
- TO4 von Baumanat 82 bis Baumanat 85
- TO5 von Baumanat 86 bis Baumanat 88
- TO6 von Baumanat 89 bis Baumanat 91
- TO7 von Baumanat 92 bis Baumanat 96

Für die angeführten Bauphasen an ihren jeweiligen Orten ist jener Messpunkt zu ermitteln, der repräsentativ für die Immissionsermittlung des am höchsten betroffenen Immissionsortes ist. Die Lage des am höchsten betroffenen Immissionsortes ist schlüssig nachzuweisen und bei Bedarf durch mehrere zeitgleiche Messungen an verschiedenen möglicherweise betroffenen Punkten zu dokumentieren. Die Messungen sind gemäß der ÖNORM S 5004 „Messung von Schallimmissionen“ über den gesamten Zeitraum der Bautätigkeit an einem Tag (bei Tätigkeiten im Nachtzeitraum für einen 24 Stunden Zeitraum) durchzuführen und die auftretenden

*Geräusche sind nach Bautätigkeiten zu dokumentieren. Aus diesen Messdaten ist über die tatsächlich in dieser Bauphase stattfindenden Ereignisse (LKW Fahrten, eingesetzte Maschinen) unter Berücksichtigung der Einwirkzeit und Bezugszeiten auf die Baulärmindizes gemäß §3 Abs. 2 BStLärmIV hochzurechnen bzw. zu mitteln. Immissionen sind dabei, sofern gemäß §11 Abs. 2 BStLärmIV zutreffend mit einem Anpassungswert zu versehen. Sollten sich hier Überschreitung der Grenzwerte nach §10 Abs. 4 BStLärmIV ergeben, sind unverzüglich Maßnahmen zur Reduzierung unter die Grenzwerte zu setzen.*

**Es wird vorgeschlagen, die o.a. Auflage wie folgt abzuändern:**

*Jedenfalls sind repräsentative Messungen des Baulärms für folgende Bereiche und Bauphasen zu Beginn der lärmintensiven Bauarbeiten und danach halbjährlich durchzuführen und der Behörde vorzulegen:*

- *FE5 von Baumanat 15 bis Baumanat 38*
  - *AS4 von Baumanat 11 bis Baumanat 24*
  - *AS5 von Baumanat 47 bis Baumanat 48*
  - *TI5 von Baumanat 26 bis Baumanat 30*
  - *TI6 von Baumanat 31 bis Baumanat 33*
  - *TI7 von Baumanat 34 bis Baumanat 49*
  - *TI8 von Baumanat 60 bis Baumanat 71*
  - *TO3 von Baumanat 54 bis Baumanat 56*
  - *TO5 von Baumanat 59 bis Baumanat 60 und von Baumanat 64 bis Baumanat 71*
  - *TO6 von Baumanat 61 bis Baumanat 63*
  - *TO7 von Baumanat 34 bis Baumanat 37*
- FE5 von Baumanat 25 bis Baumanat 53**
- AS2 von Baumanat 9 bis Baumanat 10**
- AS4 von Baumanat 29 bis Baumanat 34**
- AS5 von Baumanat 55 bis Baumanat 58**
- TI2 von Baumanat 11 bis Baumanat 14**
- TI5 von Baumanat 51 bis Baumanat 54**
- TI6 von Baumanat 59 bis Baumanat 62**
- TI7 von Baumanat 67 bis Baumanat 70**
- TI8 von Baumanat 74 bis Baumanat 79**
- TO2 von Baumanat 56 bis Baumanat 59**
- TO3 von Baumanat 60 bis Baumanat 64**
- TO4 von Baumanat 82 bis Baumanat 85**
- TO5 von Baumanat 86 bis Baumanat 88**
- TO6 von Baumanat 89 bis Baumanat 91**
- TO7 von Baumanat 92 bis Baumanat 96**

