



L190 Vorarlberger Straße

Verlegung aus dem Zentrumsbereich Bludenz

BS-2015-012

Strategische Umweltprüfung

Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht)

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



Wien, Jänner 2017



Bearbeitung:

DI Ernst Mattanovich
DI Katharina Stebegg
DI Felix Sternath



INHALT

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Planungsauftrag | 1 |
| 1.1 | Planungsgenese | 1 |
| 1.2 | Planungsziele | 2 |
| 1.3 | Planungsraum | 5 |
| 2 | Gründe für die Durchführung einer SUP | 5 |
| 3 | Systemabgrenzung | 6 |
| 3.1 | Zeitliche Systemabgrenzung | 6 |
| 3.2 | Räumliche Systemabgrenzung | 6 |
| 3.3 | Inhaltliche Systemabgrenzung | 7 |
| 4 | Methodische Vorgangsweise | 9 |
| 4.1 | Geplantes Vorgehen zur Integration des Umweltberichts in den Erläuterungsbericht | 9 |
| 4.2 | Vorgehen zur Darstellung des derzeitigen Umweltzustands | 9 |
| 4.3 | Vorgehen zur Entwicklung und Darstellung von Alternativen | 12 |
| 4.4 | Vorgehen zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen | 15 |
| 4.5 | Vorgehen zur Entwicklung von Massnahmen | 17 |
| 5 | Beschreibung des Umweltzustands | 18 |
| 5.1 | Siedlungswesen | 18 |
| 5.1.1 | Siedlungsraum | 18 |
| 5.1.2 | Ortsbild und Kulturgüter | 20 |
| 5.1.3 | Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur | 21 |
| 5.1.4 | Derzeitige Verkehrssituation und absehbare Entwicklungen | 22 |
| 5.1.5 | Zukünftige Siedlungsentwicklung | 26 |
| 5.2 | Mensch und Gesundheit | 29 |
| 5.2.1 | Immissionen | 29 |
| 5.2.2 | Verkehrssicherheit | 31 |
| 5.3 | Landschaft und Erholung | 32 |
| 5.4 | Ressourcen und deren Nutzung | 35 |
| 5.4.1 | Boden | 35 |
| 5.4.2 | Grundwasser | 37 |
| 5.4.3 | Oberflächengewässer | 39 |
| 5.5 | Naturraum und Ökologie | 41 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 5.5.1 | Schutzgebiete | 41 |
| 5.5.2 | Hochwertige Lebensräume | 42 |
| 6 | Entwicklung und Darstellung von Alternativen | 44 |
| 6.1 | Alternativen für den Abschnitt westlich der Altstadt | 45 |
| 6.1.1 | Straßenkorridor Äuleweg (W1) | 45 |
| 6.1.2 | Straßenkorridor Fohrenburgstraße (W2) | 46 |
| 6.1.3 | Straßenkorridor Am Tobel (W3) | 47 |
| 6.1.4 | Straßenkorridor Quadrellastraße (W4) | 48 |
| 6.1.5 | Nullalternative (W5) | 48 |
| 6.1.6 | Nullalternative + (W6) | 48 |
| 6.2 | Alternativen für den Abschnitt östlich der Altstadt | 50 |
| 6.2.1 | Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - St. Peterstraße (O1) | 50 |
| 6.2.2 | Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - Werkskanal (O2) | 51 |
| 6.2.3 | Straßenkorridor Bleichestraße (O3) | 52 |
| 6.2.4 | Straßenkorridor Schlossbergtunnel (O4) | 53 |
| 6.2.5 | Nullalternative (O5) | 54 |
| 7 | Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Auswirkungen | 56 |
| 7.1 | Alternativen für den Abschnitt westlich der Altstadt | 56 |
| 7.1.1 | Straßenkorridor Äuleweg (W1) | 56 |
| 7.1.2 | Straßenkorridor Fohrenburgstraße (W2) | 64 |
| 7.1.3 | Straßenkorridor Am Tobel (W3) | 70 |
| 7.1.4 | Straßenkorridor Quadrellastraße (W4) | 77 |
| 7.1.5 | Nullalternative (W5) | 85 |
| 7.1.6 | Nullalternative + (W6) | 86 |
| 7.1.7 | Zusammenfassende Empfehlung einer Alternative westlich der Altstadt | 92 |
| 7.2 | Alternativen für den Abschnitt östlich der Altstadt | 94 |
| 7.2.1 | Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - St. Peterstraße (O1) | 94 |
| 7.2.2 | Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - Werkskanal (O2) | 100 |
| 7.2.3 | Straßenkorridor Bleichestraße (O3) | 108 |
| 7.2.4 | Straßenkorridor Schlossbergtunnel (O4) | 115 |
| 7.2.5 | Nullalternative (O5) | 124 |
| 7.2.6 | Zusammenfassende Empfehlung einer Alternative östlich der Altstadt | 126 |
| 7.3 | Mögliche Synergien durch gemeinsame Umsetzung von Korridoralternativen | 128 |
| 7.3.1 | Kombinationsalternative W1 + W3 | 128 |
| 7.3.2 | Kombinationsalternative W1 + O2 | 131 |
| 7.3.3 | Kombinationsalternative W1 + O2 + W3 | 133 |

