



# A14 Rheintal / Walgau Autobahn

## Neubau ASt Rheintal Mitte / L45

Autobahn km 19,4 – 20,1

## L45 Schmitterstraße

Dornbirn – Lustenau

## Ausbau L45 mit Radweg, Neubau Lastenstraße, Verlängerung Bleichestraße

km 0,0 – km 3,10

# STRATEGISCHE UMWELTPRÜFUNG

LS-2014-002

TITEL

## SCOPING-DOKUMENT

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

	B		
ÄNDERUNG	A		
<b>ASFINAG BAU MANAGEMENT GMBH</b>  PROJEKTLEITER Ing. Fritz LEITER PLANUNG DI Grünstäudl	<b>LAND VORARLBERG</b>  PROJEKTLEITER DI Schwärzler ABT.-VORSTAND DI Schnitzer	<b>STADTGEMEINDE DORNBIERN</b>  LEITER DI Aberer	
<b>PROJEKTSTEUERUNG</b>   CONSULTING ENGINEERS  6063 Rum bei Innsbruck, Feldkreuzstraße 3 Tel. 0512 / 2412 - 0, Fax 0512 / 2412 - 5900 info.ibk@ilf.com	<b>KOORDINATION RAUM &amp; UMWELT</b>   6060 Hall in Tirol, Bahnhofstraße 19 Tel. 05223 / 5840 - 0, Fax: 05223 / 5840 - 201 office@bernard-ing.com	<b>PROJEKTANT</b>   1070 Wien, Neubaugasse 28 Tel. 01 / 2363063 - 100, Fax 01 / 2363063 - 900 office@raumumwelt.at	
Erstellt von: Sternath Datum: 05.08.2014	PROJEKTNR.: 545A-0020		
Geprüft von: Sternath Datum: 05.08.2014	Dateiname: 140805_SUP Rheintal Mitte_Scoping	MAPPE	EINLAGE
Freigegeben von: Mattanovich Datum: 05.08.2014	Ausgabedatei: .pdf	<b>0</b>	<b>1</b>



## **Bearbeitung:**

Dipl.-Biol. Andrea Kareth

DI Ernst Mattanovich

DI Felix Sternath

---



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

## INHALT

<b>1 Aufgabenstellung und Zielsetzung .....</b>	<b>1</b>
1.1 Planungsaufträge .....	1
1.1.1 Planungsgenese .....	1
1.1.2 Planungsziele.....	2
1.1.3 Planungsraum.....	4
1.2 Gründe für die Durchführung einer SUP .....	4
1.3 Geplantes Vorgehen zur Integration des Umweltberichts in den Erläuterungsbericht .....	5
<b>2 Systemabgrenzung .....</b>	<b>5</b>
2.1 Zeitliche Systemabgrenzung .....	5
2.2 Räumliche Systemabgrenzung .....	5
2.3 Inhaltliche Systemabgrenzung .....	7
<b>3 Abgrenzung der Informationen im Umweltbericht .....</b>	<b>8</b>
3.1 Vorgehen zur Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes .....	8
3.2 Vorgehen zur Entwicklung und Darstellung von Alternativen .....	10
3.3 Vorgehen zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen.....	11
3.4 Vorgehen zur Entwicklung von Massnahmen.....	13
<b>Quellenverzeichnis .....</b>	<b>14</b>
<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>14</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>14</b>

# 1 AUFGABENSTELLUNG UND ZIELSETZUNG

## 1.1 PLANUNGS-AUFTRÄGE

### 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 für Straßenkorridore.

Aufbauend auf dem Prozess „Rheintal Mitte“ führt die ASFINAG Alpenstraßen GmbH in den Jahren 2009 und 2010 eine **Erweiterte Strategische Analyse (ESA)** durch. Nach Anwendung von spezifischen Muss- und Sollkriterien werden 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 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.

### 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*

### 1.1.3 Planungsraum

Ausgehend von den Planungsabsichten wird der **Planungsraum** festgelegt (vgl. Abbildung 2). Er bildet den räumlichen Rahmen, innerhalb dessen die Planungsabsichten durch die Festlegung von Straßenkorridoren sinnvoll verfolgt werden können.

Der Planungsraum umfasst grundsätzlich den **Offenlandbereich** zwischen den geschlossenen Siedlungsgebieten von **Dornbirn** und **Hohenems**. 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.

