



ASFINAG BAU MANAGEMENT GMBH
Im Namen der



A14 RHEINTAL- /WALGAU AUTOBAHN UMBAU AST BLUDENZ – BÜRS MIT ANSCHLUSS AN DIE L82

A14 km 58,6 – km 59,7

L82 km 0,36 – km 0,73

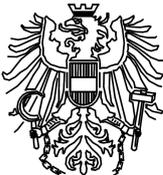
PROJEKTNUMMER VIIb-414A-5040

OPERATNUMMER GU-2014-047

PLANINHALT:

UMWELTERHEBLICHKEITSPRÜFUNG 2014

Aus urheberrechtlichen Gründen wurden Bilder und Karten entfernt – das Originaldokument kann auf Anfrage übermittelt werden

	C				
	B				
	A				
DATUM	REV	ÄNDERUNG			
LAND VORARLBERG ABTEILUNG STRASSENBAU A-6800 Feldkirch, Widnau 12		ASFINAG BAU MANAGEMENT GMBH A-1030 Wien, Modecenterstraße 16			
Projektleiter Luger		Fachbereichsleiter Schwärzler		Projektleiter Fritz	
Projektleiter Luger		Fachbereichsleiter Schwärzler		Fachbereichsleiter Grünstäudl	
PROJEKTSTEUERUNG  M+G INGENIEURE Dipl.-Ing. Josef GALEHR mail office@m-g.at www.m-g.at T +43 (0)5522/72 4 75 Leusbündtweg 12 A-6800 Feldkirch Ziviltechniker-GmbH F +43 (0)5522/36 5 95			PROJEKTANT  RaumUmwelt PLANNER & INGENIEURE 1070 Wien, Neubaugasse 28 Tel. 01 / 2363063 - 100, Fax 01 / 2363063 - 900 office@raumumwelt.at		
Bearbeitet: Fischer / Sternath Datum: 12.09.2014		Fläche:		PLANNUMMER: A14/L82-U-E-P-BERICHT	
Geprüft: Sternath Datum: 12.09.2014		MASSTAB:		AUSFERTIGUNG:	
Genehmigt: X.Y. Datum: XX.XX.2014				REVISION:	
				EINLAGE:	
				A	
				0	
				1	



Bearbeitung:

DI Marielis Fischer
DI Ernst Mattanovich
DI Felix Sternath
Katharina Wallner BSc



Neubaugasse 28
A-1070 Wien
Tel. + 43-1-236 30 63-0, Fax 900
office@raumumwelt.at

INHALT

1	Aufgabenstellung und Zielsetzung	1
2	Planungsauftrag	2
2.1	Planungsgenese	2
2.2	Planungsziele	3
2.3	Planungsraum	3
3	Voraussetzung für die Durchführung einer Umwelterheblichkeitsprüfung	5
4	Umwelterheblichkeitsprüfung	6
4.1	Methodisches Vorgehen	6
4.2	Siedlungswesen	7
4.2.1	Gegenstand und methodisches Vorgehen	7
4.2.2	Bewertung der Sensibilität	7
4.2.3	Bewertung der Intensität	9
4.2.4	Bewertung der voraussichtlichen Erheblichkeit von Umweltauswirkungen	10
4.3	Mensch und Gesundheit	10
4.3.1	Gegenstand und methodisches Vorgehen	10
4.3.2	Bewertung der Sensibilität	11
4.3.3	Bewertung der Intensität	11
4.3.4	Bewertung der voraussichtlichen Erheblichkeit von Umweltauswirkungen	12
4.4	Landschaft und Erholung	13
4.4.1	Gegenstand und methodisches Vorgehen	13
4.4.2	Bewertung der Sensibilität	13
4.4.3	Bewertung der Intensität	15
4.4.4	Bewertung der voraussichtlichen Erheblichkeit von Umweltauswirkungen	16
4.5	Ressourcen und deren Nutzung	16
4.5.1	Gegenstand und methodisches Vorgehen	16
4.5.2	Bewertung der Sensibilität	17
4.5.3	Bewertung der Intensität	19
4.5.4	Bewertung der voraussichtlichen Erheblichkeit von Umweltauswirkungen	20
4.6	Naturraum und Ökologie	20
4.6.1	Gegenstand und methodisches Vorgehen	20
4.6.2	Bewertung der Sensibilität	21
4.6.3	Bewertung der Intensität	21
4.6.4	Bewertung der voraussichtlichen Erheblichkeit von Umweltauswirkungen	22
4.7	Zusammenfassung der voraussichtlichen Erheblichkeit von Umweltauswirkungen	23
	Quellenverzeichnis	24

Abbildungsverzeichnis24

Tabellenverzeichnis25

1 AUFGABENSTELLUNG UND ZIELSETZUNG

Die ASFINAG, das Land Vorarlberg und die Gemeinde Bürs beabsichtigen, die **ASt Bludenz - Bürs** dem Stand der Technik entsprechend umzubauen und die dafür notwendigen Adaptierungen an der **L82 Brandner Straße** sowie an diversen **Gemeindestraßen** durchzuführen.

Infolge einer Novellierung des Straßengesetzes besteht in bestimmten Fällen die Verpflichtung, dass die Landesregierung einen **Straßenkorridor als Planungsgrundlage vor der Erklärung einer Landesstraße** beschließt. Die bestehende L82 Brandner Straße wird zur Anbindung an die A14 Rheintal Autobahn mit der L82a Brandner Straße ergänzt. Dabei handelt es sich weder um den Ausbau noch die kleinräumige Verlegung einer bestehenden Landesstraße i. S. des § 12 Abs. 5 Straßengesetz. Die Festlegung eines Straßenkorridors als Planungsgrundlage i. S. des § 8 Straßengesetz i.V.m. § 12 Straßengesetz ist somit erforderlich.

Für solche Straßenkorridore sieht das Straßengesetz in § 9 eine **grundsätzliche Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP)** vor. In bestimmten Fällen kann diese Pflicht entfallen, sofern davor im sog. Screening festgestellt wurde, dass ein Straßenkorridor voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen hervorruft (Umwelterheblichkeitsprüfung, kurz UEP).

Der Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) für Landesstraßenkorridore (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014) sieht vor, dass die Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten des Amtes der Landesregierung in ihrer Funktion als „SUP-Stelle“ dieses **Screening** durchführt. Als Grundlage ist seitens der Abt. VIIb - Straßenbau des Amtes der Landesregierung in ihrer Funktion als „Initiator“ ein **Screening-Dokument** vorzulegen, sollte diese nicht von vornherein annehmen, dass die Durchführung einer SUP unvermeidlich oder hilfreich für die Festlegung des erforderlichen Straßenkorridors ist.

Mit dem vorliegenden **Screening-Dokument** wird geprüft, ob für die Festlegung eines Straßenkorridors als Planungsgrundlage eine **Ausnahme von der grundsätzlichen Pflicht zur Durchführung einer SUP** besteht. Nach einer Darstellung des **Planungsauftrags** wird dargelegt, dass die **Voraussetzung für die Durchführung einer UEP** gegeben ist. Davon ausgehend wird in der UEP untersucht, ob die beabsichtigte Landesstraße, deren ungefähre Verlauf durch den Straßenkorridor festgelegt wird, **voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen** hat.

