

Per E-Mail vorab
(land@vorarlberg.at)

Dr. Michael Hecht
Partner
T: +43 1 537 70 - 117
E: michael.hecht@fwp.at

REKOMMANDIERT

An die
Vorarlberger Landesregierung
Amt der Vorarlberger Landesregierung
Römerstraße 15
6901 Bregenz

GZ: Ib-314-2013/0001-2224-37

Wien, 26. Juni 2026
fwp/3141805.7

- Antragsteller:**
- 1. Land Vorarlberg**
Römerstraße 15
6901 Bregenz
 - 2. Stadt Feldkirch**
Schmiedgasse 1-3
6800 Feldkirch
 - 3. Vorarlberger Energienetze GmbH**
Weidachstraße 10
6900 Bregenz

**alle drei vertreten
durch:**

Fellner Wratzfeld & Partner
Rechtsanwälte GmbH
Schottenring 12, 1010 Wien
RA Code P 130572, Vollmacht erteilt

wegen:

Schreiben vom 27.2.2026 betreffend die
Erteilung einer Änderungsgenehmigung
gemäß § 18b UVP-G für das Vorhaben
„Stadttunnel Feldkirch“

1-fach
1 Beilage
1 USB Stick

Antragspräzisierung und Urkundenvorlage

Mit Schreiben vom 27.2.2026 zur GZ Ib-314-2013/0001-2224-37 erteilte die Vorarlberger Landesregierung den Antragstellern einen Verbesserungsauftrag betreffend die mit Antrag vom 22.12.2025 beantragte Erteilung einer Änderungsgenehmigung gemäß § 18b UVP-G. Diesbezüglich erstatten die Antragsteller nachfolgende

Antragspräzisierung und Urkundenvorlage

und führen aus wie folgt:

1. Antragspräzisierung

Mit Antrag vom 22.12.2025 stellten die Antragsteller einen Antrag auf Erteilung einer Änderungsgenehmigung gemäß § 18b UVP-G. Nachfolgend wird dieser Antrag wie folgt präzisiert und konkretisiert:

1.1. Entfall der Bohrpfahlwand

Im Schreiben vom 22.12.2025 wurde die Genehmigung der Änderung einer Fundierung (Bohrpfahlwand statt Ankerwand) beantragt.

Diese ursprünglich beabsichtigte Änderung entfällt zur Gänze und die Ausführung der Fundierung erfolgt gemäß dem rechtskräftigen UVP-Genehmigungsbescheid.

Die Antragsteller präzisieren ihren diesbezüglichen Antrag dahingehend, dass diese Änderung nicht mehr Gegenstand des Antrags ist.

1.2. Unterlagenumfang

Mit Schreiben vom 27.2.2026 wurde auch ausdrücklich um Stellungnahme ersucht, inwieweit die Betriebsphase durch die gegenständlichen Projektänderungen – insbesondere im Hinblick auf die geänderte Massenverfuhr mittels E-LKW – berührt ist, und eine diesbezügliche rechtliche Präzisierung des Antrags gefordert.

Diesbezüglich wird klargestellt, dass die verfahrensgegenständlichen Projektänderungen den Bauablauf und somit die Bauphase betreffen. Eine unmittelbare Betroffenheit der Betriebsphase durch die beantragten Änderungen liegt nicht vor – keine der gegenständlichen Projektänderungen betrifft die Betriebsphase im Sinne des verkehrlichen Betriebs des Gesamtvorhabens während der Vollverkehrsfreigabe. Die in den bisherigen Einreichunterlagen enthaltenen Ausführungen zur Betriebsphase dienten lediglich erläuternden und informativen

Zwecken, ohne eigenständige verfahrensrechtliche Relevanz für die Beurteilung der gegenständlichen Projektänderungen.