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 1.2) in einen nördlichen und einen deutlich größeren südlichen Teil.

## 1.2 GRÜNDE FÜR DIE DURCHFÜHRUNG EINER SUP

Für den als Planungsziele formulierten **Neubau** von Landesstraßen (vgl. Kapitel 1.1.2) sind nach § 12 Abs. 4 Straßengesetz **Straßenkorridore** festzulegen, da es sich bei den erforderlichen Maßnahmen weder um den Ausbau noch die kleinräumige Verlegung bestehender Landesstraßen im Sinne § 12 Abs. 5 Straßengesetz handelt.

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.

Aus den Planungszielen geht zweifelsfrei hervor, dass der beabsichtigte Neubau von Landesstraßen maßgebliche **Erreichbarkeitsveränderungen auf überörtlicher Ebene** hervorruft. Entlastungswirkungen und Verbesserungen der Erreichbarkeit in zumindest drei Gemeinden (Dornbirn, Hohenems und Lustenau) sind unmittelbar mit den intendierten Eingriffen in das Landesstraßennetz im Mittleren Rheintal verbunden. Damit besitzen die zu erstellenden Straßenkorridore unabhängig von ihrem Verlauf **maßgebliche Relevanz für die überörtliche Funktionalität des Landesstraßennetzes**. Der Nachweis der **Nutzung eines kleinen Gebietes auf lokaler Ebene** als Voraussetzung für die Durchführung einer UEP kann somit **nicht erbracht** werden.

Da keine der beiden vom Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore<sup>1</sup> genannten Voraussetzungen für die Durchführung einer UEP gegeben ist, besteht auch **keine Möglichkeit**, im Rahmen einer UEP eine **Ausnahme von der allgemeinen Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP)** zu erwirken. Daher ist die Durchführung einer **SUP** nach § 9 Abs. 1 Straßengesetz **unvermeidlich**.

<sup>1</sup> Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

Aus diesem Grund wird auf die Abwicklung eines vollständigen Screening-Verfahrens verzichtet und direkt eine **SUP zur Festlegung der Straßenkorridore eingeleitet**.

Das vorliegende **Scoping-Dokument** ist vom Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore<sup>2</sup> als Ausgangspunkt für die fachliche Auseinandersetzung innerhalb der SUP vorgesehen. Es dokumentiert die für den zu erstellenden Umweltbericht getroffenen **Festlegungen des Untersuchungsrahmens**. Es umfasst Aussagen zu Umfang und Detaillierungsgrad der in den Umweltbericht auszunehmenden Informationen und bildet so die **Grundlage für die Konsultation** der Umweltstellen durch die SUP-Stelle.

### 1.3 GEPLANTES VORGEHEN ZUR INTEGRATION DES UMWELTBERICHTS IN DEN ERLÄUTERUNGSBERICHT

Der Umweltbericht als fachliches Kernstück der SUP ist **vollwertiger, integrativer Bestandteil** des Erläuterungsberichts zum Entwurf der Straßenkorridore; es wird nur ein einziges Dokument hergestellt, das Erläuterungs- und Umweltbericht in einem ist. Die Struktur dieses Dokuments orientiert sich an jenen Vorgaben, die der **Leitfaden** zur SUP für Landesstraßenkorridore<sup>3</sup> für den Umweltbericht vorsieht, und ergänzt diese um relevante Elemente eines Erläuterungsberichts<sup>4</sup>.

## 2 SYSTEMABGRENZUNG

### 2.1 ZEITLICHE SYSTEMABGRENZUNG

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.

### 2.2 RÄUMLICHE SYSTEMABGRENZUNG

Der **Planungsraum** bildet den räumlichen Rahmen, innerhalb dessen die Planungsabsichten durch die Festlegung von Straßenkorridoren sinnvoll verfolgt werden können. Seine Abgrenzung ist in Kapitel 1.1.3 beschrieben und in Abbildung 2 grafisch dargestellt.

Der **Untersuchungsraum** umfasst jenes Gebiet, das für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen im Umweltbericht betrachtet wird. Er wird daher wirkungsbezogen wie folgt festgelegt und geht über den Planungsraum hinaus (vgl. Abbildung 2):

- Berücksichtigung all jener Siedlungsbereiche und Betriebsgebiete, für die gem. Planungszielen Entlastungswirkungen bzw. Verbesserungen der Anbindung an die A14 beabsichtigt sind.