Für das **methodische Vorgehen** wird auf den Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) für Landesstraßenkorridore (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014) zurückgegriffen, der in Kapitel 2 Festlegungen zum Screening trifft. **Fachliche Grundlage** der Bearbeitung bildet u. a. eine Grobansprache der voraussichtlichen Erheblichkeit der Umweltauswirkungen des Landesstraßenvorhabens (Ziviltechnik Hagner e.U. 2014).

Die neue ASt Bludenz - Bürs und die erforderlichen Adaptierungen des Gemeindestraßennetzes sind nicht Gegenstand des vorliegenden Screening-Dokuments, da sie nicht in den Anwendungsbereich des 2. Abschnitts des Straßengesetzes fallen.

2 PLANUNGSAUFRAG

2.1 PLANUNGSGENESE

Bei der **ASt Bludenz - Bürs** wird festgestellt, dass **Sicherheitsdefizite** vorliegen, die **Leistungsfähigkeit** nicht mehr ausreichend gegeben ist und die **geometrischen Verhältnisse der Rampen** nicht der RVS entsprechen. Weiters ist auf der A14 Rheintal Autobahn in diesem Abschnitt **kein Abstellstreifen** vorhanden. Die ASFINAG, das Land Vorarlberg und die Gemeinde Bürs beschließen daher, die **ASt Bludenz - Bürs** dem Stand der Technik entsprechend umzubauen und die dafür notwendigen Adaptierungen an der **L82 Brandner Straße** sowie an diversen **Gemeindestraßen** durchzuführen.

Im Jahr 1998 werden im Rahmen einer **verkehrstechnischen Untersuchung** erstmals grundsätzliche Überlegungen zu einer Umgestaltung der ASt Bludenz - Bürs ausgearbeitet. Auslöser dafür sind eine Reihe von inzwischen realisierten Projekten wie z. B. das Einkaufszentrum Zimbapark, der Fachmarkt Schmidt's Erben oder das Fachmarktzentrum Lünerseepark. Darauf aufbauend werden im Jahr 1999 u. a. **Vorschläge** ausgearbeitet, die ein schrittweises Vorgehen beim Umbau der ASt Bludenz - Bürs zum Inhalt haben.

Im Jahr 2000 werden schließlich ein **Vorprojekt**, eine **Nutzen-Kosten-Untersuchung** und eine **Umweltuntersuchung** durchgeführt und diskutiert, die die Errichtung eines elliptischen Kreisverkehrs anstelle der bestehenden L82 Brandner Straße empfiehlt. Ausgehend von diesen Überlegungen werden in den darauffolgenden Jahren weitere Varianten entwickelt. Gleichzeitig ändern sich durch die schrittweise Realisierung der o. g. Projekte die **verkehrlichen und räumlichen Rahmenbedingungen** fortwährend.

In einer durch das Land Vorarlberg gemeinsam mit der ASFINAG beauftragten **Verkehrsuntersuchung** werden im Jahr 2012 insgesamt **sieben Varianten** einer näheren Prüfung bzgl. der Verkehrswirksamkeit und baulichen Machbarkeit unterzogen.

Als **Prämisse** dieser Verkehrsuntersuchung wird formuliert, dass die ASt Bludenz - Bürs auch weiterhin im Bereich des Kreuzungspunktes zwischen A14 Rheintal Autobahn und L82 Brandner Straße angeordnet sein muss; dies nicht zuletzt deshalb, da sich im räumlichen Umfeld der bestehenden ASt Bludenz - Bürs ein Betriebsgebiet erstreckt, das auch weiterhin direkt an die ASt angebunden sein soll.

Das **Ergebnis dieser Verkehrsuntersuchung** zeigt, dass alle untersuchten Varianten der Konfiguration der ASt eine **ähnliche Wirksamkeit** und **vergleichbare Auswirkungen** im Raum hervorrufen.

Ausgehend von dieser Verkehrsuntersuchung legen die ASFINAG, das Land Vorarlberg und die Gemeinde Bürs im Jahr 2013 fest, dass ein neuer **Anschlussstellenkreisel südlich der L82 Brandner Straße** auf Höhe der derzeitigen Verflechtungsstrecke der ASt Bludenz - Bürs errichtet werden soll, in den die ebenfalls neu zu errichtende Rampen von der A14 Rheintal Autobahn münden sollen.

Damit wirkt die Entscheidung, die ASt Bludenz - Bürs neu auf einen Anschlussstellenkreisel südlich der L82 Brandner Straße auszurichten, als **Auslöser für Eingriffe in das Landesstraßennetz**.

2.2 PLANUNGSZIELE

Die Planungsziele für das Landesstraßennetz sind das Ergebnis einer umfangreichen Planungsgenese (vgl. Kapitel 2.1) und basieren auf folgenden **Grundannahmen**:

- Die Festlegung, dass die ASt Bludenz - Bürs auch weiterhin im Bereich des **Kreuzungspunktes zwischen A14 Rheintal Autobahn und L82 Brandner Straße** angeordnet ist, ist unstrittig.
- Die Entscheidung, die ASt Bludenz - Bürs neu auf einen **Anschlussstellenkreisel südlich der L82 Brandner Straße** auszurichten, ist Ausgangspunkt für die Adaptierung des Landesstraßennetzes.

Für die Adaptierung des Landesstraßennetzes im räumlichen Umfeld der ASt Bludenz - Bürs bestehen davon ausgehend folgende **Planungsziele**:

- Erhöhung der **Verkehrssicherheit**:
 - Konfiguration der ASt Bludenz - Bürs (Rampen und Landesstraßenteil) ohne Verflechtungsstrecken
 - Konfiguration der ASt Bludenz - Bürs (Rampen und Landesstraßenteil) mit ausreichenden großen Sichtweiten, geringen Längsneigungen und ausreichend langen Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen
 - Ermöglichung der Errichtung der wichtigsten Kreuzungsbereiche als Kreisel
 - Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer
- Erhöhung der **Leistungsfähigkeit**
- direkte **Anbindung der Betriebsgebiete** an das Landesstraßennetz

Ziel ist somit die **Festlegung eines Straßenkorridors**, der die Planungsgrundlage für die Verordnung einer Landesstraße bildet, mit der die gen. Planungsziele bestmöglich erreicht werden.

2.3 PLANUNGSRAUM

Ausgehend von den Planungszielen (vgl. Kapitel 2.2) wird der **Planungsraum** festgelegt (vgl. Abbildung 1). Er bildet den räumlichen Rahmen, innerhalb dessen die Planungsziele durch die Festlegung von Straßenkorridoren sinnvoll verfolgt werden können.

