



Vorarlberg
unser Land

ANLAGE 10

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

Anpassung Landesstraßen Rheintal Mitte

Strategische Umweltprüfung

Zusammenfassende Erklärung, März 2015



**Bearbeitung im Auftrag des
Amtes der Vorarlberger Landesregierung
Abt. VIa – Allg. Wirtschaftsangelegenheiten**



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

DI Marielis Fischer

DI Ernst Mattanovich

DI Felix Sternath

INHALT

1	Ausgangslage und Auslöser	1
1.1	Planungsauftrag	1
1.1.1	Planungsgenese	1
1.1.2	Planungsziele.....	2
1.1.3	Planungs- und Untersuchungsraum	4
1.2	Gründe für die Durchführung einer SUP	5
2	Zusammenfassung der Verfahrensschritte	6
2.1	Überblick über die Verfahrensschritte	6
2.2	Festlegung des Untersuchungsrahmens (Scoping).....	7
2.3	Entwurf Strassenkorridore, Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht)	9
3	Zusammenfassung der Dokumente zur Entscheidungsfindung	11
3.1	Entwurf Strassenkorridore, Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht)	11
3.1.1	Inhalte des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht)	11
3.1.1.1	Anbindung des Dornbirner Westens an die ASt Rheintal Mitte	11
3.1.1.2	Anbindung des Dornbirner Südens samt Hohenems an die ASt Rheintal Mitte	12
3.1.1.3	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung negativer Auswirkungen	13
3.1.2	Entwurf Straßenkorridore.....	14
3.1.2.1	Straßenkorridor Lastenstraße	14
3.1.2.2	Straßenkorridor Bleichestraße	15
3.1.3	Berücksichtigung des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht).....	16
3.2	Zusammenfassung der Stellungnahmen	17
3.2.1	Inhalte der Stellungnahmen.....	17
3.2.2	Berücksichtigung der Stellungnahmen	30
4	Naturverträglichkeit	32
5	Vorschlag für die Beschlussfassung durch die Landesregierung	34
6	Quellenverzeichnis	35
7	Abbildungsverzeichnis	35

1 AUSGANGSLAGE UND AUSLÖSER

1.1 PLANUNGSAUFTRAG

1.1.1 Planungsgenese

Bereits seit den 1990er Jahren bestehen Bemühungen, drängenden **Verkehrsproblemen im Mittleren Rheintal** mithilfe infrastruktureller Maßnahmen zu begegnen. Entsprechend werden von den betroffenen Gemeinden einzeln oder auch gemeinsam Untersuchungen angestellt sowie Maßnahmen und Konzepte entwickelt. Auch das Land Vorarlberg wird nach der Jahrtausendwende aktiv und lässt u. a. Anbindungsvarianten der L45 an die A14 untersuchen.

Ab 2006 initiieren die betroffenen Gemeinden Dornbirn, Hohenems und Lustenau gemeinsam mit dem Land Vorarlberg einen abgestimmten **Prozess „Rheintal Mitte“**, der eine ganzheitliche Entwicklung des Mittleren Rheintals zum Gegenstand hat. Dieser Prozess endet 2009 mit einer Beurteilung der Stärken und Schwächen von insgesamt zehn untersuchten Varianten. Nach Informationsveranstaltungen und Stellungnahmen der beteiligten Gemeinden werden zwei Varianten weiter verfolgt, deren wesentliche Elemente auch im vorliegenden Umweltbericht gegenständlich sind.

Aufbauend auf dem Prozess „Rheintal Mitte“ führt die ASFINAG Alpenstraßen GmbH in den Jahren 2009 und 2010 eine **Erweiterte Strategische Analyse (ESA)** durch. Die beiden im Prozess „Rheintal Mitte“ favorisierten Varianten werden durch Verknüpfung einzelner Elemente zu drei neuen Varianten entwickelt. Zusätzlich wird eine der bevorzugten Varianten aus dem Prozess „Rheintal Mitte“ direkt in die ESA aufgenommen. Nach Anwendung von spezifischen Muss- und Sollkriterien werden die vier Varianten einer Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) zugeführt, aus der eine weiterzuverfolgende Variante hervorgeht.

Parallel wird zwischen 2007 und 2011 das konsensorientierte **Planungsverfahren „Mobil im Rheintal“** für eine Verkehrslösung im Unteren Rheintal durchgeführt. Die räumliche Abgrenzung des auf beiden Seiten des Rheins betrachteten Raums schließt auch Teile des Mittleren Rheintals mit ein. Aus einer Vielzahl möglicher, verkehrsträgerübergreifender Alternativen werden mithilfe einer Analyse der verkehrlichen Wirksamkeit, einer Wirkungsanalyse und einer Nutzen-Kosten-Analyse schrittweise jene Alternativen ausgearbeitet, die für eine weitere Verfolgung vorgeschlagen werden.

Im Jänner 2012 unterzeichnen Vertreterinnen und Vertreter des Landes Vorarlberg, der Stadt Dornbirn und der ASFINAG eine **Absichtserklärung für eine neue ASt Rheintal Mitte** und den Ausbau der L45. Als Ergebnis der erfolgten Untersuchungen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Neubau einer ASt Rheintal Mitte an der A14
- teilweise Ausbau der L45 einschließlich Radweg östlich der A14
- Verlängerung der Bleichestraße
- Neubau einer parallel zur Autobahn verlaufenden Lastenstraße zum Messegelände

Damit wirkt die Entscheidung, eine neue ASt Rheintal Mitte zu errichten, als **Auslöser für Eingriffe in das Landesstraßennetz** im Umfeld dieser neuen ASt (siehe Abbildung 1).

1.1.2 Planungsziele

Die Planungsziele für das Landesstraßennetz sind das Ergebnis einer umfangreichen Planungsgenese (vgl. Kapitel 1.1.1) und basieren auf folgenden **Grundannahmen**:

- Die Errichtung einer neuen **ASt Rheintal Mitte** am Schnittpunkt der A14 mit der L45 wird als Ausgangspunkt für die Lösung vieler Verkehrsprobleme im Mittleren Rheintal angenommen. Sie fällt in die Kompetenz des Bundes und steht daher weder hinsichtlich ihres Standorts noch ihrer Konfiguration zur Disposition.
- Die neue ASt Rheintal Mitte ist für sich allein betrachtet funktionstüchtig und verkehrswirksam. Um jedoch das mit ihr verbundene Entlastungspotential für das Mittlere Rheintal voll auszuschöpfen bzw. unerwünschte Verkehrsverlagerungen hintanzuhalten, ist eine **Änderung des Landesstraßennetzes** erforderlich.

Für die Änderung des Landesstraßennetzes im Mittleren Rheintal bestehen damit folgende voneinander weitgehend verkehrlich-funktional unabhängige und räumlich klar trennbare **Planungsziele**:

- Anbindung des **Dornbirner Westens** an die neue ASt Rheintal Mitte:
 - Entlastung der bestehenden ASt Dornbirn Süd durch direkte Anbindung des Betriebsgebiets Roßmähder und der Dornbirner Messe an die neue ASt Rheintal Mitte
 - Entlastung der innerstädtischen Abschnitte der L190 und L204 und Verbesserung der Anbindung des Betriebsgebiets Heitere an die bestehende ASt Dornbirn Süd
- Anbindung des **Dornbirner Südens** samt **Hohenems** an die neue ASt Rheintal Mitte:
 - Entlastung der bestehenden ASt Hohenems und ASt Dornbirn Süd durch direkte Anbindung des Betriebsgebiets Wallenmahd an die neue ASt Rheintal Mitte
 - Entlastung der innerstädtischen Abschnitte der L46

Um diese Planungsziele (vgl. Abbildung 1) umfassend zu verfolgen, sind sowohl **Ertüchtigungen** als auch **Neuerrichtungen** von Landesstraßen erforderlich:

- Die neue ASt Rheintal Mitte muss unter Umgehung der Siedlungskerne von Dornbirn und Hohenems direkt an relevante Verkehrserreger im Dornbirner Westen und Süden sowie Hohenems angebunden werden. Dies ist aufgrund fehlender Netzelemente nur durch den **Neubau von Landesstraßen** möglich, für die nach § 12 Abs. 4 Straßengesetz Straßenkorridore festzulegen sind.
- Die bestehende **L45** östlich der neuen ASt Rheintal Mitte muss bis zur Einmündung der neuen Landesstraßen **verbreitert** und um einen **Radweg** erweitert werden. Für diesen Ausbau einer bestehenden Landesstraße nach § 12 Abs. 5 lit. a Straßengesetz ist nach § 12 Abs. 5 Straßengesetz kein Straßenkorridor festzulegen und daher auch keine SUP durchzuführen.

Ziel ist somit die **Festlegung von Straßenkorridoren**, die eine möglichst direkte Anbindung dieser relevanten Verkehrserreger nördlich und südlich der neuen ASt Rheintal Mitte an diese ermöglichen.

Abbildung 1: *Planungsziele für das Landesstraßennetz, Planungs- und Untersuchungsraum in der SUP*

1.1.3 Planungs- und Untersuchungsraum

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

Der Planungsraum umfasst grundsätzlich den **Offenlandbereich** zwischen den geschlossenen Siedlungsgebieten von Dornbirn und Hohenems. Die Abgrenzung erfolgt im Detail wie folgt:

- Im **Westen** bilden die **L203** auf dem Gemeindegebiet von Hohenems und die **A14** auf den Gemeindegebieten von Dornbirn und Lustenau die Grenze des Planungsraums, wobei auch ein Geländestreifen westlich der A14 Teil des Planungsraums ist.
- Im **Süden** grenzen der **nördliche Siedlungsrand von Hohenems** und die **L190** den Planungsraum ab.
- Im **Osten** bilden das **Betriebsgebiet Wallenmähd** und der **westliche Siedlungsrand von Dornbirn** die Grenze des Planungsraums.
- Im **Norden** grenzt das **Betriebsgebiet Roßmähder** den Planungsraum ab.

Die bestehende **L45 teilt den Planungsraum** entsprechend der unterschiedlichen Planungsziele für die Anbindung des Dornbirner Westens einerseits und des Dornbirner Südens samt Hohenems andererseits (vgl. Kapitel 1.1.1) in einen nördlichen und einen deutlich größeren südlichen Teil. Die Entwicklung der Straßenkorridore erfolgt daher weitgehend getrennt nördlich bzw. südlich dieser Trennlinie.

Der **Untersuchungsraum** umfasst jenes Gebiet, das für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen betrachtet wird. Er wird daher wirkungsbezogen wie folgt festgelegt und geht somit über den Planungsraum hinaus (vgl. Abbildung 1):

- Berücksichtigung all jener Siedlungsbereiche und Betriebsgebiete, für die gem. Planungszielen Entlastungswirkungen bzw. Verbesserungen der Anbindung an die A14 beabsichtigt sind.
- Berücksichtigung all jener relevanter Bereiche, für die im Rahmen vorangegangener Untersuchungen Beurteilungen des derzeitigen Umweltzustandes und erheblicher Auswirkungen vorgenommen wurden.

Der Untersuchungsraum berücksichtigt **keine Gebiete außerhalb Vorarlbergs**, da aufgrund der Planungsziele und der Konfiguration der ASt Rheintal Mitte nicht von erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen ausgegangen werden kann.

1.2 GRÜNDE FÜR DIE DURCHFÜHRUNG EINER SUP

Für den als Planungsziele formulierten **Neubau** von Landesstraßen (vgl. Kapitel 1.1.1) sind nach § 12 Abs. 4 Straßengesetz **Straßenkorridore** festzulegen. Da keine der beiden vom Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore¹ genannten Voraussetzungen für die Durchführung einer Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) gegeben ist, besteht **keine Möglichkeit**, eine **Ausnahme von der allgemeinen Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP)** zu erwirken. Daher ist nach § 9 Abs. 1 Straßengesetz eine SUP durchzuführen.

Aus diesem Grund wurde auf die Abwicklung eines vollständigen Screening-Verfahrens, v. a. auf die Durchführung einer Umwelterheblichkeitsprüfung nach § 9 Abs. 2 Straßengesetz, verzichtet und direkt eine **SUP zur Festlegung der Straßenkorridore eingeleitet**. Entsprechend dem Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore² wurde dafür im Rahmen des sog. Scopings der **Untersuchungsrahmen** festgelegt, der die Grundlage für den vorliegenden Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) bildet (vgl. Kapitel 2.2).