<sup>2</sup> Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

<sup>3</sup> Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

<sup>4</sup> Hierzu macht der Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore keine näheren Angaben.

Abbildung 2: *Planungs- und Untersuchungsraum im Mittleren Rheintal (Luftbild: ASFINAG 2013; eigene Bearbeitung)*

- 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 nicht von erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen ausgegangen werden kann.

## 2.3 INHALTLICHE SYSTEMABGRENZUNG

**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 Landesstraßenkorridore<sup>5</sup> 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)

Damit sind – wie im gen. Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore ausgeführt – alle **relevanten Aspekte nach Anhang I der SUP-RL** gefasst. Infolge der vollständigen Integration des Umweltberichts in den Erläuterungsbericht (vgl. Kapitel 1.3) werden zusätzlich folgende Themenbereiche abgedeckt:

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

Die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der **Auswirkungen** im Untersuchungsraum erfolgt gleichwertig für alle Korridoralternativen sowie die Nullvarianten (vgl. Kapitel 3.2 und 3.3).

Für die fünf erstgenannten Themenbereiche erfolgt vorab eine Darstellung des **derzeitigen Umweltzustandes** im Untersuchungsraum (vgl. Kapitel 3.1).

Bei der Entwicklung sowie der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Korridoralternativen sind durch den Planungsauftrag klare Grenzen definiert. Die neue **ASt Rheintal Mitte** steht weder hinsichtlich ihres Standorts noch ihrer Konfiguration zur Disposition. Zu berücksichtigen ist daher auch, dass bei der Betrachtung der **kumulativen Auswirkungen** eines Gesamtvorhabens der Großteil der Auswirkungen vielfach nicht von den geplanten Landesstraßenvorhaben ausgeht.

<sup>5</sup> Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

### 3 ABGRENZUNG DER INFORMATIONEN IM UMWELTBERICHT

#### 3.1 VORGEHEN ZUR DARSTELLUNG DES DERZEITIGEN UMWELTZUSTANDES

Die Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes erfolgt **gesammelt für die beiden Planungsziele** „Anbindung des Dornbirner Westens an die neue ASt Rheintal Mitte“ und „Anbindung des Dornbirner Südens samt Hohenems an die neue ASt Rheintal Mitte“.

Die **Aussagequalität** und **Fokussierung** zur Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes entspricht den diesbezüglichen Anforderungen des Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore<sup>6</sup>, die in Tabelle 1 dargestellt sind.

MINDESTANGABEN IM UMWELTBERICHT: BESCHREIBUNG DES UMWELTZUSTANDS	
AUSSAGEEBENE	INFORMATIONSGEHALT
<b>AUSSAGEQUALITÄT</b>	Ansprache aller fünf Themenbereiche im Untersuchungsraum Schwerpunkt auf Themenbereiche mit voraussichtlich erheblichen Auswirkungen gem. UEP relevante Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes und voraussichtliche Entwicklung Umweltmerkmale der voraussichtlich erheblich beeinflussten Gebiete für Straßenkorridore relevante Umweltprobleme relevante Ziele des Umweltschutzes Gebiete mit spezieller Umweltrelevanz Berücksichtigung anderer Vorhaben, Nutzungen etc. im Raum (bestehende, geplante)
<b>FOKUSSIERUNG</b>	auswirkungsrelevante Aspekte (auch unter Rückgriff auf UEP) Schwerpunktsetzung auf von Alternativen betroffene Teile des Untersuchungsraumes qualitative Aussagen und Plausibilitätsannahmen höhere Aufmerksamkeit bei Europaschutzgebieten

Tabelle 1: Aussagequalität und Fokussierung zur Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes

Damit sind alle **relevanten Informationen nach Anhang I der SUP-RL** gefasst sowie die **Anforderungen nach Artikel 5 der SUP-RL** erfüllt.