Der Planungsraum liegt vollständig im Gemeindegebiet von Bürs. Er umfasst grundsätzlich den **Nahbereich der bestehenden ASt Bludenz - Bürs**, da im Zuge der Projektgenese festgelegt wurde, die bestehende ASt umzubauen und demgemäß am derzeitigen Standort zu belassen. Es handelt sich dabei um einen von Betriebsstandorten und Verkehrsinfrastrukturen geprägten Raum, der den Talboden orografisch links der Ill zwischen den Siedlungskernen der Gemeinden Bludenz und Bürs dominiert. Da es sich um ein lokal sehr begrenztes Vorhaben handelt, wird der Planungsraum durch rundum **bestehende Betriebsstandorte** – konkret deren größere Baukörper – **begrenzt** (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 1: *Planungsraum zur Adaptierung der L82 Brandner Straße (VoGIS, eigene Darstellung)*

Abbildung 2: *Betriebsgebiete (VoGIS, eigene Darstellung)*

3 VORAUSSETZUNG FÜR DIE DURCHFÜHRUNG EINER UMWELTERHEBLICHKEITSPRÜFUNG

Geringfügige Änderung eines bestehenden Straßenkorridors

Da im Planungsraum derzeit **keine bestehenden Straßenkorridore** im Sinne des Straßengesetzes existieren, können die Planungsziele keinesfalls durch eine Änderung bestehender Straßenkorridore erreicht werden.

Der **Nachweis** einer **lediglich geringfügigen Änderung eines bestehenden Straßenkorridors** als Voraussetzung für die Durchführung einer Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) nach § 9 Abs. 2 Straßengesetz kann somit **keinesfalls erbracht** werden.

Nutzung eines kleinen Gebietes auf lokaler Ebene

Der Planungsraum ist mit Blick auf die Planungsziele sehr eng gewählt (vgl. Kapitel 2.3) und liegt vollständig im Gemeindegebiet von Bürs. Der **räumliche Bezugsrahmen** umfasst einen homogenen, von Betriebsstandorten und Verkehrsinfrastrukturen geprägten Raum, der den Talboden orografisch links der Ill zwischen den Siedlungskernen der Gemeinden Bludenz und Bürs dominiert.

Das **Teilkriterium 1**, wonach ein Straßenkorridor bzw. sein Planungsraum nur **eine einzige räumlich-funktionale Einheit** betrifft, ist demnach **erfüllt**.

Aus den Planungszielen (vgl. Kapitel 2.2) geht hervor, dass die beabsichtigte Ergänzung der L82 Brandner Straße um eine L82a Brandner Straße der Optimierung des bestehenden Verkehrssystems dient. Erreichbarkeitsveränderungen sind weder auf örtlicher noch auf überörtlicher Ebene beabsichtigt bzw. zu erwarten. Es handelt sich daher ausschließlich um einen Eingriff in das lokale Verkehrsgeschehen.

Das **Teilkriterium 2**, wonach ein Straßenkorridor **keine maßgebliche Relevanz für die überörtliche verkehrliche Funktionalität des Landesstraßennetzes** besitzt, ist demnach **erfüllt**.

Da beide Teilkriterien erfüllt sind, kann der **Nachweis** einer **Nutzung eines kleinen Gebietes auf lokaler Ebene** als Voraussetzung für die Durchführung einer Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) nach § 9 Abs. 2 Straßengesetz somit **erbracht** werden.

Nachweis der Voraussetzung für die Durchführung einer Umwelterheblichkeitsprüfung

Mit der **Nutzung eines kleinen Gebietes auf lokaler Ebene** ist eine von zwei möglichen Voraussetzungen für die Durchführung einer UEP gegeben. Damit ist der **Nachweis** der Voraussetzung für die Durchführung einer UEP **erbracht**. Es besteht somit die **Möglichkeit**, im Rahmen einer UEP eine **Ausnahme von der allgemeinen Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltpfung (SUP)** zu erwirken.

4 UMWELTERHEBLICHKEITSPRÜFUNG

4.1 METHODISCHES VORGEHEN

Das methodische Vorgehen zur Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) stützt sich auf den **Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) für Landesstraßenkorridore** (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014), der in Kapitel 2.2.3 Festlegungen zur Durchführung der UEP enthält. Im Folgenden werden die wichtigsten **methodischen Vorgaben** zusammengefasst.

Die **Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP)** stellt den **fachlichen Kern des Screenings** dar. Sie dient der Feststellung, ob ein Landesstraßenvorhaben im vorgegebenen Planungsraum, dessen ungefährer Verlauf durch den Straßenkorridor festgelegt wird, voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen hat bzw. haben kann. Die UEP findet zu einem Zeitpunkt statt, zu dem dieser **Straßenkorridor noch nicht festgelegt** ist. Entsprechend gering ist die Aussageschärfe bei der Auswirkungsbeurteilung.

Gegenstand der UEP sind vorrangig die **Merkmale der Auswirkungen und der voraussichtlich erheblich betroffenen Gebiete**, wie sie in Anhang II der SUP-RL als Kriterien genannt sind. In der UEP wird also beurteilt, ob in einem Planungsraum **besondere räumliche bzw. natürliche Gegebenheiten** bestehen, die bei der Erfüllung des Planungsauftrages erhebliche Umweltauswirkungen erwarten lassen. In diesem Fall sind **erhebliche Umweltauswirkungen** durch die Festlegung eines Straßenkorridors zu erwarten bzw. nicht auszuschließen. Die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung ist erforderlich.

Für die Erheblichkeitseinstufung erfolgt die Betrachtung von **fünf Themenbereichen im Planungsraum**, auf die ein Landesstraßenvorhaben in der Regel Auswirkungen hat:

- Siedlungswesen (einschließlich Wirtschaft, Kulturgüter und Ortsbild)
- Mensch und Gesundheit (Lärm, Luft und Erschütterungen; Verkehrssicherheit)
- Landschaft und Erholung (anthropozentrische Nutzungsaspekte; landschaftsbezogene Erholungsnutzungen)
- Ressourcen und deren Nutzung (Boden und Wasser als Ressourcen)
- Naturraum und Ökologie (Fokus auf Schutzbedürftigkeit und Erhaltungswürdigkeit)

Für jeden der fünf Themenbereiche erfolgt die Ansprache der **Sensibilität im Planungsraum** sowie der **Intensität der Auswirkungen**, die im Falle der Umsetzung eines Landesstraßenvorhabens zu erwarten sind. Ein Straßenkorridor lässt **voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen** erwarten, wenn bezogen auf einen Themenbereich

- eine im Sinne der SUP-RL **relevante Sensibilität im Planungsraum gegeben ist UND**
- eine im Sinne der SUP-RL **relevante Intensität möglicher Auswirkung wahrscheinlich ist.**

Sind in zumindest einem der fünf Themenbereiche voraussichtlich erhebliche Auswirkungen zu erwarten, ist eine SUP durchzuführen. Dies kann auch nur einen einzelnen Aspekt betreffen.

4.2 SIEDLUNGSWESEN

4.2.1 Gegenstand und methodisches Vorgehen

Für den Themenbereich **Siedlungswesen** sieht der Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) für Landesstraßenkorridore (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014) die Behandlung folgender **Aspekte** vor:

- Siedlungs- und Wirtschaftsraum
- Kulturgüter und Ortsbild

Für jeden dieser Aspekte ist sowohl die **Sensibilität** als auch die **Intensität** anzusprechen, wobei für die Beurteilung der Relevanz bestimmte **Kriterien** (vgl. Tabelle 1) vorgesehen sind.