1.3. Adaptierung von Auflagen

Um die Genehmigungsfähigkeit herzustellen, sind im Änderungsgenehmigungsbescheid Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen oder sonstige Nebenbestimmungen des ursprünglichen Genehmigungsbescheids anzupassen.¹

Hinsichtlich der aus Sicht der Antragsteller im Rahmen des Änderungsverfahrens gemäß § 18b UVP-G erforderlichen Änderungen bzw Anpassungen von Auflagen wird auf die fachliche Unterlage „Adaptierung von Auflagen“ verwiesen (siehe dazu Einlage 1.3). Eine Adaptierung der Auflage T.65 Gewässerschutz ist aus Sicht der Antragsteller nicht mehr erforderlich.

1.4. Verbleibende Änderungen

Auf Basis der gegenständlichen Antragspräzisierung verbleiben nachfolgende Projektänderungen als Gegenstand des anhängigen Änderungsgenehmigungsverfahrens:

- Adaptierung von Auflagen (siehe dazu Punkt 1.3.);
- Adaptierung des Bauablaufs (siehe dazu Punkt 1.4.1.);
- Änderung der Vortriebsrichtung des Haupttunnel Tosters (siehe dazu Punkt 1.4.2.);
- Änderung der Vortriebsrichtung des Fluchtstollen Tosters (siehe dazu Punkt 1.4.3.);
- Änderung der Massenverfuhr (siehe dazu Punkt 1.4.4.);
- Entfall einer nicht mehr erforderlichen temporären Gewässerschutzanlage inkl Sammelbecken (siehe dazu Punkt 1.4.5.);

¹ Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON^{2.00} § 18b Rz 23 (Stand 1.7.2024, rdb.at).

- Adaptierung der Betriebsstation Tosters (siehe dazu Punkt 1.4.6.) und
- Verzicht auf dingliche Rechte (siehe dazu Punkt 1.4.7.).

Nachfolgend werden die einzelnen Projektänderungen kurz dargestellt. Hinsichtlich dieser geplanten Änderungen wurden fachliche Beurteilungen eingeholt, aus denen sich die Umweltverträglichkeit sowie die technischen Details der geplanten Änderungen ergeben. Die Unterlagen werden dieser Antragspräzisierung als Konvolut beigelegt und bilden einen integrierenden Bestandteil.

1.4.1. Adaptierung des Bauablaufs

Die gegenständliche Änderung sieht eine zeitlich optimierte und komprimierte Errichtung der bescheidgemäß vorgeschriebenen Grobbauzeitpläne vor, um den behördlichen Termin „Bauvollendung“ 2030 einhalten zu können. Der Vortrieb des Tunnelastes Tosters inklusive parallelem Fluchtstollen beginnt nun vom bergmännisch hergestellten Kreisverkehr aus. Durch die gegenständliche Änderung des Bauablaufes entfällt die Teilverkehrsfreigabe. Stattdessen ist nun vorgesehen, dass nach der vollständigen Fertigstellung des gesamten Vorhabens die Verkehrsfreigabe für das gesamte Projekt erfolgt.

Für eine detaillierte Darstellung der beantragten Änderung, einschließlich der Abgrenzung und Gegenüberstellung zum genehmigten Bestand sowie der fachlichen Beurteilung der daraus resultierenden Auswirkungen ist insbesondere auf die Einlage 2.1 (Zusammenfassender Umweltbericht – Beurteilung der Projektänderungen) zu verweisen.

1.4.2. Änderung der Vortriebsrichtung des Haupttunnel Tosters

Die gegenständliche Änderung sieht vor, den Haupttunnel Tosters vom Kreisverkehr beginnend Richtung Portal Tosters („von innen nach außen“) aufzufahren. Das Ausbruchsmaterial wird mit Schuttermulden im Baufeld zur BE-Fläche Felsenau gebracht. Die Materialversorgung (Spritzbeton, Bewehrung, Innenschalenbeton, Rohrleitungen etc) erfolgt über das Baufeld bzw über die bereits ausgebrochenen Tunnelröhren.

Durch die geänderte Vortriebsrichtung kann der Vortrieb über das Baufeld versorgt werden. Auch das mehrfache Umladen des Ausbruchsmaterials entfällt, wodurch sich zeitliche Einsparungen und wirtschaftliche Vorteile ergeben.