Für die angeführten Bauphasen an ihren jeweiligen Orten ist jener Messpunkt zu ermitteln, der repräsentativ für die Immissionsermittlung des am höchsten betroffenen Immissionsortes ist. Die Lage des am höchsten betroffenen Immissionsortes ist schlüssig nachzuweisen und bei Bedarf durch mehrere zeitgleiche Messungen an verschiedenen möglicherweise betroffenen Punkten zu dokumentieren. Die Messungen sind gemäß der ÖNORM S 5004 „Messung von Schallimmissionen“ über den gesamten Zeitraum der Bautätigkeit an einem Tag (bei Tätigkeiten im Nachtzeitraum für einen 24 Stunden Zeitraum) durchzuführen und die auftretenden Geräusche sind nach Bautätigkeiten zu dokumentieren. Aus diesen Messdaten ist über die tatsächlich in dieser Bauphase stattfindenden Ereignisse (LKW Fahrten, eingesetzte Maschinen) unter Berücksichtigung der Einwirkzeit und Bezugszeiten auf die Baulärmindizes gemäß §3 Abs. 2 BStLärmIV hochzurechnen bzw. zu mitteln. Immissionen sind dabei, sofern gemäß §11 Abs. 2 BStLärmIV zutreffend mit einem Anpassungswert zu versehen. Sollten sich hier Überschreitung der Grenzwerte nach §10 Abs. 4 BStLärmIV ergeben, sind unverzüglich Maßnahmen zur Reduzierung unter die Grenzwerte zu setzen.

## 2.6 AUFLAGE W.13 LÄRMTECHNIK (BVWG-ERKENNTNIS, W 13)

Für die betroffenen Anrainer der Objekte L19 im Teilausbau und der Objekte A22, T11, T12, T13, T14, T30, T31, T35, T36, T41, T42, T46, T47, T62, T63, T64, T65, T67, T68, T69, T71, T73, T74, T75, T76, T78, T80, T81, T82, T83, T84, T85, T86, T87, T88, T90 und T91 im Vollausbau (Bezeichnung nach Einlage TP 05.01-01a/1 Aktualisierung 2018) ist der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, zu prüfen. Dazu sind Detailuntersuchungen mittels Berechnungen nach RVS 04.02.11 (inkl. 2. Abänderung 2009 und Arbeitspapier Nr. 18 zur RVS) durchzuführen. Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt OIB-Richtlinie 5 Schallschutz. Bei der Detailuntersuchung sind Immissionswerte bei Bedarf für neu hinzugekommene Gebäude oder Aufenthaltsräume (Dachgeschoßausbauten) zu ergänzen. Gemäß dem Ergebnis der Detailevaluierung ist der objektseitige Lärmschutz so rechtzeitig nachweislich anzubieten, dass die Umsetzung der Maßnahmen (Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen) vor Betriebsfreigabe erfüllt ist. Die Maßnahme gilt auch dann als rechtzeitig erfüllt, wenn innerhalb von 3 Monaten keine Reaktion des Eigentümers oder sonstigen Berechtigten auf das Angebot erfolgt ist, oder der Umsetzung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vom Eigentümer oder sonstigen Berechtigten nicht zugestimmt wurde. In diesen Fällen bleibt jedoch der Anspruch des Eigentümers oder sonst Berechtigten auf Lärmschutz gemäß den festgelegten Richtwerten für die Betriebsphasen jedenfalls für einen Zeitraum von 3 Jahren ab Verkehrsfreigabe bestehen.