THEMENBEREICH SIEDLUNGSWESEN		
ASPEKT	RELEVANTE SENSIBILITÄT BEI ...	RELEVANTE INTENSITÄT BEI ...
SIEDLUNGS- UND WIRTSCHAFTSRAUM	intensiver Bodennutzung, sofern die Errichtung einer Landesstraße in Widerspruch zu dieser steht (Einschränkung von Entwicklungsoptionen, standortgebundene Bodennutzung etc.)	absehbar starken Einschränkungen der Entwicklungsoptionen permanente und unumkehrbare Auswirkungen Auswirkungen über den Planungsraum hinaus kumulative Auswirkungen
KULTURGÜTER UND ORTSBILD	Vorliegen besonderer natürlicher Merkmale oder kulturellen Erbes Betroffenheit von Gebieten, deren Status als geschützt anerkannt ist	permanente und unumkehrbare Auswirkungen Auswirkungen über den Planungsraum hinaus kumulative Auswirkungen

Anmerkung: Im Themenbereich Siedlungswesen werden die Auswirkungen auf die Aspekte Bevölkerung, Sachwerte, kulturelles Erbe einschließlich architektonisch wertvoller Bauten und der archäologischen Schätze nach Anhang I der SUP-RL gefasst.

Tabelle 1: Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Siedlungswesen (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: 23)

4.2.2 Bewertung der Sensibilität

Aspekt Siedlungs- und Wirtschaftsraum

Der Planungsraum wird von Betriebsgebieten bzw. von als Baufläche Betriebsgebiet gewidmeten Flächen eingeschlossen. Die Betriebsgebiete (Fachmarkzentrum Lünerseepark, Zimbapark, Bremschstraße / XXXLutz und Herrenau) dienen vorwiegend dem Einzelhandel und besitzen aufgrund ihrer Größe und Anbietervielfalt eine überörtliche Bedeutung. Einzelne Parkflächen der Betriebsgebiete kommen im Planungsraum zu liegen. Die Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für das Funktionieren bzw. die Entwicklung von Betriebsgebieten.

Die Fläche des Planungsraumes selbst umfasst neben einzelnen kleineren Objekten und technischen Infrastrukturen vorrangig Verkehrsflächen. Die A14 Rheintal Autobahn mit der bestehenden ASt Bludenz - Bürs erstreckt sich von Süden nach Norden; daneben quert die bestehende L82 Brandner Straße von Westen nach Osten den Planungsraum. Die Betriebsgebiete selbst sind durch Gemeindestraßen er-

schlossen. Die Restflächen zwischen den Verkehrsflächen sind als Freifläche Freihaltegebiet gewidmet und aufgrund von Lage und Zuschnitt in ihrer Nutzungsmöglichkeit beschränkt (vgl. Abbildung 3).

Teile des Planungsraumes liegen in der roten bzw. gelben Zone gem. Gefahrenzonenplan. Besonders betroffen ist die im Einschnitt liegende A14 Rheintal Autobahn (vgl. Abbildung 4).

Im Planungsraum liegt somit hinsichtlich des Aspekts Siedlungs- und Wirtschaftsraum eine **relevante Sensibilität** vor.

Aspekt Kulturgüter und Ortsbild

Der Planungsraum ist stark technisch überprägt und in ausgedehnte Betriebsgebiete eingebettet. Historische Ortskerne und relevantes kulturelles Erbe liegen außerhalb des Planungsraumes und stehen in keinem direkten Verhältnis zu diesem. Der Planungsraum selbst weist somit keine besonderen Merkmale auf und ist auch nicht geschützt.

Im Planungsraum liegt somit hinsichtlich des Aspekts Kulturgüter und Ortsbild **keine relevante Sensibilität** vor.

Abbildung 3: Flächenwidmung (VoGIS, eigene Darstellung)

Abbildung 4: Gefahrenzonen (VoGIS, eigene Darstellung)

4.2.3 Bewertung der Intensität

Aspekt Siedlungs- und Wirtschaftsraum

Das ggst. Vorhaben ist im Zusammenhang mit der Ertüchtigung der ASt Bludenz - Bürs zu sehen. Es dient u. a. der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der ASt Bludenz - Bürs und des umgebenden Landesstraßennetzes sowie der direkten Anbindung der Betriebsgebiete an das Landesstraßennetz (vgl. Kapitel 2.2). Hinsichtlich des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes im Planungsraum ergeben sich daraus keine negativen Auswirkungen, da bestehende Verkehrsbeziehungen beibehalten bzw. im Einzelfall optimiert werden. Für den Siedlungs- und Wirtschaftsraum außerhalb des Planungsraums sind keine Auswirkungen zu erwarten.

Die Berührung einzelner Gebäude, Parkplätze und technischer Infrastrukturen ist durch das Vorhaben nicht zwingend zu erwarten. Eine allfällige Berührung ist zudem kaum als unumkehrbare oder kumulative Auswirkung einzustufen, da die Objekte bzw. Einrichtungen problemlos versetzt bzw. anders organisiert werden können.

Aufgrund der Art des Vorhabens sind keine relevanten zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen oder Geländeänderungen zu erwarten, die zu einer Änderung der Oberflächenbeschaffenheit und damit zu einer zusätzlichen Gefährdung anderer Nutzungen führt.

Das ggst. Vorhaben lässt somit hinsichtlich des Aspekts Siedlungs- und Wirtschaftsraum **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

Aspekt Kulturgüter und Ortsbild

Da der Planungsraum selbst keine besonderen Merkmale aufweist und auch nicht geschützt ist, sind Auswirkungen auf Kulturgüter und das Ortsbild nicht zu erwarten.

Das ggst. Vorhaben lässt somit hinsichtlich des Aspekts Kulturgüter- und Ortsbild **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

4.2.4 Bewertung der voraussichtlichen Erheblichkeit von Umweltauswirkungen

Aspekt Siedlungs- und Wirtschaftsraum

Im Planungsraum liegt hinsichtlich des Aspekts Siedlungs- und Wirtschaftsraum eine **relevante Sensibilität** vor. Das ggst. Vorhaben lässt diesbezüglich jedoch **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

Aus diesem Grund sind hinsichtlich des Aspekts Siedlungs- und Wirtschaftsraum **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Aspekt Kulturgüter und Ortsbild

Im Planungsraum liegt hinsichtlich des Aspekts Kulturgüter und Ortsbild **keine relevante Sensibilität** vor. Das ggst. Vorhaben lässt diesbezüglich **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

Aus diesem Grund sind hinsichtlich des Aspekts Kulturgüter und Ortsbild **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Themenbereich Siedlungswesen

Sowohl hinsichtlich des Aspekts Siedlungs- und Wirtschaftsraum als auch hinsichtlich des Aspekts Kulturgüter und Ortsbild sind keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten.