¹ Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

² Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

2 ZUSAMMENFASSUNG DER VERFAHRENSSCHRITTE

2.1 ÜBERBLICK ÜBER DIE VERFAHRENSSCHRITTE

Die **Strategische Umweltprüfung (SUP)** wird auf Basis der entsprechenden Festlegungen des **Straßengesetzes** durchgeführt. Die einzelnen Verfahrensschritte entsprechen den Vorgaben des **Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore**³ für die Festlegung eines Straßenkorridors mit Durchführung einer SUP. Ausgangspunkt des Verfahrens war die Feststellung, dass für die ggst. Festlegung eines Straßenkorridors zwingend eine SUP durchzuführen ist (vgl. Kapitel 1.2).

Die SUP wird von der Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten in ihrer Funktion als **SUP-Stelle** durchgeführt. Die fachlichen Grundlagen wurden von der Abt. VIIIb - Straßenbau in ihrer Funktion als **Initiator** bereitgestellt.

Zur **Vorbereitung der SUP** wurde im Zeitraum August 2014 bis September 2014 ein sog. **Scoping** durchgeführt, in dessen Rahmen ausgewählte Umweltstellen zur Festlegung des Untersuchungsrahmens der SUP konsultiert wurden (vgl. Kapitel 2.2).

Aufbauend auf dem Scoping hat der Initiator im Zeitraum September 2014 bis Oktober 2014 den **Entwurf der Straßenkorridore** sowie einen gemeinsamen **Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht)** erarbeitet. Diese Dokumente wurden im Zeitraum Oktober 2014 bis Dezember 2014 durch die SUP-Stelle **öffentlich aufgelegt** und waren Gegenstand von **Konsultationen** mit definierten Umweltstellen (vgl. Kapitel 2.3).

Zeitgleich hat die SUP-Stelle auf Grundlage vom Initiator breitgestellter Standpunkte zur Verträglichkeitsabschätzung eine **Verträglichkeitsabschätzung** zu den beiden empfohlenen Straßenkorridoren durchgeführt. Dafür wurde die Abt. IVe - Umweltschutz konsultiert (vgl. Kapitel 4).

Grenzüberschreitende Konsultationen wurden nicht durchgeführt, da erhebliche Auswirkungen auf Nachbarstaaten oder Nachbarbundesländer ausgeschlossen werden konnten.

Alle bis hierher überblicksartig dargestellten Verfahrensschritte konnten bis Ende 2014 abgeschlossen werden.

Die vorliegende **Zusammenfassende Erklärung** dokumentiert die wichtigsten Inhalte des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) und der im Zuge der Konsultationen eingelangten Stellungnahmen. Sie legt u. a. dar, wie diese Inhalte bei der Festlegung der Straßenkorridore berücksichtigt werden.

Mit Vorliegen der Zusammenfassenden Erklärung kann die SUP abgeschlossen werden. Damit liegt eine abgeschlossene Entscheidungsgrundlage für die **Beschlussfassung der Straßenkorridore** durch die Landesregierung vor.

Nach erfolgter Beschlussfassung sind die von der Landesregierung beschlossenen Straßenkorridore samt der Zusammenfassenden Erklärung beim Amt der Landesregierung zur allgemeinen Einsicht aufzulegen und überdies im Internet abrufbar zu halten (§ 11 Straßengesetz).

³ Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

2.2 FESTLEGUNG DES UNTERSUCHUNGSRAHMENS (SCOPING)

Das **Scoping** ist vom Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore⁴ als Ausgangspunkt für die fachliche Auseinandersetzung innerhalb der SUP vorgesehen. Ein **Scoping-Dokument** legt die für den zu erstellenden Umweltbericht getroffenen **Festlegungen des Untersuchungsrahmens** offen. Es umfasst Aussagen zu Umfang und Detaillierungsgrad der in den Umweltbericht auszunehmenden Informationen. Zur Festlegung des Untersuchungsrahmens wurden sog. Umweltstellen konsultiert, deren **Anmerkungen und Prüfhinweise** dem Initiator zur Berücksichtigung durch die SUP-Stelle mitgeteilt wurden.

Im Scoping zum ggst. Vorhaben wurde eine **Systemabgrenzung** auf zeitlicher, räumlicher und inhaltlicher Ebene getroffen:

- Als **Prognosehorizont** für die Entwicklung des derzeitigen Umweltzustandes im Untersuchungsraum und die voraussichtlich erheblichen Auswirkungen möglicher Landesstraßenvorhaben in den Straßenkorridoren wird das **Jahr 2030** angenommen. Für die **Verkehrswirksamkeit** der neuen Netzelemente wird das **Jahr 2025** angenommen. Beide Prognosehorizonte stammen aus vorangegangenen Untersuchungen, v. a. die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen.
- Der **Planungsraum** (vgl. Abbildung 1) bildet den räumlichen Rahmen, innerhalb dessen die Planungsabsichten durch die Festlegung von Straßenkorridoren sinnvoll verfolgt werden können. Der **Untersuchungsraum** (vgl. Abbildung 1) umfasst jenes Gebiet, das für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen im Umweltbericht betrachtet wird.
- **Untersuchungsgegenstand** des Umweltberichts sind im Kern die voraussichtlich erheblichen Auswirkungen, die von Landesstraßenvorhaben, für die die Straßenkorridore den Rahmen setzen, ausgehen. Dabei werden für alle fünf **Themenbereiche**, die vom Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore⁵ vorgesehen sind, Aussagen getroffen:
 - 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)

Infolge der vollständigen Integration des Umweltberichts in den Erläuterungsbericht werden zusätzlich folgende **Themenbereiche** abgedeckt:

- Technische Aspekte / Kosten (Vorhabenslänge, besondere technische Herausforderungen)
- Verkehrlich-funktionale Aspekte (Wirksamkeit hinsichtlich der Planungsziele)

⁴ Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

⁵ Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

Mit Schreiben VIIb-545A-0020-2014 vom 06.08.2014 hat die Abt. VIIb - Straßenbau in ihrer Funktion als Initiator das **Scoping-Dokument** als erforderliche Grundlage für die Durchführung des Scopings der Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten in ihrer Funktion als SUP-Stelle übermittelt. Um zu einer abschließenden Beurteilung des vom Initiator vorgeschlagenen Untersuchungsrahmens zu gelangen, hat die SUP-Stelle Konsultationen mit ausgewählten Umweltstellen durchgeführt.

Mit Schreiben Zl.: VIa-411.06.02 vom 07.08.2014 hat die SUP-Stelle ausgewählte Umweltstellen eingeladen, bis 19.09.2014 eine Stellungnahme zum Scoping-Dokument zu formulieren und an die SUP-Stelle zu übermitteln. Die Umweltstellen wurden in diesem Zusammenhang auch ersucht, Ansprechpersonen für das weitere SUP-Verfahren zu benennen. Folgende **Umweltstellen** haben eine Stellungnahme zum Scoping-Dokument formuliert:

- Abt. IVe - Umweltschutz
- Abt. Va - Landwirtschaft
- Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten
- Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik
- Abt. VIe - Abfallwirtschaft
- Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht
- Abt. VIId - Wasserwirtschaft
- Agrarbezirksbehörde
- Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit

Die **eingelangten Stellungnahmen** waren überwiegend entsprechend dem seitens der SUP-Stelle vorgegebenen Prüfbuch gegliedert und wurden durch die SUP-Stelle **zusammengefasst**. Bei für die Erstellung des Umweltberichts relevanten Hinweisen seitens der Umweltstellen wurde seitens der SUP-Stelle eine **Empfehlung** ausgesprochen, ob und wie mit dieser Angabe beim Verfassen des Entwurf des Umweltberichts durch den Initiator verfahren werden soll.

Insgesamt wurde der durch den Initiator im Scoping-Dokument skizzierte **Untersuchungsrahmen als nachvollziehbar eingestuft**. Einzelne Hinweise wurden hinsichtlich der **Abgrenzung des Planungs- und Untersuchungsraums** formuliert. Des Weiteren haben mehrere Umweltstellen die **Bedeutung einzelner Aspekte** für die Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes sowie die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen betont bzw. präzisiert.

Die eingelangten Stellungnahmen einschließlich der **Zusammenfassung und Empfehlungen** durch die SUP-Stelle wurden mit Schreiben Zl.: VIa-411.06.02 vom 29.09.2014 dem Initiator übermittelt.

2.3 ENTWURF STRASSENKORRIDORE, ERLÄUTERUNGSBERICHT (INKL. UMWELTBERICHT)

Der **Entwurf der Straßenkorridore** erfolgte im Zuge einer Strategischen Umweltprüfung (SUP). Der dabei erforderliche Umweltbericht wurde vollständig in den Erläuterungsbericht integriert. Das entsprechende Vorgehen und die inhaltlichen Mindestanforderungen für diesen **Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht)** sind im Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore⁶ festgeschrieben.

Als Besonderheit bei der Erarbeitung des Entwurfs der Straßenkorridore im Zuge einer SUP war zu berücksichtigen, dass die **Planungsgenese** zum ggst. Planungsauftrag einen mehrjährigen, fachlich breit sowie unter Einbeziehung der Öffentlichkeit und vieler Fachabteilungen geführten **Prozess** umfasst hat. Dieser Prozess besitzt – auch wenn dies aufgrund der fehlenden rechtlichen Grundlage nicht ausdrücklich formuliert werden konnte – den Charakter eines Planungsprozesses mit einhergehender Durchführung einer **SUP**.

Aus diesem Grund konnte davon ausgegangen werden, dass die für die erforderlichen Inhalte des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) relevanten Informationen bereits ermittelt wurden. Der Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) fußt und verweist daher auf folgende **Dokumente aus der Planungsgenese**:

- Amt der Vorarlberger Landesregierung (2010): Rheintal Mitte – Projektbericht
- Amt der Vorarlberger Landesregierung, Ingenieurbüro DI Dr. Helmut Köll (2010): Funktionskonzept Rheintal Mitte - Verkehrsmodell und Modellrechnungen, GU-0816
- Amt der Vorarlberger Landesregierung, RENAT AG (2010): Raumplanerische Gesamtschau Rheintal Mitte, Planungsbericht
- Amt der Vorarlberger Landesregierung, UMG (2011): Verkehrsprojekt Rheintal Mitte - Variante 9: Kartierung und Grobbeurteilung einzelner Schutzgüter
- ASFINAG, Ingenieurbüro DI Dr. Helmut Köll (2010): ASt L45 „Dornbirn Süd - Rheintal Mitte“: Endbericht - ESA
- Land Vorarlberg, DI Wolfgang Chiusole (2006): Projekt Rheintal Mitte. Zusammenfassung bisheriger Untersuchungen zum Thema „Verbindung L 190 - A 14“
- Land Vorarlberg, metron (2008): Raumplanerische Studie für das Gebiet „Rheintal Mitte“

Darüber hinaus war zu berücksichtigen, dass die neue **ASt Rheintal Mitte**, auf deren Lage und Konfiguration sich die Planungsziele (vgl. Kapitel 1.1.2) beziehen, zum Zeitpunkt der Vorbereitung und Durchführung der SUP bereits als **Vorprojekt** beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingereicht waren. Sie stand somit bei der Entwicklung und Darstellung von Alternativen nicht zur Disposition. Gleichzeitig konnten jedoch die Untersuchungen, die im Zuge der Erarbeitung des Vorprojekts für

⁶ Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

die neue AST Rheintal Mitte durchgeführt wurden, bei der Durchführung der SUP zur Verdichtung der Datengrundlage herangezogen werden.

Mit Schreiben VIIb-545A-0020-2014 vom 07.10.2014 hat die Abt. VIIb - Straßenbau in ihrer Funktion als Initiator den Entwurf der Straßenkorridore sowie den Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) als erforderliche Grundlage für die Durchführung der SUP der Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten in ihrer Funktion als SUP-Stelle übermittelt. Diese Dokumente wurden seitens der SUP-Stelle **Konsultationen** mit sog. Umweltstellen sowie einer **öffentlichen Auflage** zugeführt.