Die **Planungsgenese** zum ggst. Planungsauftrag umfasst einen mehrjährigen, fachlich breit sowie unter Einbeziehung der Öffentlichkeit und vieler Fachabteilungen geführten **Prozess** (vgl. Kapitel 1.1.1). Dieser 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 wird davon ausgegangen, dass die für die Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes im Untersuchungsraum alle **relevanten Informationen bereits ermittelt** wurden vorliegen. Folgende **Dokumente aus der Projektgenese**<sup>7</sup> beinhalten relevante Angaben zum derzeitigen Umweltzustand:

<sup>6</sup> Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

<sup>7</sup> Download unter [\daten2.intra.vlr.gv.at/daten austausch/Vllb\\_SUP](https://daten2.intra.vlr.gv.at/daten austausch/Vllb_SUP)

- 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 werden folgende **Dokumente**, die im Rahmen des Vorprojekts zur neuen ASt Rheintal Mitte in Ausarbeitung sind, nach ihrem Vorliegen allenfalls für **ergänzende Angaben** im Umweltbericht herangezogen:

- ASFINAG, Land Vorarlberg, Stadt Dornbirn (2014): Neubau ASt Rheintal Mitte / L45, Ausbau L45 mit Radweg, Neubau Lastenstraße, Verlängerung Bleichestraße, Abschätzung Genehmigungsrisiko nach Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung
- ASFINAG, Land Vorarlberg, Stadt Dornbirn (2014): Neubau ASt Rheintal Mitte / L45, Ausbau L45 mit Radweg, Neubau Lastenstraße, Verlängerung Bleichestraße, Vorprojekt: Nutzen-Kosten-Untersuchung
- ASFINAG, Land Vorarlberg, Stadt Dornbirn (2014): Neubau ASt Rheintal Mitte / L45, Ausbau L45 mit Radweg, Neubau Lastenstraße, Verlängerung Bleichestraße, Vorprojekt: Umweltbericht

Das Vorgehen zur Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes im Untersuchungsraum gem. der Anforderungen des Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore<sup>8</sup> umfasst somit primär die **redaktionelle Aufbereitung** bereits vorhandener Informationen.

Im Umweltbericht werden die bestehenden Grundlagen und Untersuchungen jedoch nicht erneut in vollem Umfang aufbereitet. Vielmehr werden bezogen auf jeden Themenbereich die tatsächlich **aussage-relevanten Informationen** zusammengefasst, strukturiert und wiedergegeben. Dabei wird stets auf die erfolgten ausführlicheren Betrachtungen innerhalb der vorliegenden Dokumente verweisen, um die **Nachvollziehbarkeit** der letztendlich im Umweltbericht gemachten Angaben sicherzustellen.

In – derzeit nicht absehbaren – Ausnahmefällen kann eine **ergänzende Recherche, Erhebung oder Zusammenstellung originär neuer Aussagen** erforderlich sein. Entsprechende Teile der Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes sind im Anlassfall ausführlicher und als solche ausgewiesen.

<sup>8</sup> Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

### 3.2 VORGEHEN ZUR ENTWICKLUNG UND DARSTELLUNG VON ALTERNATIVEN

Die Entwicklung und Darstellung von mehreren Alternativen erfolgt grafisch und textlich **getrennt für die beiden Planungsziele** „Anbindung des Dornbirner Westens an die neue ASt Rheintal Mitte“ und „Anbindung des Dornbirner Südens samt Hohenems an die neue ASt Rheintal Mitte“. Für beide Planungsziele wird auch eine sog. **Nullalternative** dargestellt und in weiterer Folge behandelt.

Das **Vorgehen** zur Entwicklung und Darstellung von Alternativen entspricht den diesbezüglichen Anforderungen des Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore<sup>9</sup>, die in Tabelle 2 dargestellt sind.

MINDESTANGABEN IM UMWELTBERICHT: ENTWICKLUNG UND DARSTELLUNG VON ALTERNATIVEN	
AUSSAGEEBENE	INFORMATIONSGEHALT
NULL-ALTERNATIVE	bei erstmaliger Erarbeitung: „Entwicklung des Umweltzustandes bei Unterbleiben“ bei Änderungen: Unterbleiben der Änderung, also Beibehaltung des bestehenden Straßenkorridors
ENTWICKLUNG VON ALTERNATIVEN	Berücksichtigung der Angaben beim Scoping Berücksichtigung der Planungsabsichten und des Planungsraums Darlegung der Gründe für die Wahl der Alternativen möglichst unterschiedlich und vielfältig (alle denkbaren Straßenalternativen) vorerst keine gesonderte Berücksichtigung von Umweltaspekten
DARSTELLUNG UND BESCHREIBUNG DER ALTERNATIVEN	Beachtung der Qualitätsmerkmale von Straßenkorridoren Beschreibung von Verlauf und Lage im Raum Beschreibung verkehrliche Wirksamkeit, Bezug zu Planungszielen grafische Darstellung

Tabelle 2: Vorgehen zur Entwicklung und Darstellung von Alternativen

Damit sind alle **relevanten Informationen nach Anhang I der SUP-RL** gefasst sowie die **Anforderungen nach Artikel 5 der SUP-RL** erfüllt.