Aus diesem Grund sind hinsichtlich des gesamten Themenbereichs Siedlungswesen **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

4.3 MENSCH UND GESUNDHEIT

4.3.1 Gegenstand und methodisches Vorgehen

Für den Themenbereich **Mensch und Gesundheit** sieht der Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) für Landesstraßenkorridore (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014) die Behandlung folgender **Aspekte** vor:

- Immissionen (Lärm, Luft und Erschütterungen)
- Verkehrssicherheit

Für jeden dieser Aspekte ist sowohl die **Sensibilität** als auch die **Intensität** anzusprechen, wobei für die Beurteilung der Relevanz bestimmte **Kriterien** (vgl. Tabelle 2) vorgesehen sind.

THEMENBEREICH MENSCH UND GESUNDHEIT		
ASPEKT	RELEVANTE SENSIBILITÄT BEI ...	RELEVANTE INTENSITÄT BEI ...
IMMISSIONEN (LÄRM, LUFT UND ERSCHÜTTERUNGEN)	Überschreitung der Umweltqualitätsnormen oder der Grenzwerte	kumulativen Auswirkungen
	Betroffenheit von Gebieten, deren Status als geschützt anerkannt ist	Auswirkungen über den Planungsraum hinaus
VERKEHRSSICHERHEIT	besonders vielen oder schweren Unfallhäufungspunkten	nennenswerten Risiken für die menschliche Gesundheit durch Unfälle
<i>Anmerkung: Im Themenbereich Mensch und Gesundheit werden die Auswirkungen auf die Aspekte Bevölkerung, Gesundheit des Menschen und Luft (v. a. Immissionen) nach Anhang I der SUP-RL gefasst.</i>		

Tabelle 2: Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Mensch und Gesundheit (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: 23)

4.3.2 Bewertung der Sensibilität

Aspekt Immissionen (Lärm, Luft und Erschütterungen)

Im Planungsraum und seinem näheren Umfeld ist keine Überschreitung von Umweltqualitätsnormen oder relevanter Grenzwerte hinsichtlich Lärm oder Luftschadstoffe gegeben. Ebenso liegen im Planungsraum und seinem näheren Umfeld keine immissionssensiblen Gebiete, deren Status als geschützt anerkannt ist. Im Planungsraum befinden sich keine hinsichtlich Erschütterungen potentiell sensible Wohnbebauung bzw. Flächen mit einer Widmung, die eine Wohnbebauung erwarten lässt.

Im Planungsraum liegt somit hinsichtlich des Aspekts Immissionen (Lärm, Luft und Erschütterungen) **keine relevante Sensibilität** vor.

Aspekt Verkehrssicherheit

Die ASt Bludenz - Bürs in ihrer derzeitigen Konfiguration weist Sicherheitsdefizite auf; dieser Umstand ist auch einer der zentralen Auslöser für das ggst. Vorhaben. Die Sicherheitsdefizite beziehen sich dabei sowohl auf die Rampen der ASt Bludenz - Bürs selbst als auch die L82 Brandner Straße, in die die Rampen münden. Auch für den nicht motorisierten Verkehr (NMV), für den die L82 Brandner Straße die einzige direkte Verbindung zwischen Bludenz und Bürs darstellt, verursacht die derzeitige Verkehrssituation im Planungsraum Risiken.

Im Planungsraum liegt somit hinsichtlich des Aspekts Verkehrssicherheit eine **relevante Sensibilität** vor.

4.3.3 Bewertung der Intensität

Aspekt Immissionen (Lärm, Luft und Erschütterungen)

Das ggst. Vorhaben ist im Zusammenhang mit der Ertüchtigung der ASt Bludenz - Bürs zu sehen. Es dient u. a. der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der ASt Bludenz - Bürs und des umgebenden Landesstraßennetzes sowie der direkten Anbindung der Betriebsgebiete an das Landesstraßennetz (vgl. Kapitel 2.2). Hinsichtlich der Immissionssituation im Planungsraum ergeben sich daraus keine negativen

Auswirkungen, da bestehende Verkehrsbeziehungen beibehalten bzw. im Einzelfall optimiert werden und insgesamt mit weniger Stauereignissen zu rechnen ist. Für den Siedlungs- und Wirtschaftsraum außerhalb des Planungsraums sind keine Auswirkungen zu erwarten.

Da im Planungsraum selbst keine hinsichtlich Erschütterungen potentiell sensible Wohnbebauung bzw. Flächen mit einer Widmung, die eine Wohnbebauung erwarten lässt, vorhanden sind, sind Auswirkungen durch Erschütterungen nicht zu erwarten.

Im Rahmen der UEP werden vorrangig negative Auswirkungen betrachtet, die im ggst. Vorhaben hinsichtlich des Aspekts Immissionen (Lärm, Luft und Erschütterungen) jedoch nicht zu erwarten sind. Das ggst. Vorhaben lässt somit hinsichtlich des Aspekts Immissionen (Lärm, Luft und Erschütterungen) **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

Aspekt Verkehrssicherheit

Das ggst. Vorhaben ist im Zusammenhang mit der Ertüchtigung der ASt Bludenz - Bürs zu sehen. Es dient u. a. der Erhöhung der Verkehrssicherheit der ASt Bludenz - Bürs und des umgebenden Landesstraßennetzes (vgl. Kapitel 2.2). Hinsichtlich der Verkehrssicherheit im Planungsraum ergeben sich daraus ausschließlich positive Auswirkungen, da die Neuerrichtung der ASt Bludenz - Bürs und die Adaptierung des Landes- und Gemeindestraßennetzes nach dem Stand der Technik eine Beseitigung von Konfliktpunkten und Unfallhäufungsstellen erwarten lässt.

Im Rahmen der UEP werden vorrangig negative Auswirkungen betrachtet, die im ggst. Vorhaben hinsichtlich des Aspekts Verkehrssicherheit jedoch nicht zu erwarten sind. Das ggst. Vorhaben lässt somit hinsichtlich des Aspekts Verkehrssicherheit **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

4.3.4 Bewertung der voraussichtlichen Erheblichkeit von Umweltauswirkungen

Aspekt Immissionen (Lärm, Luft und Erschütterungen)

Im Planungsraum liegt hinsichtlich des Aspekts Immissionen (Lärm, Luft und Erschütterungen) **keine relevante Sensibilität** vor. Das ggst. Vorhaben lässt diesbezüglich **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

Aus diesem Grund sind hinsichtlich des Aspekts Immissionen (Lärm, Luft und Erschütterungen) **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Aspekt Verkehrssicherheit

Im Planungsraum liegt hinsichtlich des Aspekts Verkehrssicherheit **eine relevante Sensibilität** vor. Das ggst. Vorhaben lässt diesbezüglich jedoch **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

Aus diesem Grund sind hinsichtlich des Aspekts Verkehrssicherheit **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Themenbereich Mensch und Gesundheit

Sowohl hinsichtlich des Aspekts Verkehrssicherheit als auch hinsichtlich des Aspekts Immissionen (Lärm, Luft und Erschütterungen) sind keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten.

Aus diesem Grund sind hinsichtlich des gesamten Themenbereichs Mensch und Gesundheit **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

4.4 LANDSCHAFT UND ERHOLUNG

4.4.1 Gegenstand und methodisches Vorgehen

Für den Themenbereich **Landschaft und Erholung** sieht der Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) für Landesstraßenkorridore (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014) die Behandlung folgender **Aspekte** vor:

- Landschaft (anthropozentrische Nutzungsaspekte)
- Erholung (landschaftsbezogene Erholungsnutzungen)

Für jeden dieser Aspekte ist sowohl die **Sensibilität** als auch die **Intensität** anzusprechen, wobei für die Beurteilung der Relevanz bestimmte **Kriterien** (vgl. Tabelle 3) vorgesehen sind.