Mit Schreiben Zl.: VIa-411.06.02 vom 07.10.2014 hat die SUP-Stelle ausgewählte Umweltstellen eingeladen, bis 28.11.2014 eine Stellungnahme zum Entwurf der Straßenkorridore sowie den Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) zu formulieren und an die SUP-Stelle zu übermitteln. Folgende **Umweltstellen** haben eine Stellungnahme zum Scoping-Dokument formuliert:

- Abt. Ib - Verkehrsrecht
- Abt. IVe - Umweltschutz
- Abt. Va - Landwirtschaft
- Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten
- Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik
- Abt. VIe - Abfallwirtschaft
- Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht
- Abt. VIId - Wasserwirtschaft
- Agrarbezirksbehörde
- Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit
- Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg

Die **eingelangten Stellungnahmen** waren überwiegend entsprechend dem seitens der SUP-Stelle vorgegebenen Prüfbuch gegliedert und wurden durch die SUP-Stelle **zusammengefasst** und hinsichtlich ihrer Relevanz für die Beschlussfassung der Straßenkorridore **ausgewertet** (vgl. Kapitel 3.2).

Daneben wurden der Entwurf der Straßenkorridore sowie der Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) im Zeitraum von 13.10.2014 bis 28.11.2014 beim Amt der Landesregierung, dem Amt der Stadt Dornbirn, dem Amt der Stadt Hohenems und dem Marktgemeindeamt der Marktgemeinde Lustenau sowie auf der Homepage des Landes Vorarlberg zur **öffentlichen Einsichtnahme** aufgelegt. Auf diese öffentliche Einsichtnahmemöglichkeit wurde am 06.10.2014 per **Kundmachung** in den Vorarlberger Nachrichten, in der NEUEn sowie auf der Homepage des Landes Vorarlberg hingewiesen.

Als Ergebnis dieser öffentlichen Auflage wurden mehrere **Stellungnahmen** potentiell betroffener Grundstückseigentümer verfasst und an die SUP-Stelle übermittelt. Auch diese Stellungnahmen wurden von der SUP-Stelle **zusammengefasst** und hinsichtlich ihrer Relevanz für die Beschlussfassung der Straßenkorridore **ausgewertet** (vgl. Kapitel 3.2).

3 ZUSAMMENFASSUNG DER DOKUMENTE ZUR ENTSCHEIDUNGSFINDUNG

3.1 ENTWURF STRASSENKORRIDORE, ERLÄUTERUNGSBERICHT (INKL. UMWELTBERICHT)

3.1.1 Inhalte des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht)

Für die Bearbeitung wurde zuerst der derzeitige Umweltzustand im Planungs- und Untersuchungsraum (vgl. Abbildung 1) dargestellt. Dafür wurden Aussagen in den Themenbereiche **Siedlungswesen, Mensch und Gesundheit, Landschaft und Erholung, Ressourcen und deren Nutzung** sowie **Naturraum und Ökologie** getroffen. Besonders wurde auf die Raumgliederung, sensible Nutzungen, Immissionsbelastungen, Wasser sowie Flora und Fauna eingegangen.

Als Ausgangspunkt für die Entscheidungsfindung wurden Alternativen für die beiden Planungsziele (vgl. Kapitel 1.1.2) dargestellt und ihre voraussichtlich erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt ermittelt, beschrieben und bewertet. Zusätzlich zu den oben genannten Themenbereichen wurden hierbei jeweils **technische Aspekte / Kosten** sowie **verkehrlich-funktionale Aspekte** bei der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Alternativen berücksichtigt.

3.1.1.1 Anbindung des Dornbirner Westens an die ASt Rheintal Mitte

Für die Anbindung des **Dornbirner Westens** an die ASt Rheintal Mitte wurden folgende **Alternativen** untersucht (vgl. Abbildung 2). Die Nullvariante bildet jenen Fall ab, bei dem kein Eingriff in das Landesstraßennetz mit dem Ziel der Anbindung des Dornbirner Westens an die ASt Rheintal Mitte erfolgt.

- Die Alternativen „Korridor Lastenstraße West“ und „Korridor Lastenstraße Ost“ lassen die höchste verkehrlich-funktionale Wirksamkeit sowie die günstigsten Auswirkungen in den Themenbereichen „Siedlungswesen“ und „Mensch und Gesundheit“ erwarten. Dem gegenüber stehen ungünstige Auswirkungen in den Themenbereichen „Naturraum und Ökologie“ und moderate Auswirkungen in den anderen Themenbereichen. Im direkten Vergleich der beiden Alternativen weist die Alternative „Korridor Lastenstraße Ost“ Vorteile im Themenbereich „Technische Aspekte / Kosten“ auf und ist daher zu bevorzugen.
- Die Alternative „Korridor Bleichestraße Nord / Siedlungsnaher Trasse“ übertrifft die Alternative „Korridor Lastenstraße Ost“ im Themenbereich „Naturraum und Ökologie“ deutlich und weist im Themenbereich „Technische Aspekte / Kosten“ geringe Vorteile auf. Da sie in den anderen Themenbereichen jedoch bestenfalls gleich gut, meist aber schlechter bewertet ist, ist letzterer der Vorzug zu geben.
- Die Alternative „Nullalternative Dornbirner Westen“ übertrifft in vier von sieben Themenbereichen die Alternative „Korridor Lastenstraße Ost“, da sie keine baulichen Eingriffe im Raum vorsieht. Al-

lerdings verfehlt sie die Planungsziele, die durch die drei anderen Themenbereiche repräsentiert werden, deutlich.

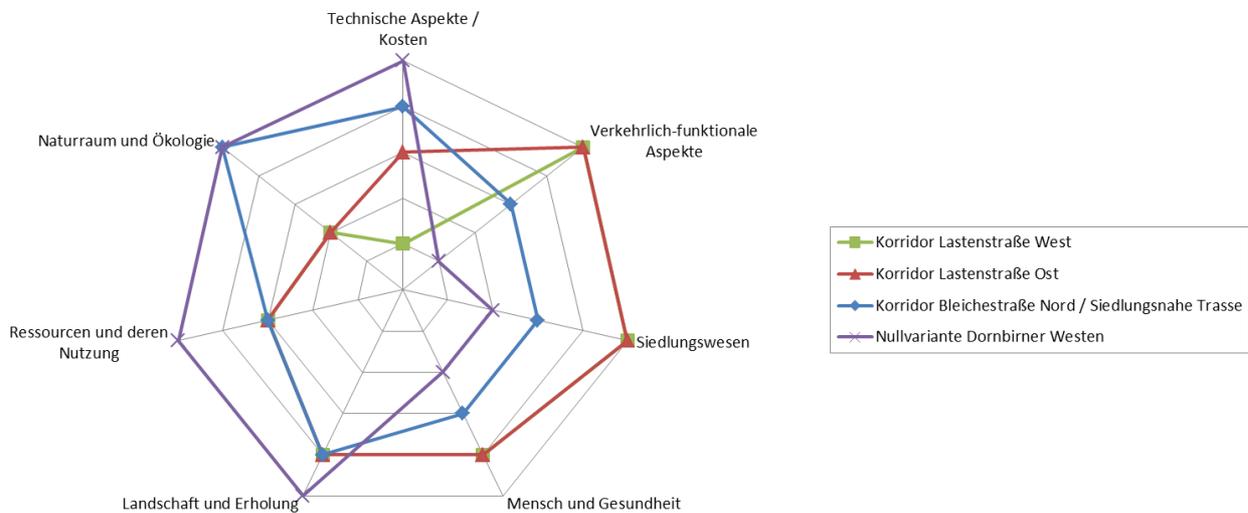


Abbildung 2: Zielerfüllung der Alternativen zur Anbindung des Dornbirner Westens an die ASt Rheintal Mitte

Für die Umsetzung der Planungsziele wird aus den untersuchten Alternativen zur Anbindung des Dornbirner Westens an die ASt Rheintal Mitte die **Alternative „Korridor Lastenstraße Ost“ empfohlen** (vgl. Abbildung 4). Sie garantiert die Erfüllung der Planungsziele und lässt dabei vergleichsweise geringere Auswirkungen im Raum erwarten.

3.1.1.2 Anbindung des Dornbirner Südens samt Hohenems an die ASt Rheintal Mitte

Für die Anbindung des **Dornbirner Südens** samt **Hohenems** an die ASt Rheintal Mitte wurden folgende **Alternativen** untersucht (vgl. Abbildung 3). Die Nullvariante bildet jenen Fall ab, bei dem kein Eingriff in das Landesstraßennetz mit dem Ziel der Anbindung des Dornbirner Südens samt Hohenems an die ASt Rheintal Mitte erfolgt.

- Die Alternativen „Korridor Landgraben“ und „Korridor Flugplatz“ lassen in den Themenbereichen „Landschaft und Erholung“, „Ressourcen und deren Nutzung“, „Naturraum und Ökologie“ und „Technische Aspekte / Kosten“ überwiegend negative Auswirkungen erwarten. Im direkten Vergleich der beiden Alternativen weist die Alternative „Korridor Landgraben“ überwiegend positive Auswirkungen in den Themenbereichen „Siedlungswesen“ und „Mensch und Gesundheit“ sowie eine hohe verkehrlich-funktionale Wirksamkeit auf und ist daher zu bevorzugen.
- Die Alternative „Korridor Bleichestraße Süd / Siedlungnahe Trasse“ lässt hinsichtlich aller Themenbereiche überwiegend positive Auswirkungen erwarten, obschon sie in keinem Themenbereich alle anderen Alternativen übertrifft. Damit ist sie jene Alternative, die die Erfüllung der Planungsziele garantiert, gleichzeitig aber vergleichsweise moderate Auswirkungen im Raum erwarten lässt. Aus diesem Grund ist der ihr gegenüber den Alternativen „Korridor Landgraben“ und „Korridor Flugplatz“ der Vorzug zu geben.

- Die Alternative „Nullalternative Dornbirner Süden“ übertrifft in drei von sieben Themenbereichen die Alternative „Korridor Bleichestraße Süd / Siedlungsnahe Trasse“, da sie keine baulichen Eingriffe im Raum vorsieht. Allerdings verfehlt sie die Planungsziele, die durch die drei anderen Themenbereiche repräsentiert werden, deutlich.

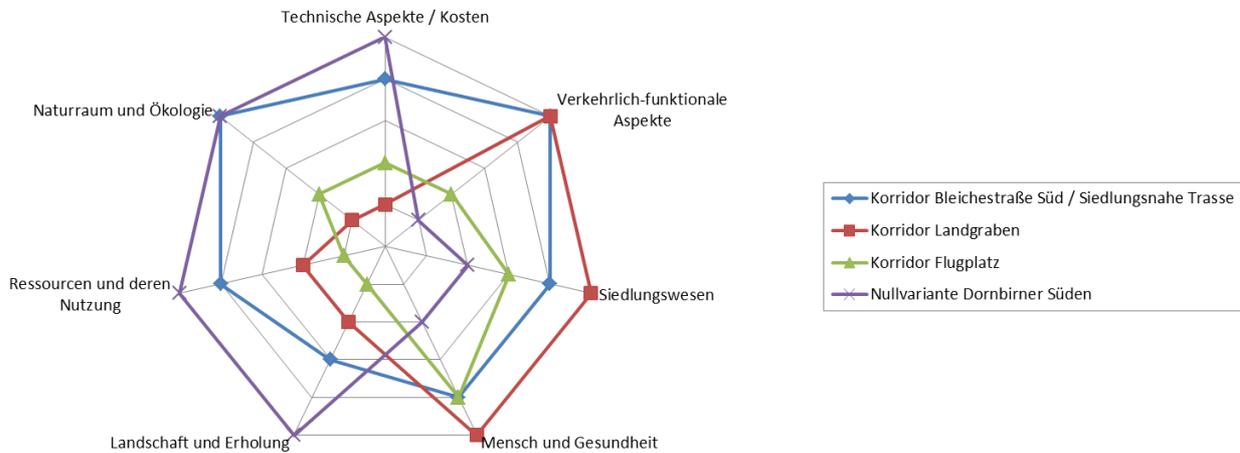


Abbildung 3: Zielerfüllung der Alternativen zur Anbindung des Dornbirner Südens samt Hohenems an die ASt Rheintal Mitte

Für die Umsetzung der Planungsziele wird aus den untersuchten Alternativen zur Anbindung des Dornbirner Südens samt Hohenems an die ASt Rheintal Mitte die **Alternative „Korridor Bleichestraße Süd / Siedlungsnahe Trasse“ empfohlen** (vgl. Abbildung 5). Sie garantiert die Erfüllung der Planungsziele und lässt gleichzeitig nur vergleichsweise moderate Auswirkungen im Raum erwarten.