Es wird vorgeschlagen, die o.a. Auflage wie folgt abzuändern:

Für die betroffenen Anrainer der Objekte L19 im Teilausbau und der Objekte A22, T11, T12, T13, T14, T30, T31, T35, T36, T41, T42, T46, T47, T62, T63, T64, T65, T67, T68, T69, T71, T73, T74, T75, T76, T78, T80, T81, T82, T83, T84, T85, T86, T87, T88, T90 und T91 im Vollausbau A05, A17, A18, A22, L15, L16, L18, L36, L37 (Bezeichnung nach Einlage 5.02 Aktualisierung 2015) ist der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, zu prüfen. Dazu sind Detailuntersuchungen mittels Berechnungen nach RVS 04.02.11 (inkl. 2. Abänderung 2009 und Arbeitspapier Nr. 18 zur RVS) durchzuführen. Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt OIB-Richtlinie 5 Schallschutz. Bei der Detailuntersuchung sind Immissionswerte bei Bedarf für neu hinzugekommene Gebäude oder Aufenthaltsräume (Dachgeschoßausbauten) zu ergänzen. Gemäß dem Ergebnis der Detailevaluierung ist der objektseitige Lärmschutz so rechtzeitig nachweislich anzubieten, dass die Umsetzung der Maßnahmen (Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen) vor Betriebsfreigabe erfüllt ist. Die Maßnahme gilt auch dann als rechtzeitig erfüllt, wenn innerhalb von 3 Monaten keine Reaktion des Eigentümers oder sonstigen Berechtigten auf das

Angebot erfolgt ist, oder der Umsetzung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vom Eigentümer oder sonstigen Berechtigten nicht zugestimmt wurde. In diesen Fällen bleibt jedoch der Anspruch des Eigentümers oder sonst Berechtigten auf Lärmschutz gemäß den festgelegten Richtwerten für die Betriebsphasen jedenfalls für einen Zeitraum von 3 Jahren ab Verkehrsfreigabe bestehen.

## 2.7 AUFLAGE Y.24 UMWELTMEDIZIN (UVP-BESCHEID, Y EMPFEHLUNGEN 5)

Beschleunigte Bestandslärmansanierung gemäß ÖN S5021. Die im Projekt geplanten Lärmschutzwände sollten gleich zu Beginn der jeweiligen Bauphasen errichtet werden. Der Einbau von Lärmschutzfenstern beim Portalbereich Tosters entlang des Alberwegs und der L61 im Abschnitt Alberweg bis Werdenbergstraße sollte spätestens vor dem Vollausbau und für die Häuser T31, T35 und T42 spätestens vor dem Teilausbau angeboten werden.

Es wird vorgeschlagen, die o.a. Empfehlung entfallen zu lassen, da die im Projekt geplanten Lärmschutzwände bereits errichtet sind bzw. sich in Errichtung befinden. Außerdem liegen die bereits verordneten Geschwindigkeiten in den relevanten Bereichen bei 30 km/h.

## 2.8 AUFLAGE AC 3 SONSTIGE N

### 2.9 EBENBESTIMMUNGEN (BVWG-ERKENNTNIS, AC BEDINGUNGEN: 3)

Spätestens ab der Teilinbetriebnahme hat die Umsetzung bzw. In-Kraft-Setzung folgender Begleitmaßnahmen zu erfolgen, die aus fachlicher Sicht geeignet sind, die in den Einreichunterlagen (TP\_03.01-01a, Punkt 7.3) beschriebenen und der Modellberechnung unterstellten, auf die Begleitmaßnahmen zurückzuführenden, langfristigen innerstädtischen Entlastungswirkungen zu erreichen; die Umsetzung dieser Begleitmaßnahmen muss bis spätestens 6 Monate nach Teil- bzw. Vollinbetriebnahme des Vorhabens abgeschlossen sein:

a) Ausweitung des LKW-Fahrverbots für LKW ab 3,5 t auf den entlasteten Straßenzügen:

- LKW-Durchfahrverbot auf der L 190 ab Portal Felsenau bis Bärenkreuzung (im Teil- und Vollausbau)
- LKW-Durchfahrverbot auf der L 191a von der Bärenkreuzung bis Portal Altstadt (im Teil- und Vollausbau)
- LKW-Durchfahrverbot auf der L 191a von der Bärenkreuzung bis Portal Tisis (im Teil- und Vollausbau)
- LKW-Durchfahrverbot auf der L 53 durch den Ardetzenbergtunnel (im Vollausbau)

b) L 191a vom Portal Tisis bis Bärenkreuzung:

Verordnung eines Tempolimits von 30 km/h zur Erhöhung des Verkehrswiderstandes, wobei die Neugestaltung des Straßenraumes so zu erfolgen hat, dass die Einhaltung dieses Tempolimits sichergestellt ist; dies jeweils in Abhängigkeit von den im Projektoperat TP 03.01-01a/3 angeführten Verkehrszahlen nach Eröffnung des Tunnels im Teil- bzw. Vollausbau und unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des nicht motorisierten Straßenverkehrs hinsichtlich der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit.

c) L 190/L191a/L53 Bärenkreuzung:

Anpassung der Signalsteuerung und der Neugestaltung des Kreuzungsplateaus zur Erhöhung der Verkehrswiderstände insbesondere für die Relation L 190/L 191a, wobei auf die Bedürfnisse des nicht motorisierten Straßenverkehrs hinsichtlich der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit Bedacht zu nehmen ist.

d) L 190, Schlossgraben zwischen Saalbaugasse und Wichnergasse:

Verordnung eines Tempolimits von 40 km/h zur Erhöhung des Verkehrswiderstandes, wobei die Neugestaltung des Straßenraumes so zu erfolgen hat, dass die Einhaltung dieses Tempolimits sichergestellt ist unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des nicht motorisierten Straßenverkehrs hinsichtlich der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit.

e) L 190, Walgaustraße ab Portal Felsenau bis Schattenbergtunnel:

Verordnung eines Tempolimits von 50 km/h.

f) L 61 Alberweg zwischen Heidenweg und Egelseestraße:

Verordnung eines Tempolimits von 30 km/h im Alberweg zwischen Heidenweg und Egelseestraße und von 40 km/h in der Egelseestraße zwischen Lehenweg und Pfarrer-Weißenhaar-Straße) zur Erhöhung des Verkehrswiderstandes, wobei die Neugestaltung des Straßenraumes im Alberweg so zu erfolgen hat, dass die Einhaltung dieses Tempolimits sichergestellt ist unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des nicht motorisierten Straßenverkehrs hinsichtlich der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit.

g) Gisingen-Süd:

Anpassung der Signalsteuerungen VLSA L 53 – Hämmerlestraße und VLSA L 53 – Illstraße – Kapfweg bei Vollausbau zur Verkehrslenkung in Richtung Portal Kapfweg (Tunnelportal Tosters).

h) Anbindung LKH:

Umgestaltung des Kreuzungsbereiches Alberweg – Kapfweg – Hohle Gasse bei Vollausbau zur Verkehrslenkung in Richtung Portal Kapfweg (Tunnelportal Tosters). Verordnung eines Tempolimits von 30 km/h für die gesamten Straßenzüge Carinagasse und Rheinbergergasse bei Vollausbau.

i) L 60 Nofler Straße – Ketschelenstraße – Gemeindestraßennetz Gisingen:

Verordnung eines Tempolimits von 40 km/h auf der L 60 zwischen Kreisverkehr Nofels und Ortsausfahrt Gisingen und auf der Hämmerlestraße zwischen der L 60 und der Bifangstraße sowie von 50 km/h auf den übrigen Landesstraßen und 30 km/h auf den übrigen Gemeindestraßen (Ausnahme Hämmerlestraße), wobei die Neugestaltung des Straßenraumes der L 60 so zu erfolgen hat, dass die Einhaltung dieses Tempolimits sichergestellt ist; dies zur Erhöhung des Verkehrswiderstandes im Gemeindestraßennetz Gisingen und unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des nicht motorisierten Straßenverkehrs hinsichtlich der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit.

j) Pförtnerungen L 190, Walgaustraße:

Errichtung von Pförtnerungen im Bereich der neuen Einbindung L 66, Göfiser Straße, und auf der L 190 Bahnhofstraße bzw. Reichsstraße.