Analog zum Vorgehen zur Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes (vgl. Kapitel 3.1) entspricht der im Zuge der **Planungsgenese** zum ggst. Planungsauftrag durchgeführte **Prozess** auch einer Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Korridoralternativen im Rahmen der SUP. Entsprechend wird ebenfalls auf die in Kapitel 3.1 genannten **Dokumente** zurückgegriffen. Die darin enthaltenen Informationen werden vorrangig einer redaktionellen Aufbereitung zugeführt.

Da die Festlegung des Standorts der neuen ASt Rheintal Mitte zu einem relativ späten Zeitpunkt in der Planungsgenese erfolgt ist, wurden nicht alle untersuchten **Korridoralternativen** in direkter Kombination mit der neuen ASt Rheintal Mitte betrachtet. Für die Ermittlung und Darstellung der Alternativen im Umweltbericht wird daher auf all jene untersuchten Alternativen zurückgegriffen, die **gemeinsam mit einer neu zu errichtenden ASt** betrachtet wurden. Diese werden – mit voraussichtlich geringen Eingriffen – bei Bedarf dahingehend **angepasst**, dass sie den geltenden Planungszielen entsprechen.

<sup>9</sup> Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

### 3.3 VORGEHEN ZUR ERMITTLUNG, BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG VORAUSSICHTLICH ERHEBLICHER AUSWIRKUNGEN

Die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen erfolgt **getrennt für die beiden Planungsziele** „Anbindung des Dornbirner Westens an die neue ASt Rheintal Mitte“ und „Anbindung des Dornbirner Südens samt Hohenems an die neue ASt Rheintal Mitte“ für alle Alternativen (vgl. Kapitel 3.2). Auch die **Empfehlung** eines Straßenkorridors erfolgt entsprechend getrennt.

Das **Vorgehen** zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen entspricht den diesbezüglichen Anforderungen des Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore<sup>10</sup>, die in Tabelle 3 und Tabelle 4 dargestellt sind.

MINDESTANGABEN IM UMWELTBERICHT: ERMITTLUNG UND BESCHREIBUNG VON AUSWIRKUNGEN	
AUSSAGEEBENE	INFORMATIONSGEHALT
<b>AUSRICHTUNG DER AUSWIRKUNGSBETRACHTUNG</b>	Ansprache aller fünf Themenbereiche im Untersuchungsraum Rückgriff auf Ergebnis des Screenings bzw. Ansprache im Rahmen des Scopings voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen bei einem „breiten“ Umweltbegriff negative und positive Auswirkungen gleichwertige Betrachtung aller Alternativen Integration mit Aussagen aus dem Erläuterungsbericht Berücksichtigung sekundärer, kumulativer, synergetischer, kurz-, mittel- und langfristiger, ständiger und vorübergehender, positiver und negativer Auswirkungen (in der Regel daher keine Berücksichtigung von Bauphasen)
<b>AUSSAGEQUALITÄT</b>	Plausibilitätsannahmen, qualitative Aussagen kein Vollständigkeits-, aber Nachvollziehbarkeitsanspruch Hervorhebung der Unterschiede zwischen Alternativen
<b>AUFBEREITUNG</b>	wenn möglich grafische Darstellung von Konflikten textlich knappe Darlegung mit Blick auf Nachvollziehbarkeit