3.1.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung negativer Auswirkungen

Im Anschluss an die Empfehlung der Straßenkorridore wurden folgende **Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung** voraussichtlich erheblicher negativer Auswirkungen formuliert, die in den nachfolgenden Planungsphasen zu berücksichtigen sind:

- Optimierungen der Trassenlage
- Minderungs- und Schutzmaßnahmen für Bau und Betrieb
- Projektintegrale Gewässerschutzmaßnahmen
- Bachverlegung
- Maßnahmen für Streuwiesen
- Monitoring

Die empfohlenen Maßnahmen bilden den **Ausgangspunkt weiterer Maßnahmenempfehlungen**, die im Zuge der öffentlichen Auflage und Konsultationen geäußert werden.

3.1.2 Entwurf Straßenkorridore

3.1.2.1 Straßenkorridor Lastenstraße

Die Alternative „Straßenkorridor Lastenstraße Ost“ (vgl. Abbildung 4) geht aus dem Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) als **Zielvariante für die Anbindung des Dornbirner Westens an die ASt Rheintal Mitte** hervor.

Sie wurde im Rahmen der Variantenuntersuchung im Projekt „Rheintal Mitte“ als Teil der Variante 3/3a „Schweizer Straße - Lastenstraße“ entwickelt und dient der direkten Anbindung des Betriebsgebiets Roßmähder an die ASt Rheintal Mitte der A14.

Der fortan als „**Lastenstraße**“ bezeichnete Straßenkorridor orientiert sich an der A14 und verläuft östlich parallel zu dieser. Sein nördlicher Anfangspunkt befindet sich im Bereich der Unteren Messestraße. Im Süden trifft der Straßenkorridor im unmittelbaren Nahbereich der neuen ASt Rheintal Mitte auf die L45. Der Straßenkorridor umfasst ausschließlich als Freiland gewidmete, landwirtschaftlich genutzte Flächen. Die A14 und der zu ihr parallel verlaufende Graben sind räumliche Elemente, die die Ausrichtung eines Landesstraßenvorhabens erlauben.

Das neu zu errichtende Landesstraßenvorhaben hat eine Länge von rd. 1.400 m. Die Mitbenutzung anderer Elemente des Landesstraßennetzes ist entbehrlich, um vom Betriebsgebiet Roßmähder zur neuen ASt Rheintal Mitte zu gelangen.

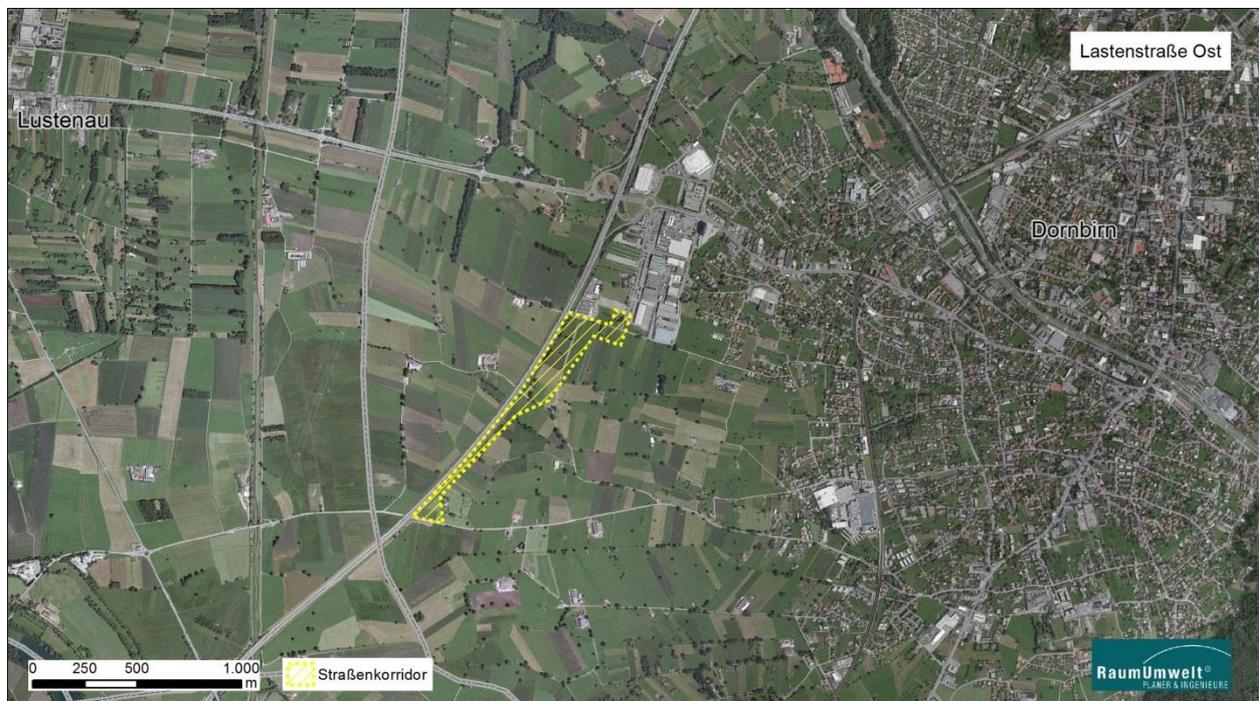


Abbildung 4: Straßenkorridor Lastenstraße (Luftbild: ASFINAG 2013; eigene Bearbeitung)

3.1.2.2 Straßenkorridor Bleichestraße

Die Alternative „Straßenkorridor Bleichestraße Süd / Siedlungsnaher Trasse“ (vgl. Abbildung 5) geht aus dem Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) als **Zielvariante für die Anbindung des Dornbirner Südens samt Hohenems an die ASt Rheintal Mitte** hervor.

Sie wurde im Rahmen der Variantenuntersuchung im Projekt „Rheintal Mitte“ als Teil der Variante 4 „Schweizer Straße“ entwickelt und ist ebenfalls in den Varianten 1,2, 3, 3a, 4a und 8 enthalten. Sie dient der direkten Anbindung des Betriebsgebiets Wallenmahd an die ASt Rheintal Mitte der A14.

Der fortan als „**Bleichestraße**“ bezeichnete Straßenkorridor orientiert sich an der westlichen Siedlungskante Dornbirns. Sein nördlicher Anfangspunkt befindet sich unmittelbar außerhalb der weitgehend geschlossenen Bebauung auf die L45. Im Süden trifft der Straßenkorridor im Bereich der bestehenden Bleichestraße auf die L190. Der Straßenkorridor umfasst ausschließlich als Freiland gewidmete, landwirtschaftlich genutzte Flächen. Die bestehende Bleichestraße ist ein räumliches Element, das die Ausrichtung eines Landesstraßenvorhabens erlaubt.

Ein neu zu errichtendes Landesstraßenvorhaben hat eine Länge von rd. 900 m, wovon rd. 450 m auf den Verlauf der bestehenden Gemeindestraße Bleichestraße entfallen. Zusätzlich erfolgt die Mitbenutzung der ausgebauten L45 auf einer Länge von rd. 1.450 m, um vom Betriebsgebiet Wallenmahd zur neuen ASt Rheintal Mitte zu gelangen.

Abbildung 5: *Straßenkorridor Bleichestraße (Luftbild: ASFINAG 2013; eigene Bearbeitung)*

3.1.3 Berücksichtigung des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht)

Der Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) ist im Kern das Ergebnis einer vorrangig redaktionellen Zusammenfassung eines **umfangreichen Planungsprozesses**. Er verweist an mehreren Stellen auf bereits durchgeführte Untersuchungen und Dokumente aus der Projektgenese, die den Stellenwert ergänzender Informationen zum Umweltbericht besitzen. Die im Zuge dieser **Projektgenese** entwickelten und untersuchten Alternativen, die letztlich Eingang in die Alternativenprüfung der ggst. SUP gefunden haben, wurden bereits in mehreren Stufen hinsichtlich erwartbarer Auswirkungen **optimiert**.

Für die nunmehrige Festlegung der Straßenkorridore bildet der Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) die **fachlich breite Basis der Entscheidungsfindung**. Durch die vollständige Integration des Umweltberichts in den Erläuterungsbericht gelingt es, **Umweltaspekte als gleichermaßen entscheidungsrelevant** in die Überlegungen und Abwägungen einzubeziehen. Voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen werden klar benannt. Da keine Aggregation der themenspezifischen Ergebnisse der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung vorgenommen wird, erfolgt auch **kein sog. trade off** zwischen voraussichtlich erheblichen positiven und negativen Auswirkungen.

Die beiden vom Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) als Zielvarianten identifizierten Straßenkorridore Lastenstraße und Bleichestraße weisen gegenüber den untersuchten Alternativen klare **Vor- und Nachteile hinsichtlich voraussichtlich erheblicher Umweltauswirkungen** auf, wobei die Vorteile deutlich überwiegen.

Die voraussichtlich erheblichen negativen Auswirkungen der beiden Straßenkorridore Lastenstraße und Bleichestraße sind Grundlage der **Maßnahmenentwicklung** im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht). Erst unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen werden die beiden Straßenkorridore final für eine Beschlussfassung durch die Landesregierung empfohlen. Die entwickelten Maßnahmen – das stellen auch die Umweltstellen in ihren Stellungnahmen fest (vgl. Kapitel 3.2) – sind **geeignet**, einen Großteil der zuvor identifizierten voraussichtlich erheblichen negativen Umweltauswirkungen zu verhindern, zu verringern oder soweit wie möglich auszugleichen.

Damit lassen sich Art und Umfang der **Berücksichtigung des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht)** bei der Festlegung der Straßenkorridore wie folgt **zusammenfassen**:

- ❑ Der Umweltbericht ist vollständig in den Erläuterungsbericht integriert und daher gleichwertige Grundlage der Entscheidungsfindung.
- ❑ Umweltaspekte sind daher gleichermaßen entscheidungsrelevant und werden klar benannt.
- ❑ Die Maßnahmenentwicklung basiert auf den identifizierten voraussichtlich erheblichen negativen Auswirkungen und erfolgt vor der finalen Empfehlung der beiden Straßenkorridore.

Diese **weitreichende Berücksichtigung** des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) und damit der relevanten Umweltauswirkungen bei der Festlegung der Straßenkorridore wird im Zuge der öffentlichen Auflage und der Konsultationen dem Grunde nach bestätigt (vgl. Kapitel 3.2).

3.2 ZUSAMMENFASSUNG DER STELLUNGNAHMEN

Die im Rahmen der Konsultationen zum Entwurf des Straßenkorridors sowie zum Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) eingelangten **Stellungnahmen** sind überwiegend entsprechend der Prüfbücher gegliedert. Im Folgenden werden die Inhalte der Stellungnahmen kurz zusammengefasst (jeweils *kursiv*), wobei kritischen Angaben besondere Aufmerksamkeit geschenkt wird. Es wird zudem abschließend dargelegt, in welcher Form die abgegebenen Stellungnahmen für die Beschlussfassung der Straßenkorridore bzw. nachfolgende Planungsphasen berücksichtigt werden.

3.2.1 Inhalte der Stellungnahmen

Stellungnahme Abt. Ib - Verkehrsrecht

Die Abt. Ib - Verkehrsrecht erachtet eine verkehrstechnische Beurteilung zum Zeitpunkt der Festlegung des Straßenkorridors für weder sinnvoll noch zweckmäßig.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Stellungnahme Abt. IVe - Umweltschutz

Die Abt. IVe - Umweltschutz vermisst im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) einen expliziten Hinweis auf das Vorarlberger Biotopinventar sowie auf Untersuchungen zur Sumpfglabdiol im Bereich der ASt und der Lastenstraße Ost aus dem Jahr 2014. Sie weist zudem darauf hin, dass das Großraumbiotop im Raum Hohenems 2014 ergänzt wurde und Abbildung 13 im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) daher nicht mehr aktuell ist. Allerdings legt die Abt. IVe - Umweltschutz dar, dass aus diesen Hinweisen keine geänderte Bewertung der voraussichtlichen Erheblichkeit von Auswirkungen ergibt.