| | | |
|-----------|--|------------|
| 8 | Abschliessende Empfehlung für Strassenkorridore | 136 |
| 9 | Entwicklung von Massnahmen | 137 |
| 9.1 | Methodisches Vorgehen | 137 |
| 9.2 | Massnahmen betreffend negative Auswirkungen | 137 |
| 9.3 | Massnahmen zur Überwachung | 138 |
| 10 | Nichttechnische Zusammenfassung..... | 139 |

1 PLANUNGS-AUFTRAG

1.1 PLANUNGSGENESE

Die Planungsgenese (vgl. für eine ausführliche Darstellung: Amt der Vorarlberger Landesregierung 2015) der Verlegung der L190 Vorarlberger Straße aus dem Zentrumsbereich von Bludenz nimmt im Kern mit dem **Verkehrskonzept Bludenz** aus dem Jahr **1999** seinen Ausgang. Seither erfolgt – mit unterschiedlicher Intensität – ein der Bedeutung des Vorhabens entsprechend umfangreicher und breit angelegter politischer, verwaltungsinterner und öffentlicher **Meinungsbildungsprozess**.

Die Planungsgenese folgt dabei dem Ideal einer Planung „**vom Groben ins Feine**“: Während anfangs vorrangig über die zugrundeliegenden Zielsetzungen und ein breites Spektrum an Lösungszugängen diskutiert wird, steht später die Detaillierung eines konkreten Lösungswegs im Vordergrund.

Die vergleichsweise frühe und weitreichende **Einbeziehung der Bevölkerung** entspricht dem Anliegen der Stadt Bludenz, nur eine breit mitgetragene Lösung in die Phase der Umsetzung zu bringen. Das macht es mit zunehmender Dauer des Planungsprozesses mitunter auch erforderlich, getroffene (Grundsatz-)Entscheidungen wiederholt öffentlich zu erklären und zur Diskussion zu stellen.

Eine Besonderheit der Planungsgenese liegt darin begründet, dass die Planungsziele primär aus der Interessenssphäre der **Stadt Bludenz** stammen, während das **Land Vorarlberg** die entscheidenden Maßnahmen für die Verfolgung dieser Planungsziele verantworten muss bzw. müsste. Entsprechend schränken Festlegungen des Landes Vorarlberg die **Entscheidungsmöglichkeiten** ein.

Inhaltlich dokumentiert die Planungsgenese ein breites Spektrum an untersuchten **Alternativen**. Systematisch erfolgt die Alternativenbetrachtung ab dem Zeitpunkt der Erkenntnis, dass die **Verlegung der L190** für die Erreichung der Planungsziele zumindest maßgeblich ist. Bis hin zum ausgearbeiteten Einreichprojekt 2014 gibt es keine bis ins Detail finale Festlegung auf einen einzigen Lösungsweg.

Keine näheren Angaben liegen zu **Systemalternativen** bzw. **rein verkehrsorganisatorischen Alternativen** vor. Beides ist dadurch zu begründen, dass weitreichende verkehrsorganisatorische Maßnahmen seitens der Stadt Bludenz im Landesstraßennetz kaum möglich sind. Auch gängige Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, die seitens des Landes gesetzt werden könnten, lassen keine entsprechende Wirksamkeit erwarten bzw. sind aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse technisch nicht umsetzbar.