THEMENBEREICH LANDSCHAFT UND ERHOLUNG		
ASPEKT	RELEVANTE SENSIBILITÄT BEI ...	RELEVANTE INTENSITÄT BEI ...
LANDSCHAFT	Vorliegen besonderer natürlicher Merkmale Betroffenheit von Gebieten, deren Status als geschützt anerkannt ist	permanenten und unumkehrbaren Auswirkungen kumulativen Auswirkungen Auswirkungen über den Planungsraum hinaus
ERHOLUNG	überörtlich bedeutenden Formen der landschaftsgebundenen Erholung	permanenten und unumkehrbaren Auswirkungen kumulativen Auswirkungen Auswirkungen über den Planungsraum hinaus

Anmerkung: Im Themenbereich Landschaft und Erholung werden die Auswirkungen auf die Aspekte Bevölkerung, Gesundheit des Menschen (v. a. Erholungs- und Wohlfahrtswirkung) und Landschaft nach Anhang I der SUP-RL gefasst.

Tabelle 3: Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Landschaft und Erholung (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: 23)

4.4.2 Bewertung der Sensibilität

Aspekt Landschaft

Der Planungsraum liegt am terrassenförmigen Talboden der III und dem Schuttfächer des Galgentobelbaches im Schnittpunkt der Täler Walgau, Montafon und Klostertal. Er ist umgeben von steil aufsteigenden Bergflanken. Zwischen den historischen Siedlungsgebieten von Bludenz und Bürs gelegen wird der Planungsraum und sein unmittelbares Umfeld von Betriebsstandorten und Verkehrsinfrastrukturen geprägt, die den Talboden orografisch links der III landschaftsbildlich dominieren (vgl. Abbildung 5).

Landschaftsbildlich zeichnen sich der Planungsraum und sein unmittelbares Umfeld durch keine besonderen natürlichen Merkmale aus. Schutzwürdige Landschaftsräume, kulturlandschaftliche Besonderheiten oder visuelle Ruhezonen sind im Planungsraum und seinem unmittelbaren Umfeld nicht gegeben.

Im Planungsraum liegt somit hinsichtlich des Aspekts Landschaft **keine relevante Sensibilität** vor.

Aspekt Erholung

Der Planungsraum ist von teils hochrangigen Verkehrsflächen geprägt und von Betriebsstandorten umgeben. Demgemäß bietet der Planungsraum zwar keine bedeutenden Formen der landschaftsgebundenen Erholung, die einen Aufenthalt im Planungsraum erwarten lassen; dennoch queren Wanderwege und Mountainbikestrecken den Planungsraum von Ost nach West im Verlauf der L82 Brandner Straße (vgl. Abbildung 6).

Im Planungsraum liegt somit hinsichtlich des Aspekts Landschaft eine **relevante Sensibilität** vor.



Abbildung 5: Landschaft Blick Richtung Osten, Lage der AS in Rot (Google Maps, eigene Darstellung)

Abbildung 6: Wanderwege und Radrouten durch den Planungsraum (VoGIS, eigene Darstellung)

4.4.3 Bewertung der Intensität

Aspekt Landschaft

Das ggst. Vorhaben umfasst die Änderung von Teilen einer bestehenden Verkehrsinfrastruktur in einem stark technisch geprägten Raum. Aufgrund der Art des Vorhabens sind keine relevanten zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen, Geländeänderungen oder Höhenentwicklungen zu erwarten, die kumulative oder über den Planungsraum hinausgehend wahrnehmbare Auswirkungen erwarten lassen.

Das ggst. Vorhaben lässt somit hinsichtlich des Aspekts Landschaft **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

Aspekt Erholung

Das ggst. Vorhaben ist im Zusammenhang mit der Ertüchtigung der ASt Bludenz - Bürs zu sehen. Es dient u. a. der Erhöhung der Verkehrssicherheit der ASt Bludenz - Bürs und des umgebenden Landesstraßennetzes (vgl. Kapitel 2.2). Ändert das Vorhaben auch nichts an der geringen Eignung des Planungsraums für die landschaftsgebundene Erholung, so ist zumindest zu erwarten, dass die Entflechtung der Verkehrsströme die Störung in Teilen des Verlaufs des Weitwanderwegs reduziert.

Im Rahmen der UEP werden vorrangig negative Auswirkungen betrachtet, die im ggst. Vorhaben hinsichtlich des Aspekts Erholung jedoch nicht zu erwarten sind. Das ggst. Vorhaben lässt somit hinsichtlich des Aspekts Erholung **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

4.4.4 Bewertung der voraussichtlichen Erheblichkeit von Umweltauswirkungen

Aspekt Landschaft

Im Planungsraum liegt hinsichtlich des Aspekts Landschaft **keine relevante Sensibilität** vor. Das ggst. Vorhaben lässt diesbezüglich **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

Aus diesem Grund sind hinsichtlich des Aspekts Landschaft **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Aspekt Erholung

Im Planungsraum liegt hinsichtlich des Aspekts Erholung eine **relevante Sensibilität** vor. Das ggst. Vorhaben lässt diesbezüglich jedoch **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

Aus diesem Grund sind hinsichtlich des Aspekts Erholung **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Themenbereich Landschaft und Erholung

Sowohl hinsichtlich des Aspekts Landschaft als auch hinsichtlich des Aspekts Erholung sind keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten.

Aus diesem Grund sind hinsichtlich des gesamten Themenbereichs Landschaft und Erholung **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

4.5 RESSOURCEN UND DEREN NUTZUNG

4.5.1 Gegenstand und methodisches Vorgehen

Für den Themenbereich **Ressourcen und deren Nutzung** sieht der Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) für Landesstraßenkorridore (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014) die Behandlung folgender **Aspekte** vor:

- Boden als Ressource
- Wasser als Ressource

Für jeden dieser Aspekte ist sowohl die **Sensibilität** als auch die **Intensität** anzusprechen, wobei für die Beurteilung der Relevanz bestimmte **Kriterien** (vgl. Tabelle 4) vorgesehen sind.

THEMENBEREICH RESSOURCEN UND DEREN NUTZUNG		
ASPEKT	RELEVANTE SENSIBILITÄT BEI ...	RELEVANTE INTENSITÄT BEI ...
BODEN	Vorliegen besonderer natürlicher Merkmale	permanenten und unumkehrbaren Auswirkungen kumulativen Auswirkungen
	intensiver Bodennutzung	nennenswerten Risiken für die Umwelt durch Unfälle
WASSER	Überschreitung der Umweltqualitätsnormen oder der Grenzwerte	permanenten und unumkehrbaren Auswirkungen Auswirkungen über den Planungsraum hinaus kumulativen Auswirkungen
	Betroffenheit von Gebieten, deren Status als geschützt anerkannt ist	nennenswerten Risiken für die Umwelt durch Unfälle

Anmerkung: Im Themenbereich Ressourcen und deren Nutzung werden die Auswirkungen auf die Aspekte Bevölkerung, Boden, Wasser, Sachwerte und Landschaft nach Anhang I der SUP-RL gefasst. Der Aspekt Luft, verstanden als die Ressource Klima, ist nicht von Interesse, da angenommen wird, dass ein Landesstraßenvorhaben grundsätzlich keine erheblichen Auswirkungen auf das (globale) Klima hervorrufen kann.