Die SUP-Stelle stellt fest, dass das Vorarlberger Biotopinventar in zwei der Dokumente aus der Projektgenese, die der Vertiefung bzw. Ergänzung der Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes dienen, als Grundlage enthalten ist. Ein expliziter Hinweis ist daher nicht erforderlich. Die SUP-Stelle ist mit Verweis auf die Ausführungen im Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridor zudem der Auffassung, dass die Behandlung einzelner Arten im Zuge einer SUP zu einem Straßenkorridor weder sinnvoll noch praktikabel ist. Die Nennung der Arten im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) wird primär als Hervorhebung des naturschutzfachlichen Werts aller Streuwiesen im Planungsraum gewertet. Der Hinweis auf das zusätzliche Vorkommen einer geschützten Art wird jedoch für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen. Die SUP-Stelle weist auf die bereits im Rahmen des Scopings dokumentierte Besonderheit des ggst. Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) hin, wonach das Vorgehen zur Darstellung der derzeitigen Umweltzustandes primär die redaktionelle Aufbereitung bereits vorhandener Informationen umfasst. Da eine entsprechende Aktualisierung auf jüngere Untersuchungen keine grundlegende Abweichung der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Auswirkungen der Alternativen erwarten lässt, kann davon aus Sicht der SUP-Stelle abgesehen werden.

Die Abt. IVe - Umweltschutz erachtet die Auswahl und Darstellung der Alternativen als nachvollziehbar. Eine im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) nicht dargestellte Alternative einer Unterflurtrasse im Bereich des Flugplatzes wird erwähnt.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Die genannte Alternative einer Unterflurtrasse im Bereich des Flugplatzes wurde im Prozess Rheintal Mitte nicht mehr verfolgt und wurde daher auch nicht als Alternative aufgenommen.

Die Abt. IVe - Umweltschutz erachtet die Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen als grundsätzlich vollständig, weist aber darauf hin, dass kumulative und synergetische Auswirkungen im Zusammenhang mit der ASt nicht umfassend betrachtet wurden.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Die Betrachtung kumulativer und synergetischer Auswirkungen ist aus Sicht der SUP-Stelle mit Verweis auf die durchgeführte Verträglichkeitsabschätzung in ausreichendem Maße erfolgt.

Die Abt. IVe - Umweltschutz stellt fest, dass der Straßenkorridor Lastenstraße Ost gegenüber dem Straßenkorridor Lastenstraße West aufgrund der größeren Ferne zum Natura-2000-Gebiet zu bevorzugen ist. Dies solle vermerkt werden, auch wenn sich daraus keine abweichende Bewertung von Auswirkungen ergibt.

Die SUP-Stelle stellt fest, dass die Nahelage des Straßenkorridors Lastenstraße West zum Natura-2000-Gebiet in Kapitel 7.1.3 des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) angeführt und als kritisch beurteilt wird. Dieser Umstand schlägt sich auch in der vergleichenden Darstellung der Alternativen und schließlich in der Empfehlung für den Straßenkorridor Lastenstraße Ost nieder.

Die Abt. IVe - Umweltschutz erachtet die Bewertung der Auswirkungen als grundsätzlich nachvollziehbar, wenn auch etwas kompakt, reduziert und plakativ.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Sie weist auf die bereits im Rahmen des Scoping dokumentierte Besonderheit des ggst. Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) hin, wonach das Vorgehen zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen primär die redaktionelle Aufbereitung bereits vorhandener Informationen umfasst. Entsprechend ist eine detaillierte Auswirkungsbetrachtung den entsprechenden Dokumenten aus der Projektgenese zu entnehmen.

Die Abt. IVe - Umweltschutz hält fest, dass der Beeinträchtigung von Lebensräumen geschützter Arten im Verlauf des Straßenkorridors Lastenstraße Ost durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen entgegengewirkt werden kann. Das sollte in einer entsprechenden Spezifizierung festgehalten werden. Dasselbe gilt für den Straßenkorridor Lastenstraße West im Hinblick auf den Lebensraumverlust in Streuwiesen.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Eine weitere Spezifizierung ist aus Sicht der SUP nicht erforderlich, da die von der Abt. IVe - Umweltschutz befürworteten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen in Kapitel 8 des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) als eine von mehreren Maßnahmen

angeführt wird. Der besondere Hinweis auf die Notwendigkeit dieser vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen wird für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen.

Die Abt. IVe - Umweltschutz erachtet die deutlichere Darstellung der Auswirkungen auf die Landwirtschaft als erstrebenswert.

Die SUP-Stelle verweist darauf, dass für Fragen der Auswirkungen im Bereich der Landwirtschaft eine eigene Umweltstelle konsultiert wurde. Diese formuliert in ihrer Stellungnahme Hinweise zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen sowie Maßnahmen, die seitens der SUP-Stelle gewürdigt werden und teilweise für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen werden.

Die Abt. IVe - Umweltschutz weist darauf hin, dass Flächen für Ersatzlebensräume für den Graben bzw. für beeinträchtigte Streuwiesen bereits im Voraus gefunden werden müssen.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Bei der Beschreibung der entsprechenden Maßnahme in Kapitel 8.4 des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) wird explizit auf die Frühzeitigkeit dieser Maßnahme hingewiesen. Der Hinweis auf die besondere Bedeutung der Frühzeitigkeit dieser Ausgleichsmaßnahmen wird für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen.

Die Abt. IVe - Umweltschutz weist darauf hin, dass Maßnahmen zur Verminderung der Auswirkungen der Landschaftszerschneidung durch Schaffung von Korridoren als durchgehende Migrationswege fehlen. Ebenso sind im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) keine Maßnahmen zur Sicherung einzelner Arten angeführt.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Die Erhaltung unzerschnittener Landschaftsräume wird im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) mithilfe des Kriteriums „Naturraum und Ökologie“ gefasst. Bei den beiden empfohlenen Alternativen sind keine diesbezüglichen erheblichen Auswirkungen, die Maßnahmen in dieser Planungsphase zwingend notwendig machen, zu erwarten. Die SUP-Stelle ist mit Verweis auf die Ausführungen im Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridor des Weiteren der Auffassung, dass die Behandlung einzelner Arten im Zuge einer SUP zu einem Straßenkorridor weder sinnvoll noch praktikabel ist. Der Hinweis auf den möglichen Bedarf von Schutzmaßnahmen für Lebensräume geschützter Arten wird jedoch für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen.

Als Monitoringmaßnahmen fordert die Abt. IVe - Umweltschutz die Beobachtung des Wirksamwerdens von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen und aller anderen Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen. Darüber hinaus sollen die Auswirkungen von Bau und Betrieb auf die Schutzgüter des Natura-2000-Gebiets, geschützte Arten und die Vogelwelt, den Gewässerhaushalt sowie die Gewässergüte beobachtet werden.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Die Beobachtung des Wirksamwerdens von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen und aller anderen in den nachfolgenden Planungsphasen festzulegenden Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen wird für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen. Betreffend die Auswirkungen auf die Schutzgüter des Natura-2000-Gebiets geht die SUP-Stelle

mit Verweis auf die durchgeführte Verträglichkeitsabschätzung davon aus, dass solche Auswirkungen durch die Lastenstraße Ost nicht auftreten werden.

Die Abt. IVe - Umweltschutz erachtet die Empfehlung der Straßenkorridore vor dem Hintergrund der Projektgenese und der schon vorliegenden Untersuchungen als nachvollziehbar begründet.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. IVe - Umweltschutz sieht insgesamt die ASt Rheintal Mitte inmitten des Riedes an der Grenze zum Natura-2000-Gebiet Gsieg – Oberer Mähder kritisch.

Die SUP-Stelle erachtet die Festlegung, wonach die ASt Rheintal Mitte weder hinsichtlich ihres Standortes noch ihrer Konfiguration zur Disposition steht, als vor dem Hintergrund der Projektgenese nachvollziehbar begründet und unstrittig.

Stellungnahme Abt. Va - Landwirtschaft und Agrarbezirksbehörde

Die Abt. Va - Landwirtschaft und die Agrarbezirksbehörde geben eine gemeinsame Stellungnahme ab.

Die SUP-Stelle nimmt dieses Vorgehen zur Kenntnis.

Die Abt. Va - Landwirtschaft und die Agrarbezirksbehörde beurteilten die Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes als für das jetzige Planungsstadium ausreichend genau.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. Va - Landwirtschaft und die Agrarbezirksbehörde erachten die Auswahl und Darstellung der Alternativen als nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. Va - Landwirtschaft und die Agrarbezirksbehörde beurteilen die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen als ausreichend und nachvollziehbar. Lediglich die Möglichkeit steigender Pachtpreise infolge von Flächenverlusten ist als sekundäre und synergetische Auswirkungen nicht konkret abgebildet, woraus sich allerdings keine abweichende Einschätzung ergibt.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Die SUP-Stelle ist mit Verweis auf die Ausführungen im Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridor der Auffassung, dass die konkrete Abbildung ökonomischer Effekte im Zuge einer SUP zu einem Straßenkorridor weder sinnvoll noch praktikabel ist. Aus Sicht der SUP-Stelle ist der im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) dargestellte direkte und indirekte Bodenverbrauch ausreichend aussagekräftig.

Die Abt. Va - Landwirtschaft und die Agrarbezirksbehörde schlagen die Wiederinstandsetzung der landwirtschaftlichen Drainagen und die Minimierung der temporären Flächeninanspruchnahmen (z. B. durch flächensparendes Anlegen von Baustelleneinrichtungen, umgehende Rekultivierung, Vermeidung von Bodenverdichtungen) als Maßnahmen zur Verhinderung von negativen Auswirkungen vor. Aus Sicht der

Abt. Va - Landwirtschaft und die Agrarbezirksbehörde fehlen zudem Maßnahmen zum Ausgleich für den dauerhaften Verlust von Landwirtschaftsfläche und möglich auftretende Grundstücksdurchschneidungen.

Die SUP-Stelle nimmt diese Hinweise zur Kenntnis. Der Hinweis auf Maßnahmen zur Wiederinstandsetzung der landwirtschaftlichen Drainagen, zur Minimierung der temporären Flächeninanspruchnahmen (z. B. durch flächensparendes Anlegen von Baustelleneinrichtungen, umgehende Rekultivierung, Vermeidung von Bodenverdichtungen) sowie zum Ausgleich möglicher Grundstücksdurchschneidungen wird für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen. Der dauerhaft Verlust von Landwirtschaftsfläche wird aus Sicht der SUP-Stelle im Rahmen nachfolgender Planungsphasen jedenfalls im Zuge der Grundeinlöse thematisiert und kompensiert.

Die Abt. Va - Landwirtschaft und die Agrarbezirksbehörde regen die Aufnahme der Überwachung möglicher Nährstoff- und Schadstoffeinträge auf angrenzende Landwirtschaftsböden als Monitoringmaßnahme an.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Der Hinweis auf die Aufnahme der Überwachung möglicher Nährstoff- und Schadstoffeinträge auf angrenzende Landwirtschaftsböden als Monitoringmaßnahmen wird für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen.

Die Abt. Va - Landwirtschaft und die Agrarbezirksbehörde erachten die Empfehlung der Straßenkorridore als nachvollziehbar begründet und teilen sie daher.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Stellungnahme Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten

Die Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten erachtet die Beschreibung des Umweltzustands, die Entwicklung und Darstellung von Alternativen, die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Auswirkungen, die Entwicklung von Maßnahmen sowie die Empfehlung der Straßenkorridore für nachvollziehbar begründet.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Stellungnahme Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik

Die Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik weist darauf hin, dass zu den Abbildungen 7 und 8 des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) ergänzt werden sollte, dass in einem zentralen Bereich des Untersuchungsraums die Auswirkungen durch die L 45 Schweizer Straße nicht berechnet wurden, da der Verkehr noch unter der Schwellengrenze liegt. Die bestehenden Verkehrslärmbelastigungen sind entlang dieses Straßenabschnittes nicht unerheblich. Davon abgesehen sind der Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik keine aktuellen Entwicklungen bekannt, die zu einer anderen Beschreibung des derzeitigen Umweltzustandes führen würden.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Eine ausführlichere Beschreibung des derzeitigen Umweltzustandes hinsichtlich des Aspekts Immissionen (also auch Lärm) ist in den Dokumenten, die im

Rahmen des Vorprojekts zur neuen ASt Rheintal Mitte erstellt und für ergänzende Angaben herangezogen wurden, enthalten.