Optimierung des öffentlichen Verkehrs durch Staumanagement (Stauverlagerung dorthin, wo eine separate Busspur vorhanden ist).

**Es wird vorgeschlagen, die o.a. Auflage wie folgt abzuändern:**

Spätestens ab der **Teilinbetriebnahme** **Vollinbetriebnahme** hat die Umsetzung bzw. In-Kraft-Setzung folgender Begleitmaßnahmen zu erfolgen, die aus fachlicher Sicht geeignet sind, die in den Einreichunterlagen (TP\_03.01-01a, Punkt 7.3) beschriebenen und der Modellberechnung unterstellt, auf die Begleitmaßnahmen zurückzuführenden, langfristigen innerstädtischen Entlastungswirkungen zu erreichen; **der Beginn der Bauarbeiten zur Umsetzung dieser Begleitmaßnahmen muss bis spätestens 12 Monate nach**

**Vollinbetriebnahme des Vorhabens erfolgen die Umsetzung dieser Begleitmaßnahmen muss bis spätestens 6 Monate nach Teil- bzw. Vollinbetriebnahme des Vorhabens abgeschlossen sein:**

a) Ausweitung des LKW-Fahrverbots für LKW ab 3,5 t auf den entlasteten Straßenzügen:

- LKW-Durchfahrverbot auf der L 190 ab Portal Felsenau bis Bärenkreuzung (im Teil- und Vollausbau)
- LKW-Durchfahrverbot auf der L 191a von der Bärenkreuzung bis Portal Altstadt (im Teil- und Vollausbau)
- LKW-Durchfahrverbot auf der L 191a von der Bärenkreuzung bis Portal Tisis (im Teil- und Vollausbau)
- LKW-Durchfahrverbot auf der L 53 durch den Ardetzenbergtunnel (im Vollausbau)

b) L 191a vom Portal Tisis bis Bärenkreuzung:

Verordnung eines Tempolimits von 30 km/h zur Erhöhung des Verkehrswiderstandes, wobei die Neugestaltung des Straßenraumes so zu erfolgen hat, dass die Einhaltung dieses Tempolimits sichergestellt ist, dass die Einhaltung des Tempolimits bestmöglich durch die Gestaltungsmaßnahmen unterstützt wird; dies jeweils in Abhängigkeit von den im Projektoperat TP 03.01-01a/3 angeführten Verkehrszahlen nach Eröffnung des Tunnels im Teil- bzw. Vollausbau und unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des nicht motorisierten Straßenverkehrs hinsichtlich der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit.

c) L 190/L191a/L53 Bärenkreuzung:

Anpassung der Signalsteuerung und der Neugestaltung des Kreuzungsplateaus zur Erhöhung der Verkehrswiderstände insbesondere für die Relation L 190/L 191a, wobei auf die Bedürfnisse des nicht motorisierten Straßenverkehrs hinsichtlich der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit Bedacht zu nehmen ist.

d) L 190, Schlossgraben zwischen Saalbaugasse und Wichnergasse:

Verordnung eines Tempolimits von 40 km/h zur Erhöhung des Verkehrswiderstandes, wobei die Neugestaltung des Straßenraumes so zu erfolgen hat, dass die Einhaltung dieses Tempolimits sichergestellt ist, dass die Einhaltung des Tempolimits bestmöglich durch die Gestaltungsmaßnahmen unterstützt wird ist unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des nicht motorisierten Straßenverkehrs hinsichtlich der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit.

e) L 190, **Vorarlberger Straße** ab Portal Felsenau bis Schattenbergtunnel:

Verordnung eines Tempolimits von 50 km/h.

f) L 61 Alberweg zwischen Heidenweg und Egelseestraße:

Verordnung eines Tempolimits von 30 km/h im Alberweg zwischen Heidenweg und Egelseestraße und von 30km/h in der Egelseestraße zwischen Lehenweg und Pfarrer-Weißhaar-Straße) zur Erhöhung des Verkehrswiderstandes, wobei die Neugestaltung des Straßenraumes im Alberweg so zu erfolgen hat, dass die Einhaltung dieses Tempolimits sichergestellt ist, dass die Einhaltung des Tempolimits bestmöglich durch die Gestaltungsmaßnahmen unterstützt wird unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des nicht motorisierten Straßenverkehrs hinsichtlich der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit.

g) Gisingen-Süd:

Anpassung der Signalsteuerungen VLSA L 53 – Hämmerlestraße und VLSA L 53 – Illstraße – Kapfweg bei Vollausbau zur Verkehrslenkung in Richtung Portal Kapfweg (Tunnelportal Tosters).

h) Anbindung LKH:

Umgestaltung des Kreuzungsbereiches Alberweg – Kapfweg – Hohle Gasse bei Vollausbau zur Verkehrslenkung in Richtung Portal Kapfweg (Tunnelportal Tosters). Verordnung eines Tempolimits von 30 km/h für die gesamten Straßenzüge Carinagasse und Rheinbergergasse bei Vollausbau.

i) L 60 Nofler Straße – Ketschelenstraße – Gemeindestraßennetz Gisingen:

Verordnung eines Tempolimits von 40 km/h auf der L 60 zwischen Kreisverkehr Nofels und Ortsausfahrt Gisingen und auf der Hämmerlestraße zwischen der L 60 und der Bifangstraße sowie von 50 km/h auf den übrigen Landesstraßen und 30 km/h auf den übrigen Gemeindestraßen (Ausnahme Hämmerlestraße), wobei die Neugestaltung des Straßenraumes der L 60 so zu erfolgen hat, **dass die Einhaltung dieses Tempolimits sichergestellt ist dass die Einhaltung des Tempolimits bestmöglich durch die Gestaltungsmaßnahmen unterstützt wird**; dies zur Erhöhung des Verkehrswiderstandes im Gemeindestraßennetz Gisingen und unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des nicht motorisierten Straßenverkehrs hinsichtlich der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit.

j) Pförtnerungen L 190, Walgastraße:

Errichtung von Pförtnerungen im Bereich der **neuen** Einbindung L 66, Göfiser Straße, und auf der L 190 Bahnhofstraße bzw. Reichsstraße. Optimierung des öffentlichen Verkehrs durch Staumanagement (Stauverlagerung dorthin, wo eine separate Busspur vorhanden ist).

## 2.10 AUFLAGE AC.4 SONSTIGE NEBENBESTIMMUNGEN (BVWG-ERKENNTNIS, AC BEDINGUNGEN: 4)

Die Antragsteller haben der UVP-Behörde vor Inbetriebnahme oder Teilinbetriebnahme – darunter ist eine gänzliche oder teilweise Verkehrsfreigabe des Vorhabens oder eines Vorhabensteiles zu verstehen – nachzuweisen, dass durch geeignete Maßnahmen erreicht wird, dass es auf der L 191 und der Liechtensteinerstraße höchstens zu „hin und wieder“ auftretenden Stauerscheinungen kommt, die durch die LKW-Abfertigung beim Zollamt Tisis ausgelöst werden. Nicht als Vorhaben oder Vorhabensteil im Sinne dieser Bedingung gilt die mitbeantragte Verlegung oder Teilverlegung der 110-kV-Leitung. „Hin und wieder auftretende Stauerscheinungen“ im Sinne dieser Bedingung sind Stauerscheinungen, welche der Situation von 2012 entsprechen. Das bedeutet, dass der LKW-Stau an höchstens 33 Staufunden im Jahr und an höchstens 16 Tagen im Jahr auftritt. Als „Stau“ im Sinne dieser Bedingung gilt eine stehende Kolonne von mindestens 12 Sattelzügen bzw. Kraftwagenzügen auf der L 191 oder der Liechtensteinerstraße, gerechnet von der derzeitigen Einfahrt des LKW-Abstellplatzes (dazwischen müssen Zufahrten freigehalten werden).