Für eine detaillierte Darstellung der beantragten Änderung, einschließlich der Abgrenzung und Gegenüberstellung zum genehmigten Bestand sowie der fachlichen Beurteilung der daraus resultierenden Auswirkungen ist auf die Einlage 2.1 zu verweisen.

1.4.3. Änderung der Vortriebsrichtung des Fluchtstollen Tosters

Durch die gegenständliche Änderung der Vortriebsrichtung ist es möglich, den Vortrieb über das Baufeld zu bedienen und nicht durch das städtische Gebiet. Weiters entfällt der Beladevorgang der LKW im Portalbereich und deren Fahrt mit Tunnelausbruchmaterial durch die Stadt Feldkirch. In Summe ergeben sich zeitliche Einsparungen, was die fristgerechte Bauvollendung gemäß Bescheidebefristung unterstützt, wirtschaftliche Vorteile bringt und zur Reduktion von Fahrbewegungen im städtischen Gebiet (keine Versorgungsfahrten auf dem öffentlichen Netz) führt.

Der Fluchtstollen wird nun fallend vom Kreisverkehr beginnend Richtung Portal Tosters („von innen nach außen“) aufgefahren. Das Ausbruchmaterial wird mit Muldenfahrzeugen im Baufeld zur BE-Fläche Felsenau gebracht und anschließend auf E-LKW verladen und über die A14 Anschlussstelle Feldkirch Frastanz verführt. Die Materialversorgung (Spritzbeton, Bewehrung, Innenschalenbeton, Rohrleitungen etc) erfolgt über das Baufeld bzw über die bereits ausgebrochenen Tunnelröhren und nicht mehr über die allgemeinen Verkehrswege und das Portal Tosters.

Für eine detaillierte Darstellung der beantragten Änderung, einschließlich der Abgrenzung und Gegenüberstellung zum genehmigten Bestand sowie der fachlichen Beurteilung der daraus resultierenden Auswirkungen ist auf die Einlage 2.1 zu verweisen.

1.4.4. Änderung der Massenverfuhr (Einsatz von E-LKW)

(i) Änderung der Massenverfuhr des Haupttunnel Tosters (E-LKW statt Bahnverfuhr)

Zum Zeitpunkt der planerischen Vorbereitung und Konzeption des Vorhabens „Stadttunnel Feldkirch“, des UVP-Verfahrens von der Einreichung (2014) bis zur rechtsgültigen Genehmigung (2019) und der Ersterstellung der Ausschreibungsunterlagen standen nur wenige Möglichkeiten für eine möglichst ökologische, emissionsarme und CO₂-sparende Logistik zur Verbringung des Tunnelausbruchmaterials zur Verfügung. Die einzige leistungsfähige und realistisch

umsetzbare Variante war zu diesem Zeitpunkt die Abwicklung dieser Logistik mit der Bahn, um den Abtransport mit Diesel-LKW zu vermeiden bzw zu reduzieren.

Erst durch technologische Fortschritte in den Bereichen Batteriekapazität, Ladegeschwindigkeit und Infrastruktur ist der Abtransport mit E-LKW praktikabel und wirtschaftlich realistisch. Die Ladeinfrastruktur ist mittlerweile so ausgereift, dass die nötige Ladegeschwindigkeit und -verfügbarkeit keine unvorhergesehenen Unterbrechungen mehr verursachen. Diese Entwicklung, die in dieser Form zum Zeitpunkt der ursprünglichen Planungen und behördlichen Genehmigung noch nicht absehbar war, macht den Einsatz von E-LKW in diesem Projekt möglich. Dies bringt wirtschaftliche Vorteile und erhöht die Ausfallsicherheit gegenüber Bahntransporten.