Die Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik erachtet die Entwicklung und Darstellung von Alternativen als nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik erachtet die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen als nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik betont die besondere Bedeutung von Schallschutzmaßnahmen für die Wohngebiete im Bereich der heutigen Bleichestraße. Für die Minderungs- und Schutzmaßnahmen für den Bau und Betrieb weist die Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik weiters darauf hin, dass mögliche Immissionen durch Erschütterungen in den bewohnten Bereichen berücksichtigt werden sollten. Sie schlägt daher die Aufnahme von Maßnahmen zur Erschütterungsminderung vor.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Der Hinweis auf die besondere Bedeutung von Schallschutzmaßnahmen für die Wohngebiete im Bereich der heutigen Bleichestraße sowie auf den möglichen Bedarf von Maßnahmen zur Erschütterungsminderung wird für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen.

Die Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik erachtet die Empfehlung der Straßenkorridore als nachvollziehbar und teilt diese.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Stellungnahme Abt. VIe - Abfallwirtschaft

Die Abt. VIe - Abfallwirtschaft erachtet den Entwurf des Straßenkorridors sowie die Ausführungen im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) als plausibel.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. VIe - Abfallwirtschaft ersucht, im Rahmen der nachfolgenden Planung bzw. des Genehmigungsverfahrens einen abfalltechnischen Amtssachverständigen beizuziehen.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Das Ersuchen um Beiziehung eines abfalltechnischen Amtssachverständigen wird für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen.

Stellungnahme Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht

Die Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht legt dar, dass die Entlastung der ASt Hohenems der ASt Dornbirn Süd ebenfalls durch die direkte Anbindung des Betriebsgebiets Unterklien zusätzlich zum Betriebsgebiet Wallenmahd erreicht werden kann und regt eine Anpassung des Planungsziels und der Alternativenbewertung an.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Die Anregung, die direkte Anbindung des Betriebsgebiets Unterklien an die ASt Rheintal Mitte explizit als weiteres Planungsziel für das Gesamtvorhaben und speziell die Änderung des Landesstraßennetzes im Mittleren Rheintal zu formulieren, wird aufgenommen. Eine eigene Anpassung der Alternativenbewertung ist aus Sicht der SUP-Stelle nicht erforderlich, da sich daraus keine Änderung des Bewertungsergebnisses sowie der Empfehlung für einen Straßenkorridor ergibt.

Die Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht regt betreffend die Beschreibung des Umweltzustandes an, weitere publikumsintensive Einkaufsnutzungen östlich der ASt Dornbirn Süd (z. B. EKZ Messepark) anzusprechen. Anstatt des Entwurfs zur Landesblauzone soll die Verordnung als Landesraumplan „Über die Festlegung von überörtlichen Freiflächen zum Schutz von Hochwasser im Rheintal“ (LGBl. Nr. 1/2014) angegeben werden. Grundsätzlich ist die Beschreibung des derzeitigen Umweltzustandes aus Sicht der Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht jedoch nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Eine eigene Anpassung der Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes ist aus Sicht der SUP-Stelle nicht erforderlich, da sich daraus keine Änderung des Bewertungsergebnisses sowie der Empfehlung für einen Straßenkorridor ergibt.

Die Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht erachtet die Entwicklung und Darstellung der Alternativen als nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht merkt betreffend die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Auswirkungen an, dass für den Straßenkorridor Bleichestraße Nord / Siedlungsnaher Trasse bzw. für den Straßenkorridor Lastenstraße Ost unklar ist, welche künftigen BB-Gebiete einen hochwertigen Anschluss erfahren sollen.

Die SUP-Stelle interpretiert die entsprechenden Ausführungen im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) dahingehend, dass auch mögliche zukünftige im Dornbirner Westen geplante Betriebsgebiete bzw. Betriebsgebietserweiterungen einen direkten Anschluss an die ASt Rheintal Mitte erfahren.

Die Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht erachtet die angeführten Maßnahmen als geeignet, negative Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur hintanzuhalten.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht erachtet die Auswahl der Alternativen als nachvollziehbar dargestellt.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Stellungnahme Abt. VIId - Wasserwirtschaft

Die Abt. VIId - Wasserwirtschaft legt dar, dass die Beschreibung des Umweltzustandes bezogen auf die Oberflächengewässer sehr knapp gehalten ist und eine Beschreibung des ökologischen Gesamtzustan-

des der Gewässer sowie der im Hinblick auf die Einleitung von Straßenwässern relevanten Wasserführungen fehlt. Diese Zustandsbewertung der Oberflächengewässer hat Einfluss auf die Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen.

Die SUP-Stelle erachtet mit Verweis auf die Ausführungen im Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridor die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) dargestellte zusammenfassende qualitative Beschreibung der Bestandsituation als ausreichend. Eine ausführlichere Beschreibung des derzeitigen Umweltzustandes der Oberflächengewässer sowie des ökologischen Gesamtzustandes der Gewässer ist in den Dokumenten, die im Rahmen des Vorprojekts zur neuen ASt Rheintal Mitte erstellt und für ergänzende Angaben herangezogen wurden, enthalten.

Die Abt. VIII d - Wasserwirtschaft erachtet die Darstellung der Alternativen als nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. VIII d - Wasserwirtschaft weist darauf hin, dass eine Erhöhung der Chloridkonzentration im Grundwasser aufgrund des geringen Grundwasserdurchsatzes zu erwarten ist.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Der Hinweis, dass eine Erhöhung der Chloridkonzentration im Grundwasser aufgrund des geringen Grundwasserdurchsatzes zu erwarten ist, wird für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen.

Die Abt. VIII d - Wasserwirtschaft fordert in der Ausarbeitung des Detailprojektes eine Bewertung der Auswirkungen auf den Bodenwasserhaushalt, den Grundwasserhaushalt (Quantität und Qualität) sowie auf Oberflächengewässer (ökologischer Zustand, Hochwasserabfluss).

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Die Forderung nach einer detaillierten Bewertung der Auswirkungen auf den Bodenwasserhaushalt, den Grundwasserhaushalt (Quantität und Qualität) sowie auf Oberflächengewässer (ökologischer Zustand, Hochwasserabfluss) wird für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen.

Die Abt. VIII d - Wasserwirtschaft ergänzt als zusätzliche Maßnahme die Retention von Straßenabwasser zur Vermeidung von hydraulischen Überbelastungen in den Vorflutern.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Der Hinweis auf die Bedeutung der Retention von Straßenabwasser zur Vermeidung von hydraulischen Überbelastungen in den Vorflutern wird für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen.

Die Abt. VIII d - Wasserwirtschaft erachtet die Realisierung des Gesamtvorhabens als machbar, sofern die für die Detailplanung formulierten Zielsetzungen und Randbedingungen eingehalten werden.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis, weist aber darauf hin, dass im Zuge der Festlegung von Straßenkorridoren kein Genehmigungsverfahren vorgesehen ist. Sie interpretiert den Hinweis auf die Genehmigungsfähigkeit daher dahingehend, dass Straßenprojekte, für die die Straßenkorridore die Planungsgrundlage bilden, aus derzeitiger Sicht genehmigungsfähig sind. Die SUP-Stelle weist in

diesem Zusammenhang gesondert darauf hin, dass Elemente des Gesamtvorhabens, für die kein Straßenkorridor gem. § 12 Straßengesetz festzulegen ist, nicht verfahrensgegenständlich sind. Die Hinweise auf Zielsetzungen und Randbedingungen für die Detailplanung werden von der SUP-Stelle zur Kenntnis genommen und für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen.

Stellungnahme Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit

Aus Sicht des Instituts für Umwelt und Lebensmittelsicherheit fehlt die Angabe der absoluten Höhe der Immissionsbelastung bzw. eine Angabe der Zusatzbelastung am Immissionspunkt IP01 (Schweizerstraße 160 im Nahbereich der A14). Darüber hinaus schließt das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit aus den vorliegenden Ausführungen, dass die nach IG-L erforderlichen Kriterien nicht durchgängig eingehalten werden können. Eine vertiefende Erläuterung dieses Aspekts bzw. eine Präzisierung wird gefordert.

Die SUP-Stelle erachtet mit Verweis auf die Ausführungen im Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridor die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) dargestellte zusammenfassende qualitative Beschreibung der Bestandsituation als ausreichend. Die Angabe einer Zusatzbelastung ist aus Sicht der SUP-Stelle im Zuge der Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes jedenfalls nicht erforderlich. Die Einhaltung der nach IG-L erforderlichen Kriterien im Bestand wird in den Dokumenten, die im Rahmen des Vorprojekts zur neuen ASt Rheintal Mitte erstellt und für ergänzende Angaben herangezogen wurden, nachgewiesen.

Das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit regt an zu prüfen, ob durch den angekündigten Plan zum Ausbau des Messeparks ein zusätzliches Verkehrsaufkommen zu erwarten ist bzw. ob dieses bereits in die Untersuchungen mit eingeflossen ist.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Der Hinweis auf die Prüfung eines möglichen zusätzlichen Verkehrsaufkommens infolge eines Ausbaus des Messeparks wird für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen.

Das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit fordert eine verbindliche Ausführung der das ggst. Projekt flankierenden Maßnahmen zur Reduktion des (bestehenden bzw. induzierten) Ausweichverkehrs in die umliegenden Wohnquartiere (im Nahbereich zum ggst. Projekt als auch im Nahbereich Messekreuzung / Messepark).

Die SUP-Stelle betrachtet die als verbindlich geforderte flankierende Maßnahme zur Reduktion des Ausweichverkehrs nicht als Maßnahme zur Verhinderung, zur Verminderung oder zum Ausgleich erheblicher negativer Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung des Plans i. S. Anhang I lit. g der Richtlinie 2001/42/EG. Sie ist daher aus Sicht der Umweltstelle für die ggst. Festlegung von Straßenkorridoren nicht von unmittelbarer Relevanz. Der Hinweis wird dahingehend interpretiert, positive Auswirkungen der geplanten Landesstraßen durch flankierende Maßnahmen zusätzlich zu verstärken, und für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen.

Betreffend Maßnahmen zur Belastungsreduktion fordert das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit die Ergänzung um die Verwendung moderner, emissionsarmer Baugeräte und die Minimierung von diffusen Staubemissionen während Erdbau- oder Abbrucharbeiten durch permanentes Feuchthalten des Baufeldes bzw. ganz generell die Aufnahme der Vorschläge der entsprechenden Dokumente, die im Rahmen des Vorprojekts zur neuen ASt Rheintal Mitte erstellt wurden.

Die SUP-Stelle erachtet mit Verweis auf die Ausführungen im Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridor die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) angeführten Maßnahmen zur Bauphase als für den derzeitigen Planungsstand ausreichend detailliert und stellt fest, dass diese die vom Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit geforderten Maßnahmen für die Bauphase mit einschließen bzw. zumindest nicht ausschließen.

Das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit fordert die Beschreibung bzw. Planung von Maßnahmen, die einen möglichst flüssigen Verkehr bzw. möglichst emissionsarme Verkehrsflüsse erlauben. Generell fehlen aus Sicht des Instituts für Umwelt und Lebensmittelsicherheit Angaben zu wirksamen Minderungs- und Schutzmaßnahmen für die Betriebsphase.

Die SUP-Stelle weist darauf hin, dass die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) dargestellten luft-hygienischen Auswirkungen für die Betriebsphase keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung des Plans darstellen. Entsprechend sieht die SUP-Stelle keinen Bedarf für Maßnahmen zur Verhinderung, zur Verminderung oder zum Ausgleich erheblicher negativer Umweltauswirkungen aufgrund der Durchführung des Plans i. S. Anhang I lit. g der Richtlinie 2001/42/EG, die im Zuge der Festlegung der Straßenkorridore zwingend vorzusehen sind.

Das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit fordert eine nähere Beschreibung des Monitoringprogramms.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Der Hinweis, Monitoringmaßnahmen nach erfolgter Prüfung von Auswirkungen und Festlegung von Maßnahmen detailliert festzulegen, wird für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen.

Das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit erachtet die empfohlenen Straßenkorridore als grundsätzlich genehmigungsfähig und beurteilt die Alternativenbewertung als plausibel. Aus Sicht des Instituts für Umwelt und Lebensmittelsicherheit bedarf es allerdings ergänzender Untersuchungen, um detaillierte Kenntnis der Auswirkungen zu erlangen.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis, weist aber darauf hin, dass im Zuge der Festlegung von Straßenkorridoren kein Genehmigungsverfahren vorgesehen ist. Sie interpretiert den Hinweis auf die Genehmigungsfähigkeit daher dahingehend, dass Straßenprojekte, für die die Straßenkorridore die Planungsgrundlage bilden, aus derzeitiger Sicht genehmigungsfähig sind. Die zahlreichen Hinweise auf ergänzende Untersuchungen werden von der SUP-Stelle zur Kenntnis genommen, allerdings wird für die Erlangung detaillierter Kenntnisse der Auswirkungen auf die nachfolgenden Planungsphasen verwiesen.

Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg

Die Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg vermisst eine detaillierte Begründung der Abgrenzung des Planungsraums. Aus ihrer Sicht ist unklar, warum der bebauter Raum von Anfang an kategorisch ausgeklammert wurde, wodurch der Lösungsraum begrenzt und Eingriffe von vornherein auf den freien Grünraum beschränkt wurden.

Die SUP-Stelle nimmt den Standpunkt zur Kenntnis, verweist aber grundsätzlich darauf, dass der Planungsraum im Zuge des durchgeführten Scopings festgelegt und mit den involvierten Umweltstellen abgestimmt wurde. Die (möglichst direkte) Anbindung des Dornbirner Westens sowie des Dornbirner Südens samt Hohenems sind als generelle Planungsziele formuliert. Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten erscheint es aus Sicht der SUP-Stelle naheliegend, diese (möglichst direkte) Anbindung durch Maßnahmen im bzw. am Rande des Offenlandbereichs zu erreichen. Eine allfällige Lösung im bebauten Raum – also dem geschlossenen Siedlungskörper Dornbirns – käme zudem der Nutzung der bestehenden Landesstraßeninfrastruktur gleich. Genau dieser Fall wird jedoch ohnedies durch die beiden Nullvarianten abgebildet. Aus Sicht der SUP-Stelle ist die Beschränkung des Planungsraums auf den Offenlandbereich somit nachvollziehbar.

Die Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg kritisiert, dass der Standort der ASt Rheintal Mitte als „gesetzt“ angenommen wird. Dadurch wird der Spielraum für Lösungen erheblich eingeschränkt und andere Zugangsweisen unmöglich gemacht. Eine ökologisch bessere Alternative wäre möglich gewesen.

Die SUP-Stelle erachtet die Festlegung, wonach die ASt Rheintal Mitte weder hinsichtlich ihres Standortes noch ihrer Konfiguration zur Disposition steht, als vor dem Hintergrund der Projektgenese nachvollziehbar begründet und unstrittig.

Die Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg legt dar, dass aufgrund der gewählten Skala das absolute Ausmaß der jeweiligen Auswirkungen nicht beurteilt werden kann.

Die SUP-Stelle erachtet mit Verweis auf die Ausführungen im Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) enthaltenen ordinal skalierten Aussagen zu Auswirkungen als ausreichend. Sie weist zudem auf die bereits im Rahmen des Scopings dokumentierte Besonderheit des ggst. Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) hin, wonach das Vorgehen zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen primär die redaktionelle Aufbereitung bereits vorhandener Informationen umfasst. Entsprechend ist eine detaillierte Auswirkungsbeurteilung den entsprechenden Dokumenten aus der Projektgenese zu entnehmen.

Die Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg erachtet bei der Alternative Bleichstraße Süd / Siedlungsnaher Trasse den Flächenverbrauch und den zu erwartenden Druck auf weitere Siedlungsentwicklung als kritischen Punkt in den Bereichen Landschaft und Ökologie.

Die SUP-Stelle erachtet die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) vorgenommene Darstellung als ausreichend und verweist dazu auf die Zuordnung der zu behandelnden Aspekte zu den einzelnen Themenbereichen, die im Leitfaden zur SUP für Straßenkorridore festgelegt ist.

Die Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg bemängelt die positive Bewertung der Alternative Lastenstraße Ost, da eine vergleichsweise geringere Beeinträchtigung noch keine positive Veränderung darstellt.

Die SUP-Stelle weist grundsätzlich auf die bereits im Rahmen des Scopings dokumentierte Besonderheit des ggst. Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) hin, wonach das Vorgehen zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen primär die redaktionelle Aufbereitung bereits vorhandener Informationen umfasst. Die angesprochenen Darstellungen im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) umfassen aus Sicht der SUP-Stelle sehr wohl ein differenziertes Bild positiver und negativer Auswirkungen. Um davon ausgehend zu einer vergleichenden Bewertung der Alternativen und schließlich zu einer Empfehlung zweier Straßenkorridore zu gelangen, ist die gewählte Vorgehensweise aus Sicht der SUP-Stelle zulässig.

Die Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg erachtet die Darstellung der Nullvariante Anbindung des Dornbirner Westens als nicht nachvollziehbar. Konkret erachtet es die Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg als unwahrscheinlich, dass Verkehrsteilnehmer erhebliche Umwege durch das Dornbirner Stadtzentrum in Kauf nehmen würden, um zur ASt Rheintal Mitte zu gelangen.

Die SUP-Stelle teilt den Standpunkt, dass die grafische und textliche Darstellung der Nullvariante Anbindung des Dornbirner Westens für sich gesehen nicht durchgehend schlüssig ist. Tatsächlich würden Verkehrsteilnehmer aus dem Bereich des Betriebsgebiets Roßmähder jedenfalls direkt die ASt Dornbirn Süd anfahren, um auf die A14 Rheintal/Walgau Autobahn zu gelangen, und keinesfalls den Umweg durch das Dornbirner Stadtzentrum zur ASt Rheintal Mitte im Kauf nehmen. Entsprechend ist auch die Bewertung der Auswirkungen aller Alternativen zur Anbindung des Dornbirner Westens an die ASt Rheintal Mitte im Detail differenziert zu betrachten: Es ist nicht zu erwarten, dass von den untersuchten Alternativen eine nennenswerte Entlastung innerstädtischer Abschnitte der L 45, der L 190 und der L 204 ausgeht. Eine solche Entlastung ist vielmehr der Errichtung der ASt Rheintal Mitte selbst zuzuschreiben. Dementsprechend ist die Entlastung der innerstädtischen Abschnitte der L 190 und L 204 als Planungsziel für das Gesamtvorhaben gültig und daher beizubehalten. Sie besitzt auch Gültigkeit für die Verbreiterung der bestehenden L 45, für die allerdings kein Straßenkorridor festzulegen und daher keine SUP durchzuführen ist. Somit ist das Planungsziel nur mit Blick auf die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) untersuchten Alternativen für den Neubau von Landesstraßen obsolet. Ungeachtet dessen hält die SUP-Stelle jedoch fest, dass die Nullvariante Anbindung des Dornbirner Westens keine Entlastung der ASt Dornbirn Süd und somit auch keine Verbesserung der Anbindung des Betriebsgebiets Heitere an die bestehende ASt Dornbirn Süd bewirkt. Die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) entsprechend dargelegten Planungsziele und Auswirkungsbewertungen der Alternativen zur Anbindung des Dornbirner Westens an die ASt Rheintal Mitte behalten somit ihre Richtigkeit. Daraus ergibt sich auch eine unveränderte Zusammenschau der Alternativen, aus der sich eine klare Empfehlung für die Alternative „Korridor Lastenstraße Ost“ ergibt.

Die Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg weist auf einen redaktionellen Fehler in der Darstellung der Nullvariante Anbindung des Dornbirner Südens samt Hohenems hin. Dort wird im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) das Betriebsgebiet Roßmähder als anzubindendes Betriebsgebiet angeführt.

Die SUP-Stelle nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Tatsächlich bezieht sich die Aussage auf das Betriebsgebiet Wallenmahd.

Die Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg beurteilt die angeführten Maßnahmen als grundsätzlich durchaus geeignet und regt an, Maßnahmen in der weiteren Planung zu konkretisieren und Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen zur Errichtung der ASt Rheintal Mitte und zum Bau der Landesstraßen möglichst gemeinsam zu planen.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Der Hinweis, Maßnahmen detailliert festzulegen und mit anderen Elementen des Gesamtvorhabens abzustimmen, wird für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen.

Vision Rheintal

Seitens der Vision Rheintal wird keine eigene fachliche Stellungnahme formuliert, sondern auf die Stellungnahme der Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht verwiesen.

Die SUP-Stelle nimmt dieses Vorgehen zur Kenntnis.

Grundstückseigentümer

Mehrere Grundstückseigentümer kritisieren den hohen Bodenverbrauch, der im Zuge des teilweisen Ausbaus der L 45 einschließlich Radweg östlich der A14 Rheintal/Walgau Autobahn zu erwarten ist.

Die SUP-Stelle weist darauf hin, dass für den teilweisen Ausbau der L 45 einschließlich Radweg östlich der A14 Rheintal/Walgau Autobahn kein Straßenkorridor festzulegen ist. Aus diesem Grund ist dieses Element des Gesamtvorhabens nicht Gegenstand des Verfahrens zur Festlegung von Straßenkorridoren.

Mehrere Grundstückseigentümer kritisieren den hohen Bodenverbrauch, der durch die Errichtung eines Kreisverkehrs östlich der A14 Rheintal/Walgau Autobahn zu erwarten ist.

Die SUP-Stelle weist darauf hin, dass für den teilweisen Ausbau der L 45 einschließlich Radweg östlich der A14 Rheintal/Walgau Autobahn kein Straßenkorridor festzulegen ist. Aus diesem Grund ist dieses Element des Gesamtvorhabens nicht Gegenstand des Verfahrens zur Festlegung von Straßenkorridoren.

3.2.2 Berücksichtigung der Stellungnahmen

Aus den **Stellungnahmen** ergeben sich die im Folgenden dargestellten **Hinweise**, die für die Beschlussfassung der Straßenkorridore bzw. nachfolgende Planungsphasen berücksichtigt werden. Die Gliederung dieser Hinweise entspricht der Struktur des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht), um die Zuordnung zu den entsprechenden Aussagen aus dem Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) zu erleichtern.

Planungsziele

Die direkte Anbindung des Betriebsgebiets Unterklien an die ASt Rheintal Mitte wird als weiteres Planungsziel für das Gesamtvorhaben und speziell die Änderung des Landesstraßennetzes im Mittleren Rheintal zu formulieren aufgenommen.

Dementsprechend ist die Entlastung der innerstädtischen Abschnitte der L 190 und L 204 als Planungsziel für das Gesamtvorhaben gültig und daher beizubehalten. Sie besitzt auch Gültigkeit für die Verbreiterung der bestehenden L 45, für die allerdings kein Straßenkorridor festzulegen und daher keine SUP durchzuführen ist. Somit ist das Planungsziel nur mit Blick auf die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) untersuchten Alternativen für den Neubau von Landesstraßen obsolet.

Das Planungsziel der Entlastung der innerstädtischen Abschnitte der L 190 und L 204 gilt vorrangig für das Gesamtvorhaben und besitzt auch für die geplante Verbreiterung der bestehenden L 45 Gültigkeit. Für den Neubau von Landesstraßen ist das Planungsziel hingegen obsolet.

Beschreibung des Umweltzustandes

Im Bereich der ASt Rheintal Mitte und der Lastenstraße wurde im Jahr 2014 ein Vorkommen der Sumpfgladiole festgestellt. Das unterstreicht den naturschutzfachlichen Wert der Streuwiesen im Planungsraum zusätzlich. Das Vorkommen der Sumpfgladiole als geschützte Art ist in den nachfolgenden Planungsphasen zu berücksichtigen.

Entwicklung und Beschreibung von Alternativen

-

Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Auswirkungen

Im Bereich der heutigen Bleichestraße sind Immissionen durch Erschütterungen möglich. Entsprechende Auswirkungen sind in den nachfolgenden Planungsphasen zu prüfen.

In den nachfolgenden Planungsphasen ist ein abfalltechnischer Sachverständiger beizuziehen.

Aufgrund des geringen Grundwasserdurchsatzes ist eine Erhöhung der Chloridkonzentration im Grundwasser zu erwarten. Entsprechende Auswirkungen sind in den nachfolgenden Planungsphasen zu prüfen.

In den nachfolgenden Planungsphasen sind mögliche Auswirkungen auf den Bodenwasserhaushalt, den Grundwasserhaushalt (Quantität und Qualität) sowie auf Oberflächengewässer (ökologischer Zustand, Hochwasserabfluss) zu prüfen.

In den nachfolgenden Planungsphasen ist ein mögliches zusätzliches Verkehrsaufkommen infolge des Ausbaus des Messeparks zu prüfen.

Entwicklung von Maßnahmen zu Verhinderung, zur Verringerung und zum Ausgleich erheblicher negativer Umweltauswirkungen

Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Lastenstraße werden als besonders dringlich eingestuft, um der Beeinträchtigung von Lebensräumen geschützter Arten entgegenzuwirken. Die Schaffung von Ersatzlebensräumen muss in den nachfolgenden Planungsphasen bereits frühzeitig erfolgen.