Tabelle 4: Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Ressourcen und deren Nutzung (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: 24)

4.5.2 Bewertung der Sensibilität

Aspekt Boden

Der Planungsraum liegt am terrassenförmigen Talboden der III und dem Schuttfächer des Galgentobelbaches. Entsprechend bilden Moränen und Bachschotter den Untergrund. Der Boden im Planungsraum weist einen hohen Versiegelungsgrad auf, zudem lässt die bestehende Widmung einer derzeit landwirtschaftlich genutzten Wiese im Süden des Planungsraums als Baufläche Betriebsgebiet eine weitere Versiegelung erwarten (vgl. Abbildung 7). Im Planungsraum sind keine forstwirtschaftliche genutzten Flächen oder Abbauflächen für Rohstoffe ausgewiesen. Vorbelastungen des Bodens, Altlasten und Verdachtsflächen sind nicht bekannt. Weder liegen also besondere natürliche Merkmale noch relevante intensive Bodennutzungen im Planungsraum vor. Innerhalb des Planungsgebiets lässt sich die Bodentypengruppe Auboden finden (vgl. Abbildung 8).

Im Planungsraum liegt somit hinsichtlich des Aspekts Boden **keine relevante Sensibilität** vor.

Aspekt Wasser

Der Planungsraum liegt großteils am terrassenförmigen Talboden der III, der eine hohe Durchlässigkeit zum flächendeckend vorhandenen Grundwasserkörper aufweist. Der Grundwasserstrom folgt der Fließrichtung der III und wird hauptsächlich durch den Grundwasserstrom aus dem Klostertal und dem Montafon gespeist (vgl. Abbildung 9). Der Grundwasserspiegel und der Wasserhaushalt sind demgemäß zeitlich und räumlich variabel. Im Planungsraum und seinem näheren Umfeld befinden sich keine Wasserschutz- und -schongebiete, Quellen und Brunnen. Die nächstgelegenen Fließgewässer (III und Alvier) liegen knapp außerhalb des Planungsraums und weisen zumindest Güteklasse II auf.

Im Planungsraum liegt somit hinsichtlich des Aspekts Wasser **keine relevante Sensibilität** vor.

Abbildung 7: Bodendurchlässigkeit (BMLFUW, eigene Darstellung)

Abbildung 8: Bodentypengruppen (BMLFUW, eigene Darstellung)

Abbildung 9: Wasser (eHYD, eigene Darstellung; rot: Grundwassergebiet, blau: Oberflächengewässer)

4.5.3 Bewertung der Intensität

Aspekt Boden

Das ggst. Vorhaben umfasst die Änderung von Teilen einer bestehenden Verkehrsinfrastruktur in einem stark versiegelten Raum. Aufgrund der Art des Vorhabens sind keine relevanten zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen und Geländeänderungen zu erwarten, die eine Einschränkung der Nutzung der Ressource Boden mit sich bringen.

Das ggst. Vorhaben ist im Zusammenhang mit der Ertüchtigung der ASt Bludenz - Bürs zu sehen. Es dient u. a. der Erhöhung der Verkehrssicherheit der ASt Bludenz - Bürs und des umgebenden Landesstraßennetzes (vgl. Kapitel 2.2). Mit der Reduktion des Unfallrisikos geht auch eine Verringerung des Risikos für Verunreinigungen des Bodens infolge von Unfällen einher.

Im Rahmen der UEP werden vorrangig negative Auswirkungen betrachtet, die im ggst. Vorhaben hinsichtlich des Aspekts Boden jedoch nicht zu erwarten sind. Das ggst. Vorhaben lässt somit hinsichtlich des Aspekts Boden **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

Aspekt Wasser

Das ggst. Vorhaben ist im Zusammenhang mit der Ertüchtigung der ASt Bludenz - Bürs zu sehen. Es dient u. a. der Erhöhung der Verkehrssicherheit der ASt Bludenz - Bürs und des umgebenden Landesstraßennetzes (vgl. Kapitel 2.2). Mit der Reduktion des Unfallrisikos geht auch eine Verringerung des Risikos für Verunreinigungen des Grundwassers infolge von Unfällen einher.

Im Rahmen der UEP werden vorrangig negative Auswirkungen betrachtet, die im ggst. Vorhaben hinsichtlich des Aspekts Wasser jedoch nicht zu erwarten sind. Das ggst. Vorhaben lässt somit hinsichtlich des Aspekts Wasser **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

4.5.4 Bewertung der voraussichtlichen Erheblichkeit von Umweltauswirkungen

Aspekt Boden

Im Planungsraum liegt hinsichtlich des Aspekts Boden **keine relevante Sensibilität** vor. Das ggst. Vorhaben lässt diesbezüglich **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

Aus diesem Grund sind hinsichtlich des Aspekts Boden **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Aspekt Wasser

Im Planungsraum liegt hinsichtlich des Aspekts Wasser **keine relevante Sensibilität** vor. Das ggst. Vorhaben lässt diesbezüglich jedoch **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

Aus diesem Grund sind hinsichtlich des Aspekts Wasser **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Themenbereich Ressourcen und deren Nutzung

Sowohl hinsichtlich des Aspekts Boden als auch hinsichtlich des Aspekts Wasser sind **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Aus diesem Grund sind hinsichtlich des gesamten Themenbereichs Ressourcen und deren Nutzung **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

4.6 NATURRAUM UND ÖKOLOGIE

4.6.1 Gegenstand und methodisches Vorgehen

Für den Themenbereich **Ressourcen und deren Nutzung** sieht der Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) für Landesstraßenkorridore (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014) die Behandlung des folgenden **Aspekts** vor:

- Naturraum und Ökologie (Fokus auf Schutzbedürftigkeit und Erhaltungswürdigkeit)

Für diesen Aspekt ist sowohl die **Sensibilität** als auch die **Intensität** anzusprechen, wobei für die Beurteilung der Relevanz bestimmte **Kriterien** (vgl. Tabelle 5) vorgesehen sind.

THEMENBEREICH NATURRAUM UND ÖKOLOGIE		
ASPEKT	RELEVANTE SENSIBILITÄT BEI ...	RELEVANTE INTENSITÄT BEI ...
NATURRAUM UND ÖKOLOGIE	Vorliegen besonderer natürlicher Merkmale	permanenten und unumkehrbaren Auswirkungen
	Seltenheit eines Vorkommens	kumulativen Auswirkungen
	Betroffenheit von Gebieten, deren Status als geschützt anerkannt ist	Auswirkungen über den Planungsraum hinaus
nennenswerten Risiken für die Umwelt durch Unfälle		
Anmerkung: Im Themenbereich Naturraum und Ökologie werden die Auswirkungen auf die Aspekte biologische Vielfalt, Fauna, Flora und Landschaft nach Anhang I der SUP-RL gefasst.		