Das Ausbruchsmaterial wird über Schuttermulden im Baufeld zur BE-Fläche Felsenau gebracht, auf E-LKW verladen und über die A14 Anschlussstelle Feldkirch Frastanz verführt. Die Materialversorgung (Spritzbeton, Bewehrung, Innenschalenbeton, Rohrleitungen etc) erfolgt zentral über das Baufeld bzw über die bereits hergestellten Tunnelröhren und nicht – wie im genehmigten Vorhaben – über allgemeine Verkehrswege und über das Portal Tosters.

Für eine detaillierte Darstellung der beantragten Änderung, einschließlich der Abgrenzung und Gegenüberstellung zum genehmigten Bestand sowie der fachlichen Beurteilung der daraus resultierenden Auswirkungen ist auf die Einlage 2.1 zu verweisen.

(ii) Änderung der Massenverfuhr des Fluchtstollen Tosters (E-LKW statt Diesel-LKW)

Im genehmigten Vorhaben war vorgesehen, den Flucht- bzw Sondierstollen Tosters vorab vom Portal Tosters Richtung Kreisel herzustellen. Der Material bzw Massen An- und Abtransport hätte dabei über den Kapfweg, den Ardetzenbergtunnel, über die Bärenkreuzung und weiter über Felsenau bis zur A14 Anschlussstelle Feldkirch Frastanz geführt.

Der Fluchtstollen Tosters wird nun fallend vom Kreisverkehr beginnend Richtung Portal Tosters („von innen nach außen“) aufgefahren. Das Ausbruchsmaterial wird mit Muldenfahrzeugen im Baufeld zur BE-Fläche Felsenau gebracht und anschließend auf E-LKW verladen und über die A14 Anschlussstelle Feldkirch Frastanz verführt.

Die Materialversorgung (Spritzbeton, Bewehrung, Innenschalenbeton, Rohrleitungen etc) erfolgt über das Baufeld bzw über die bereits ausgebrochenen Tunnelröhren und nicht, wie im genehmigten Vorhaben, über die allgemeinen Verkehrswege und über das Fluchtstollenportal Tosters. Insgesamt verkürzen sich die LKW-Fahrten für den Massentransport des Fluchtstollen Tosters auf die Strecke von der BE-Fläche Felsenau über die L190 zur A14 Anschlussstelle Feldkirch Frastanz. Der Abtransport erfolgt nun mit E-LKW anstatt mit Diesel-LKW.

Für eine detaillierte Darstellung der beantragten Änderung, einschließlich der Abgrenzung und Gegenüberstellung zum genehmigten Bestand sowie der fachlichen Beurteilung der daraus resultierenden Auswirkungen ist auf die Einlage 2.1 zu verweisen.

(iii) Gesamtmassenverfuhr

Zusammenfassend sollen im Rahmen des Gesamtvorhabens „Stadttunnel Feldkirch“ insgesamt 89.325 m³ (fest) Ausbruchsmaterial mit E-LKW abtransportiert werden. Durch diese Änderung in der Massenverfuhr wird es möglich, die derzeit durch die Bahnverladung beanspruchten Flächen frühzeitiger zu rekultivieren bzw wiederherzustellen und auch die Emissionen zu reduzieren.

1.4.5. Entfall einer nicht mehr erforderlichen temporären Gewässerschutzanlage inkl Sammelbecken

Durch die zuvor dargelegten Anpassungen des Bauablaufs und den dadurch bedingten „Entfall der Zwischenbetriebsphase“, während der die Wässer in der GSA-Altstadt gesammelt hätten werden müssen, sowie die geänderten Vortriebsrichtungen der Tunnel Tosters ist die zwischenzeitliche Sammlung der Wässer im Bereich der Aufweitungsstrecke Tosters (Kreisel) und die abschließende Ableitung der Berg- und Fahrbahnwässer mittels Pumpen zum Portal Altstadt nicht mehr erforderlich. Sämtliche Wässer können nun nach Baufertigstellung gravitativ Richtung Portal Tosters abgeleitet werden. Der temporäre Bau und Betrieb der GSA-Altstadt sowie der zugehörigen Becken entfallen. Dies spart Errichtungs- und Betriebskosten, insbesondere Pumpkosten, und bringt somit wirtschaftliche Vorteile.