In den nachfolgenden Planungsphasen sind bei Bedarf Schutzmaßnahmen zur Sicherung der Lebensräume einzelner Arten festzulegen.

In den nachfolgenden Planungsphasen sind Maßnahmen zur Wiederinstandsetzung der landwirtschaftlichen Drainagen, zur Minimierung der temporären Flächeninanspruchnahmen (z. B. durch flächensparendes Anlegen von Baustelleneinrichtungen, umgehende Rekultivierung, Vermeidung von Bodenverdichtung) sowie zum Ausgleich möglicher Grundstücksdurchschneidungen festzulegen.

Schallschutzmaßnahmen im Bereich der heutigen Bleichestraße werden als besonders bedeutend eingestuft.

In den nachfolgenden Planungsphasen sind bei Bedarf Maßnahmen zur Erschütterungsminderung im Bereich der heutigen Bleichestraße festzulegen.

In den nachfolgenden Planungsphasen sind Maßnahmen zur Retention von Straßenabwasser zur Vermeidung von hydraulischen Überlastungen in den Vorflutern festzulegen.

In den nachfolgenden Planungsphasen sind flankierende Maßnahmen zur zusätzlichen Verstärkung positiver Auswirkungen durch die geplanten Landesstraßen (z. B. Maßnahmen zur Reduktion des Ausweichverkehrs in die umliegenden Wohnquartiere) zu prüfen und allenfalls festzulegen.

In den nachfolgenden Planungsphasen sind die detaillierten Maßnahmen zwischen den einzelnen Elementen des Gesamtvorhabens abzustimmen.

Entwicklung von Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Auswirkungen

In den nachfolgenden Planungsphasen ist das Wirksamwerden von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen und aller anderen noch im Detail festzulegenden Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen zu beobachten.

In den nachfolgenden Planungsphasen sind mögliche Nährstoff- und Schadstoffeinträge auf angrenzende Landwirtschaftsböden zu überwachen.

In den nachfolgenden Planungsphasen sind jene Monitoringmaßnahmen detailliert festzulegen, die nach erfolgter Prüfung von Auswirkungen und Festlegung von Maßnahmen sinnvoll erscheinen.

4 NATURVERTRÄGLICHKEIT

Ein Straßenkorridor darf nur dann durch die Landesregierung beschlossen werden, wenn dadurch Europaschutzgebiete im Hinblick auf Ihre Erhaltungsziele nicht beeinträchtigt werden (§ 10 Abs. 6 Straßengesetz i.V.m. § 10e Abs. 2 Raumplanungsgesetz).

Im Untersuchungsraum der ggst. SUP befinden sich als **Europaschutzgebiete** ausgewiesene Flächen. Erhebliche Beeinträchtigungen dieses Europaschutzgebietes sind aufgrund dieser räumlichen Nähe nicht offensichtlich auszuschließen. Aus diesem Grund hat der Initiator aufbauend auf den Erkenntnissen aus der SUP Standpunkte zu Verträglichkeitsabschätzung für die beiden Entwürfe der Straßenkorridore verfasst und mit Schreiben VIIb-545A-0020-2014 vom 07.10.2014 an die SUP-Stelle übermittelt. Die **Verträglichkeitsabschätzungen** sind anhand des Leitfadens zur SUP für Landesstraßen⁷ durchgeführt, der für alle involvierten Akteurinnen und Akteure bindend ist.

In diesen **Standpunkten zur Verträglichkeitsabschätzung** wird die Sichtweise des Initiators dargelegt, dass durch mögliche Landesstraßenvorhaben in den beiden Straßenkorridoren erhebliche Auswirkungen und damit Beeinträchtigungen des Europaschutzgebiets ausgeschlossen werden können. Demgemäß wird argumentiert, dass keine Verträglichkeitsprüfung durchzuführen ist und eine allfällige Beschlussfassung der Straßenkorridore ohne weiteres Verfahren vorgenommen werden kann.

Die SUP-Stelle hat zeitgleich zu den **Konsultationen** zum Entwurf der Straßenkorridore und zum Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) Verträglichkeitsabschätzungen für die beiden Entwürfe der Straßenkorridore durchgeführt. Um zu diesen Abschätzungen zu gelangen, hat die SUP-Stelle fachliche Stellungnahmen bei Abt. IVe - Umweltschutz eingeholt.

Mit Schreiben Zl.: IVe-117.45 vom 13.11.2014 formuliert die Abt. IVe - Naturschutz Ihre **Stellungnahmen** zu den beiden Standpunkten zur Verträglichkeitsabschätzung, wobei ihre Anmerkungen in erster Linie den Straßenkorridor Lastenstraße Ost betreffen. Im Folgenden werden die Inhalte der Stellungnahmen kurz zusammengefasst (jeweils kursiv).

Die Abt. IVe - Umweltschutz weist auf die weiteren zu betrachtenden Wirkfaktoren Licht sowie potenzielle Barriere- und Fallenwirkungen des Projektes hin, erachtet die Beschreibung der Auswirkungen davon abgesehen jedoch als nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Allerdings erachtet die SUP-Stelle die in den Standpunkten zur Verträglichkeitsabschätzung untersuchten Wirkfaktoren als ausreichend. Der Wirkfaktor Licht hat aus Sicht der SUP-Stelle keine Wirkungen auf das Europaschutzgebiet, da zwischen der Lastenstraße Ost und dem Europaschutzgebiet die A14 Rheintal/Walgau Autobahn mit ihrem vergleichsweise hohen Verkehrsaufkommen verläuft. Barriere- und Fallenwirkungen in Bezug auf das Europaschutzgebiet treten durch die Lastenstraße Ost weder isoliert auf, noch leistet sie einen relevanten Beitrag zu einer kumulativen Wirkung.

⁷ Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

Die Abt. IVe - Umweltschutz erachtet die Beurteilung der Auswirkungen als nachvollziehbar und betont dabei die Bedeutung der grob skizzierten Minderungs- und Schutzmaßnahmen. Zur Präzisierung weist die Abt. IVe - Umweltschutz auf Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen hin, die im Bericht Amt der Vorarlberger Landesregierung, UMG (2011) angeführt sind.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis, stellt jedoch fest, dass der gen. Bericht ohnedies eines jener Dokumente aus der Projektgenese darstellt, die der Vertiefung bzw. Ergänzung der Darstellungen im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) dienen, als Grundlage enthalten ist. Es handelt sich bei den Maßnahmen im gen. Bericht ausdrücklich lediglich um allgemeine Vorschläge. Der tatsächlich erforderliche Umfang der Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen kann nach Vorliegen eines konkreten Straßenprojekts ermittelt werden.

Die Abt. IVe - Umweltschutz ist der Ansicht, dass das Gesamtvorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter des Natura-2000-Gebietes haben kann, auch wenn solche Auswirkungen bezogen auf einzelne Elemente des Gesamtvorhabens nicht festgestellt werden. Diese erheblichen Auswirkungen können jedoch bei geeigneten projektimmanenten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie vorgezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis und stellt fest, dass die Möglichkeit kumulativer Wirkungen in den Standpunkten zur Verträglichkeitsabschätzung hinsichtlich aller untersuchten Wirkfaktoren dargestellt wird. Dabei wird – stets unter Berücksichtigung zuvor eingeführter projektimmanenter Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen – nachvollziehbar dargelegt, dass es nicht zu kumulativen Wirkungen kommt, die das Europaschutzgebiet erheblich beeinträchtigen.

Unter Berücksichtigung der vom Initiator verfassten Standpunkte zur Verträglichkeitsabschätzung sowie der Stellungnahme der Abt. IVe - Umweltschutz kommt die SUP-Stelle zur Einschätzung, dass bei Umsetzung projektintegroter Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Auswirkungen gemäß Stand der Technik **keine erheblichen Beeinträchtigungen** durch ein mögliches Landesstraßenvorhaben in den Straßenkorridoren Lastenstraße Ost und Bleichestraße Süd / Siedlungsnaher Trasse auf das Natura-2000-Gebiet „Gsieg – Obere Mähder“ zu erwarten sind.

Aufgrund dieser Beurteilung kann die Durchführung einer Verträglichkeitsprüfung bezogen auf die Straßenkorridore entfallen.

Die SUP-Stelle stellt damit fest, dass die Voraussetzung einer Beschlussfassung der beiden Straßenkorridore durch die Landesregierung i. S. § 10 Abs. 6 Straßengesetz i.V.m. §10e Abs. 2 Raumplanungsgesetz erfüllt ist.

5 VORSCHLAG FÜR DIE BESCHLUSSFASSUNG DURCH DIE LANDESREGIERUNG

Auf Grundlage der durchgeführten fachlichen Untersuchungen und Verfahren schlägt die Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten in ihrer Funktion als SUP-Stelle folgende **Straßenkorridore** für die Beschlussfassung durch die Landesregierung vor:

- **Straßenkorridor Lastenstraße** (vgl. Kapitel 3.1.2.1)
- **Straßenkorridor Bleichestraße** (vgl. Kapitel 3.1.2.2)

Die beiden Straßenkorridore gehen aus der im Rahmen der SUP durchgeführten vergleichenden **Alternativenprüfung** hervor. Mit ihnen werden die Planungsziele erreicht, wobei im Vergleich zu anderen Varianten geringere bzw. moderate negative Umweltauswirkungen zu erwarten sind (vgl. Kapitel 3.1.1.1 und Kapitel 3.1.1.2).

Die volle Integration des Umweltberichts in den Erläuterungsbericht sowie umfangreiche Untersuchungen im Zuge der Planungsgenese haben eine vollwertige **Berücksichtigung von Umweltaspekten** bei der Entwicklung der Straßenkorridore sichergestellt. Im Zuge der durchgeführten **Konsultationen** und **öffentlichen Auflagen** sind keine Hinweise aufgetreten, die die vom Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) ausgesprochene Empfehlung für die beiden gen. Straßenkorridore fraglich erscheinen lassen (vgl. Kapitel 3.2).

Mögliche erhebliche negative Auswirkungen von Landesstraßen, für die die vorgeschlagenen Straßenkorridore die Planungsgrundlage bilden, können durch geeignete **Maßnahmen verhindert, verringert oder ausgeglichen** werden. Sowohl im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) als auch in den dazu eingelangten Stellungnahmen werden entsprechende Maßnahmen angeführt, die die SUP-Stelle zur Berücksichtigung in nachfolgenden Planungsphasen vorsieht (vgl. Kapitel 3.1.1.3 und Kapitel 3.2.2). Dasselbe gilt für **Maßnahmen zur Überwachung**, die sich ebenfalls auf nachfolgende Planungsphasen beziehen.

Da sich im Untersuchungsraum der durchgeführten Strategischen Umweltprüfung (SUP) auch ein Europaschutzgebiet befindet, wurde eine **Verträglichkeitsabschätzung** durchgeführt. Diese hat ergeben, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen durch mögliche Landesstraßen, für die die Straßenkorridore die Planungsgrundlage bilden, zu erwarten sind (vgl. Kapitel 4).

Die SUP-Stelle stellt damit fest, dass die Voraussetzungen für eine Beschlussfassung der beiden Straßenkorridore durch die Landesregierung i. S. § 10 Straßengesetz erfüllt sind.

Dipl.-HTL-Ing. Christian Rankl

6 QUELLENVERZEICHNIS

Amt der Vorarlberger Landesregierung (2014): Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore

7 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Planungsziele für das Landesstraßennetz, Planungs- und Untersuchungsraum in der SUP	3
Abbildung 2:	Zielerfüllung der Alternativen zur Anbindung des Dornbirner Westens an die ASt Rheintal Mitte	12
Abbildung 3:	Zielerfüllung der Alternativen zur Anbindung des Dornbirner Südens samt Hohenems an die ASt Rheintal Mitte	13
Abbildung 4:	Straßenkorridor Lastenstraße (Luftbild: ASFINAG 2013; eigene Bearbeitung)	14
Abbildung 5:	Straßenkorridor Bleichestraße (Luftbild: ASFINAG 2013; eigene Bearbeitung)	15

Amt der Vorarlberger Landesregierung
Abteilung VIa – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten
Landhaus, Römerstraße 15, 6901 Bregenz
T +43 5574 511 26117
christian.rankl@vorarlberg.at