Als geeignete Maßnahmen sind insbesondere (jeweils alternativ oder kombiniert) anzusehen:

- Vor-Ort-Sicherheitsdienst zur Einweisung der LKW-Fahrer:

Der Sicherheitsdienst weist die LKW-Fahrer zu den freien Parkplätzen auf dem Zollhof und unterstützt sie bei der Zollabfertigung.

- Wartefläche mit Abrufanlage:

Auf einer oder mehreren Zulaufstrecken zum Zollamt Tisis wird eine LKW- Abrufanlage mit Warteflächen errichtet, sodass eine oder mehrere LKW- Wartespuren zur Verfügung stehen. Durch entsprechende technische und/oder verkehrsleitende Maßnahmen wird sichergestellt, dass die LKWs mittels der Abrufanlage auf der Wartespur durch ihre Lenker angehalten werden, bis sie elektronisch abgerufen werden.

- Binnenzollamt:

Es wird ein neues Binnenzollamt eingerichtet oder das Binnenzollamt Wolfurt angepasst, damit dort die Verzollung der LKW erfolgen kann. Damit wird die Aufenthaltszeit am Grenzzollamt Tisis minimiert.

- Verkehrsorganisatorische Maßnahmen auf dem Zollhof und der L 191a. :

Es wird ein Nacht Fahrverbot auf der L 191 und der Liechtensteinerstraße erlassen, sodass sich der LKW-Zollhof vor Beginn der Abfertigung nicht füllen kann und die LKWs erst zum Zollamt gelangen können, wenn die Abfertigung beginnt. Gleichzeitig erfolgt eine Abschränkung des LKW-Zollhofes, verbunden mit einem Parkverbot während der Nachtstunden und einem entsprechenden zeitlich begrenzten Halte- und Parkverbot auf der Liechtensteinerstraße. Durch diese Maßnahme können die LKW erst zum Zollamt fahren, wenn auch die Abfertigung begonnen hat.

- Inhaltlich gleichartige Maßnahmen :

Alternativ zu den oben in den Punkten a) bis d) genannten Maßnahmen können andere Maßnahmen mit gleicher Wirkung gesetzt werden.

Die Erfüllung der Bedingung ist der Behörde beginnend ab der Teilinbetriebnahme des Vorhabens bis sechs Jahre nach der Vollinbetriebnahme nachzuweisen. Die gesetzten Maßnahmen und die Ergebnisse der Wirksamkeitsüberprüfung sind der Behörde in Form von halbjährlichen Berichten zu übermitteln.

Es wird vorgeschlagen, die o.a. Auflage wie folgt abzuändern:

**Es sind geeignete verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu setzen, die sicherstellen, dass kein LKW-Rückstau bis zum Kreuzungsbereich L191a/L191 (Portalkreuzung Tisis) zurückreicht und der Verkehrsabfluss aus dem Tunnel Richtung Staatsgrenze gewährleistet ist. Die Antragsteller haben der UVP-Behörde vor Inbetriebnahme oder Teilinbetriebnahme – darunter ist eine gänzliche oder teilweise Verkehrsfreigabe des Vorhabens oder**

**ein Verfahrensteil zu verstehen – nachzuweisen, dass durch geeignete Maßnahmen erreicht wird, dass es auf der L 191 und der Liechtensteinerstraße höchstens zu „hin und wieder“ auftretenden Stauerscheinungen kommt, die durch die LKW-Abfertigung beim Zollamt Tisis ausgelöst werden. Nicht als Verfahren oder Verfahrensteil im Sinne dieser Bedingung gilt die mitbeantragte Verlegung oder Teilverlegung der 110-kV-Leitung. „Hin und wieder auftretende Stauerscheinungen“ im Sinne dieser Bedingung sind Stauerscheinungen, welche der Situation von 2012 entsprechen. Das bedeutet, dass der LKW-Stau an höchstens 33 Staustunden im Jahr und an höchstens 16 Tagen im Jahr auftritt. Als „Stau“ im Sinne dieser Bedingung gilt eine stehende Kolonne von mindestens 12 Sattelzügen bzw. Kraftwagengüzen auf der L 191 oder der Liechtensteinerstraße, gerechnet von der derzeitigen Einfahrt des LKW-Abstellplatzes (dazwischen müssen Zufahrten freigehalten werden).**