Tabelle 5: Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Naturraum und Ökologie (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: 24)

4.6.2 Bewertung der Sensibilität

Aspekt Naturraum und Ökologie

Im Planungsraum und seinem unmittelbaren Umfeld sind keine Biotope, Großraumbiotope, Europaschutzgebiete, Pflanzenschutzgebiete, örtlichen Schutzgebiete, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Streuwiesenbiotop oder sonstigen geschützten Landschaftsteile dokumentiert. Auch steht der Planungsraum aufgrund seiner Lage am Talboden der Ill in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit weiter entfernten Gebieten, der Status als geschützt anerkannt ist (vgl. Abbildung 10).

Der Planungsraum selbst ist stark fragmentiert, umfasst keine Gerinne oder Fließgewässer und lässt mit seinem hohen Versiegelungsgrad und der intensiven Nutzung für Verkehrsinfrastrukturen und Betriebsgebiete keine besondere ökologische Standortqualität erwarten.

Wälder und Wildruhegebiete liegen im Planungsraum und seinem unmittelbaren Umfeld nicht vor.

Im Planungsraum liegt somit hinsichtlich des Aspekts Naturraum und Ökologie **keine relevante Sensibilität** vor.

4.6.3 Bewertung der Intensität

Aspekt Naturraum und Ökologie

Das ggst. Vorhaben umfasst die Änderung von Teilen einer bestehenden Verkehrsinfrastruktur in einem stark versiegelten Raum. Aufgrund der Art des Vorhabens sind keine relevanten zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen und Geländeänderungen zu erwarten, die eine Veränderung des natürlichen Haushaltes mit sich bringen.

Das ggst. Vorhaben lässt somit hinsichtlich des Aspekts Naturraum und Ökologie **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

Abbildung 10: Naturschutz (VoGIS, eigene Darstellung)

4.6.4 Bewertung der voraussichtlichen Erheblichkeit von Umweltauswirkungen

Aspekt Naturraum und Ökologie

Im Planungsraum liegt hinsichtlich des Aspekts Naturraum und Ökologie **keine relevante Sensibilität** vor. Das ggst. Vorhaben lässt diesbezüglich **keine relevante Intensität** möglicher Auswirkungen erwarten.

Aus diesem Grund sind hinsichtlich des Aspekts Naturraum und Ökologie **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Themenbereich Naturraum und Ökologie

Hinsichtlich des Aspekts Naturraum und Ökologie sind **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Aus diesem Grund sind hinsichtlich des gesamten Themenbereichs Naturraum und Ökologie **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

4.7 ZUSAMMENFASSUNG DER VORAUSSICHTLICHEN ERHEBLICHKEIT VON UMWELTAUSWIRKUNGEN

Für die Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) wurde in fünf Themenbereichen untersucht, ob vom ggst. Vorhaben voraussichtlich erhebliche (negative) Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Dafür wurden für jeden der fünf Themenbereiche die Sensibilität im Planungsraum sowie die Intensität möglicher Auswirkungen durch ein Vorhaben, für das der zu entwickelnde Straßenkorridor den Rahmen setzt, angesprochen. Das Ergebnis dieser Betrachtung lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Themenbereich Siedlungswesen

Obwohl hinsichtlich des Aspekts Siedlungs- und Wirtschaftsraum im Planungsraum eine relevante Sensibilität vorliegt, sind insgesamt **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Themenbereich Mensch und Gesundheit

Da im Planungsraum keine relevante Sensibilität vorliegt, sind **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Themenbereich Landschaft und Erholung

Obwohl hinsichtlich des Aspekts Erholung im Planungsraum eine relevante Sensibilität vorliegt, sind insgesamt **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Themenbereich Ressourcen und deren Nutzung

Da im Planungsraum keine relevante Sensibilität vorliegt, sind **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Themenbereich Naturraum und Ökologie

Da im Planungsraum keine relevante Sensibilität vorliegt, sind **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Da in keinem der fünf Themenbereiche mit voraussichtlich erheblichen Auswirkungen zu rechnen, ist für das gesamte ggst. Vorhaben nicht mit voraussichtlich erheblichen Auswirkungen zu rechnen.

Die beabsichtigte Landesstraße, deren ungefährender Verlauf durch den Straßenkorridor festgelegt wird, hat somit keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen.

Gemäß § 9 Abs. 2 Straßengesetz wird aus diesem Grund von einer Ausnahme von der allgemeinen Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) ausgegangen.

QUELLENVERZEICHNIS

Amt der Vorarlberger Landesregierung (2014): Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) für Landesstraßenkorridore. Bregenz

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) (2014): Hydrogeographie Österreich, online: <http://ehyd.gv.at/> [Zugriff 02.09.2014]

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW), Bundesforschungs- und Ausbildungszentrum für Wald, Naturgefahren und Landschaft (2009): Digitale Bodenkarte der Österreichischen Bodenkartierung. online: http://gis.lebensministerium.at/eBOD/frames/index.php?&gui_id=eBOD [Zugriff: 02.09.2014]

Gesetz über den Bau und die Erhaltung öffentlicher Straßen sowie über die Wegfreiheit (Straßengesetz)

Google Maps (2014); online: <https://maps.google.com> [Zugriff: 02.09.2014]

Land Vorarlberg: Vorarlberger Geographisches Informationssystem (VoGIS) 2014; online: <http://vogis.cnv.at> [Zugriff: 02.09.2014]

Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP-RL)

Ziviltechnik Hagner e.U. (2014): L82 Brandner Straße – Umbau ASt Bludenz - Bürs. Umwelterheblichkeitsprüfung 2014. Innsbruck

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Planungsraum zur Adaptierung der L82 Brandner Straße (VoGIS, eigene Darstellung)	4
Abbildung 2:	Betriebsgebiete (VoGIS, eigene Darstellung)	4
Abbildung 3:	Flächenwidmung (VoGIS, eigene Darstellung)	8
Abbildung 4:	Gefahrenzonen (VoGIS, eigene Darstellung).....	9
Abbildung 5:	Landschaft Blick Richtung Osten, Lage der ASt in Rot (Google Maps, eigene Darstellung)	14
Abbildung 6:	Wanderwege und Radrouten durch den Planungsraum (VoGIS, eigene Darstellung)	15
Abbildung 7:	Bodendurchlässigkeit (BMLFUW, eigene Darstellung)	18
Abbildung 8:	Bodentypengruppen (BMLFUW, eigene Darstellung)	18

Abbildung 9: Wasser (eHYD, eigene Darstellung; rot: Grundwassergebiet, blau: Oberflächengewässer)19

Abbildung 10: Naturschutz (VoGIS, eigene Darstellung)22

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Siedlungswesen (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: 23)7

Tabelle 2: Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Mensch und Gesundheit (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: 23)11

Tabelle 3: Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Landschaft und Erholung (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: 23)13

Tabelle 4: Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Ressourcen und deren Nutzung (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: 24).....17

Tabelle 5: Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Naturraum und Ökologie (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: 24)21