Nach Fertigstellung der Vortriebs- und Ausbauarbeiten werden die Wässer zum Portal Tosters geführt und – wie im genehmigten Vorhaben vorgesehen – abgeleitet. Es ergeben sich keine Änderungen für die Vollbetriebsphase, jedoch entfällt die nicht mehr erforderliche temporäre Teilbetriebsphase.

Für eine detaillierte Darstellung der beantragten Änderung, einschließlich der Abgrenzung und Gegenüberstellung zum genehmigten Bestand sowie der fachlichen Beurteilung der daraus resultierenden Auswirkungen ist auf die Einlage 2.1 zu verweisen.

1.4.6. Adaptierung der Betriebsstation Tosters

Die Änderung der Betriebsstation Tosters („BS“) dient der Optimierung der Zugänglichkeit und Zuwegung zur BS sowie zum Portalbauwerk. Durch die neue Lage der BS innerhalb eines Kurzstollens konnte ein größerer Vorplatz geschaffen und die Zu- und Abfahrt verbessert werden. Dadurch ist es möglich, die Transformatoren und andere elektromaschinelle Ausrüstungen in der BS jederzeit schneller auszutauschen, zu reparieren und zu warten.

Die BS ist nun neben dem Portal der Fahrtunnelröhre in einem separaten Kurzstollen untergebracht.

Für eine detaillierte Darstellung der beantragten Änderung, einschließlich der Abgrenzung und Gegenüberstellung zum genehmigten Bestand sowie der fachlichen Beurteilung der daraus resultierenden Auswirkungen ist auf die Einlage 2.1 zu verweisen.

1.4.7. Verzicht auf dingliche Rechte

Sowohl die Stützmittelzone beim Haupttunnel (10 m) als auch beim Fluchtstollen (6 m) enthalten Reserven für mögliche geologische Überprofile, notwendige Ankerverlängerungen, zusätzliche Stützmitteleinbringungen oder Abstände zu später zu errichtenden Tiefensonden.

Die fortschreitende Detaillierung sowie die aktuellen Projektänderungen ermöglichen den Entfall von Beanspruchungen der folgenden Flächen:

- Lfd Nr 149: GStNr 179/4 – Entfall des Stützmittelservituts (Mikrofläche)
- Lfd Nr 163: GStNr 179/6 – Entfall des Stützmittelservituts (Mikrofläche)

Für eine detaillierte Darstellung der beantragten Änderung, einschließlich der Abgrenzung und Gegenüberstellung zum genehmigten Bestand sowie der fachlichen Beurteilung der daraus resultierenden Auswirkungen ist auf die Einlage 2.1 zu verweisen.

2. Urkundenvorlage

Im Hinblick auf die dargestellten Antragspräzisierungen legen die Antragsteller ein gänzlich überarbeitetes Einreichkonvolut vor, welches die im Zuge des Antrags vom 22.12.2025 vorgelegten Einreichunterlagen zur Gänze ersetzt. Die mit dem Antrag vom 22.12.2025 vorgelegten Beilagen sind somit gegenstandslos.

Aufgrund des Umfangs der Unterlagen wird dem postalisch übermittelten Antrag auf Erteilung einer Änderungsgenehmigung gemäß § 18b UVP-G lediglich das Einlageverzeichnis (Beilage ./1) beigelegt. Die im Einlageverzeichnis angeführten Unterlagen werden der Behörde gesondert auf einem elektronischen Datenträger (USB-Stick) übermittelt.

Einlageverzeichnis Beilage ./1

3. Antrag

Die Antragsteller stellen daher den

Antrag,

die Vorarlberger Landesregierung möge die gegenständlichen adaptierten Änderungen nach Maßgabe der nunmehr vorgelegten Projektunterlagen entsprechend Beilage ./1 gemäß § 18b UVP-G genehmigen.

Land Vorarlberg
Stadt Feldkirch
Vorarlberger Energienetze GmbH