Tabelle 3: Vorgehen zur Ermittlung und Beschreibung von Auswirkungen

MINDESTANGABEN IM UMWELTBERICHT: BEWERTUNG VON AUSWIRKUNGEN UND EMPFEHLUNG	
AUSSAGEEBENE	INFORMATIONSGEHALT
<b>TEILAUSSAGE JE THEMENBEREICH</b>	Ansprache aller fünf Themenbereiche im Untersuchungsraum Bezug zu Schutz- und Entwicklungszielen: zuträglich, abträglich, zielneutral
<b>GESAMTAUSSAGE FÜR JEDE ALTERNATIVE ÜBER ALLE THEMENBEREICHE HINWEG</b>	verbale Beschreibung aller relevanter Aspekte Hervorhebung besonders kritischer Aspekte ggf. Berücksichtigung von / Vorgriff auf Maßnahmen keine aufwendige Normierung, Aggregation, Standardisierung Gegenüberstellung der Alternativen hinsichtlich entscheidungsrelevanter Unterschiede
<b>EMPFEHLUNG</b>	Gesamtempfehlung unter Berücksichtigung von Umweltaspekten möglichst Empfehlung für einen einzelnen Straßenkorridor variables Vorgehen durch paarweisen Vergleich, Ausschluss etc.

Tabelle 4: Vorgehen zur Bewertung von Auswirkungen und Empfehlung

<sup>10</sup> Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

Damit sind alle **relevanten Informationen nach Anhang I der SUP-RL** gefasst sowie die **Anforderungen nach Artikel 5 der SUP-RL** erfüllt.

Analog zum Vorgehen zur Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes (vgl. Kapitel 3.1) und zum Vorgehen zur Entwicklung und Darstellung von Alternativen (vgl. Kapitel 3.2) entspricht der im Zuge der **Planungsgenese** zum ggst. Planungsauftrag durchgeführte **Prozess** auch einer Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen im Rahmen der SUP. Entsprechend wird ebenfalls auf die in Kapitel 3.1 genannten **Dokumente** zurückgegriffen. Die darin enthaltenen Informationen werden vorrangig einer redaktionellen Aufbereitung zugeführt.

Diese redaktionelle **Aufbereitung** erfolgt für alle Korridoralternativen nach demselben Prinzip und umfasst folgende **Elemente**:

- Tabelle mit stichwortartigen Angaben zu Schwächen / Risiken einerseits und Stärken / Chancen andererseits, untergliedert nach den sieben zu betrachtenden Themenbereichen (vgl. Kapitel 2.3)
- Diagramm der „Zielerfüllungsgrade“ zur grafischen veranschaulichten Gegenüberstellung der Schwächen / Risiken einerseits und der Stärken / Chancen andererseits, untergliedert nach den sieben zu betrachtenden Themenbereichen (vgl. Kapitel 2.3), auf Basis der zuvor gemachten Angaben und relativ zur jeweiligen Ausprägung bei den anderen Alternativen:
  - „--“: vergleichsweise stark ausgeprägte Schwächen / Risiken
  - „-“: vergleichsweise mäßig ausgeprägte Schwächen / Risiken
  - „0“: keine relevante Auswirkung
  - „+“: vergleichsweise mäßig ausgeprägte Stärken / Chancen
  - „++“: vergleichsweise stark ausgeprägte Stärken / Chancen
- textliche Zusammenschau der relevanten Auswirkungen mit Schwerpunkt auf die unterschiedsprägenden Aussageelemente bzw. mögliche Genehmigungshindernisse in späteren Verfahren

Um zu einer abschließenden **Empfehlung** zu gelangen, werden die Alternativen getrennt nach den beiden Planungszielen hinsichtlich der zuvor ermittelten „Zielerfüllungsgrade“ je Themenbereich gegenübergestellt. Dies erfolgt zum einen grafisch, wobei die Fläche, die sich in einem **Netzdiagramm** für eine bestimmte Alternative zeigt, umso größer ist, je positiver die Auswirkungen hinsichtlich ein möglichst hohen Anzahl an Themenbereichen sind. Zum anderen werden die **unterschiedsprägenden Ausprägungen** der Auswirkungen **textlich** hervorgehoben, um eine rasche Zusammenschau zu ermöglichen.

Aus dieser Zusammenschau wird, **frei von jeder Gewichtung**, eine gesamthafte Empfehlung für jedes der beiden Planungsziele formuliert. Am Ende obliegt es der fachlichen Sichtweise bzw. den politischen Präferenzen, bestimmten Auswirkungen eine mehr oder weniger große Entscheidungsrelevanz beizumessen. Dies ist dann von besonderem Interesse, wenn die **Unterschiede zwischen den Alternativen** marginal sind oder die **Entscheidung** für eine bestimmte Alternative in jedem Fall höchst abträgliche, hinsichtlich des betroffenen Themenbereichs jedoch unterschiedliche Auswirkungen nach sich zieht.

