

LAND VORARLBERG

FRASTANZ – FELDKIRCH

STADTTUNNEL FELDKIRCH

Projektänderungen

UVP Änderungsverfahren gem. § 18b

Adaptierung von Auflagen

Projektant  B E I T L Ziviltechniker GmbH für Landschaftsplanung A-1040 Wien, Möllwaldplatz 4/21 Tel +43 (1) 406 66 90 www.beitl.at		Koordination  B E I T L Ziviltechniker GmbH für Landschaftsplanung A-1040 Wien, Möllwaldplatz 4/21 Tel +43 (1) 406 66 90 www.beitl.at			
PLANDATEN			NAME	DATUM	
Maßstab	-		Permanschlag	Juni 2026	
Seiten	10				
REVISION	DATUM	BESCHREIBUNG			BEARBEITET
a					KP
b					
c					
 Vorarlberg unser Land		AMT DER VORARLBERGER LANDESREGIERUNG ABTEILUNG STRASSENBAU (VIIb)			
	PROJEKTNR.:	OPERATNR.:	PLANNR.:		
	NAME	DATUM	UNTERSCHRIFT		
Projektleitung Land VIIb	Bernhard Braza				
AUSFERTIGUNG				EINLAGE NR.	
-				1.3	

BERICHTERSTELLUNG

 B E I T L Ziviltechniker GmbH für Landschaftsplanung A-1040 Wien, Möllwaldplatz 4/21 Tel +43 (1) 406 66 90 www.beitl.at	Beitl ZT GmbH Möllwaldplatz 4/21 1040 Wien Tel.: 01/406 66 90 Mail: office@beitl.at	Projektkoordination
--	---	----------------------------

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	4
2	Änderung von bestehenden Auflagen	5
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 AC 3 Sonstige Nebenbestimmungen (<i>BVwG-Erkenntnis, AC Bedingungen: 3</i>)	8

1 EINLEITUNG

Das rechtskräftig genehmigte Vorhaben „Stadttunnel 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 (BVwG) 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

Insgesamt ist festzuhalten, dass keine der ggst. Projektänderungen die Betriebsphase im Sinne des verkehrlichen Betriebs des Gesamtvorhabens während der Vollverkehrs freigabe betrifft.

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 entfallen zu lassen.

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 Detailkonzept ist der UVP-Behörde mindestens vierzehn Monate vor der Teilinbetriebnahme des Stadttunnel Feldkirch vorzulegen. Ein Jahr vor und nach Teil- und Vollinbetriebnahme des Stadttunnels 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 Detailkonzept 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 Detailkonzept ist der UVP-Behörde mindestens vierzehn Monate vor der **Teilinbetriebnahme** **Vollinbetriebnahme** des Stadttunnel Feldkirch vorzulegen. Ein Jahr vor und nach **Teil- und** Vollinbetriebnahme des Stadttunnels 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 Detailkonzept 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 VERKEHRSSICHERHEIT (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 fern 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 Vollenbetriebnahme 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 fern 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~~ **Vollenbetriebnahme** bis 6 Jahre nach der Vollenbetriebnahme jährlich auszuwerten und mit den prognostizierten Verkehrszahlen des relevanten Planfalles **(Gesamtverkehrsfreigabe)** 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 AC 3 SONSTIGE NEBENBESTIMMUNGEN

(BVwG-Erkenntnis, AC Bedingungen: 3)

Spätestens ab der Teilbetriebnahme 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 Saalbagasse 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-Weißhaar-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 Rheinberggasse 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 ~~Teilbetriebnahme~~ **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 unterstellten, 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/L 191a/L 53 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 Saalbagasse 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~~ **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 VL5A L 53 – Hämmerlestraße und VL5A 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 Rheinberggasse 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) Pfortnerungen L 190, Walgaustraße:

Errichtung von Pfortnerungen 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).