Als geeignete mögliche Maßnahmen sind insbesondere (jeweils alternativ oder kombiniert) anzusehen:

**Vor-Ort Sicherheitsdienst zur Einweisung der LKW-Fahrer:**

**Der Sicherheitsdienst weist die LKW-Fahrer zu den freien Parkplätzen auf dem Zollhof und unterstützt sie bei der Zollabfertigung.**

- **Wartefläche mit Abrufanlage:**

Auf einer oder mehreren Zulaufstrecken zum Zollamt Tisis wird eine LKW- Abrufanlage mit Warteflächen errichtet, sodass eine oder mehrere LKW- Wartespuren zur Verfügung stehen. Durch entsprechende technische und/oder verkehrsleitende Maßnahmen wird sichergestellt, dass die LKWs mittels der Abrufanlage auf der Wartespur durch ihre Lenker angehalten werden, bis sie elektronisch abgerufen werden.

- **Binnenzollamt:**

**Es wird ein neues Binnenzollamt eingerichtet oder das Binnenzollamt Wolfurt angepasst, damit dort die Verzollung der LKW erfolgen kann. Damit wird die Aufenthaltszeit am Grenzzollamt Tisis minimiert.**

- **Verkehrsorganisatorische Maßnahmen auf dem Zollhof und der L 191a. :**

Es wird ein Nachtfahrverbot auf der L 191 und der Liechtensteinerstraße erlassen, sodass sich der LKW-Zollhof vor Beginn der Abfertigung nicht füllen kann und die LKWs erst zum Zollamt gelangen können, wenn die Abfertigung beginnt. Gleichzeitig erfolgt eine Abschränkung des LKW-Zollhofes, verbunden mit einem Parkverbot während der Nachtstunden und einem entsprechenden zeitlich begrenzten Halte- und Parkverbot auf der Liechtensteinerstraße. Durch diese Maßnahme können die LKW erst zum Zollamt fahren, wenn auch die Abfertigung begonnen hat.

- **Inhaltlich gleichartige Maßnahmen:**

Alternativ zu den oben in den Punkten genannten Maßnahmen können andere Maßnahmen mit gleicher Wirkung gesetzt werden (z.B. elektronische Zollabfertigung).

Die Erfüllung der Bedingung ist der Behörde beginnend ab der Vollinbetriebnahme des Vorhabens bis sechs Jahre nach der Vollinbetriebnahme nachzuweisen. Die gesetzten Maßnahmen und die Ergebnisse der Wirksamkeitsüberprüfung sind der Behörde in Form von halbjährlichen Berichten zu übermitteln.

## 2.11 AUFLAGE T.65 WASSERBAU UND GEWÄSSERSCHUTZ (UVP-BESCHEID, T.65)

*Der Bauzeitplan ist so abzustimmen, dass eine Beschickung des Filterbeckens erst nach Etablierung des Grasbewuchses erfolgt. Die Beckenerstellung muss daher am Beginn der Bauarbeiten erfolgen. Während der Anwachsphase ist auf die regelmäßige Bewässerung der Ansaat zu achten.*

**Es wird vorgeschlagen, die o.a. Auflage wie folgt abzuändern:**

*Der Bauzeitplan ist so abzustimmen, dass eine Beschickung des Filterbeckens erst nach Etablierung des Grasbewuchses erfolgt. ~~Die Beckenerstellung muss daher am Beginn der Bauarbeiten erfolgen.~~ Während der Anwachsphase ist auf die regelmäßige Bewässerung der Ansaat zu achten.*