### 3.4 VORGEHEN ZUR ENTWICKLUNG VON MASSNAHMEN

Die Entwicklung von Maßnahmen erfolgt **gemeinsam für die beiden Planungsziele** „Anbindung des Dornbirner Westens an die neue ASt Rheintal Mitte“ und „Anbindung des Dornbirner Südens samt Hohenems an die neue ASt Rheintal Mitte“, da absehbar ist, dass hier **Überschneidungen** zwischen den beiden Landesstraßenvorhaben sowie anderen Elementen des Gesamtvorhabens bestehen. Aussagen zu Maßnahmen werden ausschließlich für die empfohlenen Straßenkorridore getroffen.

Das **Vorgehen** zur Entwicklung von Maßnahmen entspricht den diesbezüglichen Anforderungen des Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore<sup>11</sup>, die in Tabelle 5 dargestellt sind.

MINDESTANGABEN IM UMWELTBERICHT: ENTWICKLUNG VON MASSNAHMEN	
AUSSAGEEBENE	INFORMATIONSGEHALT
MASSNAHMEN BETREFFEND ERHEBLICHE NEGATIVE UMWELTAUSWIRKUNGEN	Auftrag der näheren Prüfung im weiteren Planungsverlauf (bei Unsicherheit)
	Verweis auf Genehmigungsverfahren (bei entsprechenden Auswirkungen)
	Vorgaben für Detailplanung (Verhinderung oder Verringerung)
	Vorgaben für Detailplanung (Ausgleich)
MASSNAHMEN ZUR ÜBERWACHUNG	Verweis auf bestehende Überwachungsmechanismen
	Nennung von Auswirkungen bzw. Auswirkungstypen zur Überwachung durch die Landesregierung

Tabelle 5: Vorgehen zur Entwicklung von Maßnahmen

Analog zum Vorgehen zur Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes (vgl. Kapitel 3.1), zum Vorgehen zur Entwicklung und Darstellung von Alternativen (vgl. Kapitel 3.2) und zum Vorgehen zur Ermittlung, Beschreibung Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen (vgl. Kapitel 3.3) entspricht der im Zuge der **Planungsgenese** zum ggst. Planungsauftrag durchgeführte **Prozess** auch teilweise der Entwicklung von Maßnahmen im Rahmen der SUP. Entsprechend wird ebenfalls auf die in Kapitel 3.1 genannten **Dokumente** zurückgegriffen, wobei hier zu erwarten ist, dass vorrangig Dokumente jüngeren Datums Relevanz besitzen, im Zuge der Planungsgenese eine zunehmende Konkretisierung des Gesamtvorhabens erfolgt ist. Die darin enthaltenen Informationen werden vorrangig einer redaktionellen Aufbereitung zugeführt.

Es ist zu erwarten, dass die Aussagen zu Maßnahmen aufgrund des vergleichsweise **abstrakten Planungsniveaus** vorerst recht allgemein formuliert sind und vielfach auf **folgende Planungs- und Genehmigungsverfahren** verwiesen wird. Einzelne Maßnahmen, die bereits aus dem weiter vorangeschrittenen Planungsprozess zur neuen ASt Rheintal Mitte absehbar und erwartbar sind und die auch für Landesstraßenvorhaben zweckmäßig sein können, werden in ihrem **Ausarbeitungsgrad** entsprechend dargestellt.

<sup>11</sup> Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

## QUELLENVERZEICHNIS

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

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Planungsziele für das Landesstraßennetz .....	3
Abbildung 2:	Planungs- und Untersuchungsraum im Mittleren Rheintal (Luftbild: ASFINAG 2013; eigene Bearbeitung) .....	6

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Aussagequalität und Fokussierung zur Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes .....	8
Tabelle 2:	Vorgehen zur Entwicklung und Darstellung von Alternativen .....	10
Tabelle 3:	Vorgehen zur Ermittlung und Beschreibung von Auswirkungen .....	11
Tabelle 4:	Vorgehen zur Bewertung von Auswirkungen und Empfehlung .....	11
Tabelle 5:	Vorgehen zur Entwicklung von Maßnahmen.....	13