Weniger systematisch ist die Diskussion und Dokumentation der **Zielsetzungen**, die mit der Verlegung der L190 verfolgt werden. Viele kommunalpolitische Zielsetzungen sind zwar regelmäßig dokumentiert, dabei aber nicht eindeutig bestimmten verkehrsplanerischen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen – wie etwa der Verlegung der L190 – zugeordnet. Das kann auch dadurch begründet sein, dass die Verlegung der **L190 für sich gesehen nicht als alleinige Lösung** für die aufgeworfenen kommunalpolitischen Zielsetzungen dient, sondern erst die Voraussetzung für entsprechende Lösungen schafft.

Als Ergebnis der Planungsgenese liegen inhaltlich mehrfach aktualisierte **Verkehrsmodelle** vor, die auch zeitgleich getroffene verkehrsplanerische Entscheidungen wie den Umbau der ASt Bludenz-Bürs mit berücksichtigen. Die **verkehrlichen Wirkungen**, die durch die Verlegung der L190 erzielt werden, sind somit bekannt und ausreichend dokumentiert.

Seitens der **Stadt Bludenz** liegt eine Entscheidung für die im Einreichprojekt 2014 ausgearbeitete Alternative zur weiteren Verfolgung vor. Seither seitens der Stadt Bludenz vorgenommen Planungsschritte basieren auf der Annahme einer Realisierung dieser Alternative.

Seitens der Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten wurde mit Schreiben VIa-411.06.06 vom 25.06.2015 dargelegt, dass **Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds** allein nicht geeignet sind, die Planungsziele des ggst. Vorhabens (vgl. Kapitel 1.2) zu erreichen. Zudem wird in diesem Schreiben mitgeteilt, dass eine zusätzliche Prüfung von **Systemalternativen** im bevorstehenden Prozess zur Festlegung eines bzw. mehrerer Straßenkorridore als nicht erforderlich erachtet wird.

1.2 PLANUNGSZIELE

Die **Planungsziele** basieren sowohl auf der Dokumentation der Planungsgenese (vgl. Kapitel 1.1) als auch auf Beiträgen zu Zielaussagen der Stadt Bludenz und allgemeinen Planungszielen des Landes Vorarlberg im Hinblick auf Eigenschaften von Landesstraßen. Es zeigt sich, dass in der Planungsgenese v. a. **kommunalpolitische Zielsetzungen** formuliert werden, die nicht **unmittelbar** einen Eingriff in das Landesstraßennetz rechtfertigen, sondern **vordergründig** durch verkehrsorganisatorische und z. T. städtebauliche Eingriffe seitens der Stadt Bludenz erreicht werden können.

Die **Verlegung der L190** dient somit für sich gesehen nicht als alleinige Lösung für die aufgeworfenen kommunalpolitischen Zielsetzungen; allerdings schafft erst sie die unabdingbare **Voraussetzung für entsprechende Lösungen**. Während der überwiegende Teil der Planungsziele aus der Interessenssphäre der Stadt Bludenz stammen, verantwortet das Land Vorarlberg die Schaffung der Voraussetzungen für die Verfolgung dieser Planungsziele. Demgemäß werden jene kommunalpolitischen Planungsziele in die Liste aufgenommen, die einen **Bezug zur Lage der Landesstraßen im Stadtgebiet** aufweisen.

Die **Planungsziele** werden **räumlich differenziert** betrachtet, da für die Abschnitte westlich und östlich der Altstadt inhaltliche Abweichungen bestehen (vgl. Abbildung 1).

Für den **Abschnitt westlich der Altstadt** werden folgende Planungsziele formuliert:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Entschärfung von Unfallhäufungspunkten an den Kreuzungen der L190 – z. B. Ecke L190 / Pulverturmstraße – durch Reduktion des Verkehrsaufkommens in diesem Abschnitt der L190
- Anbindung überörtlich relevanter Verkehrserreger an das Landesstraßennetz
 - direkte Zufahrt zum Werksgelände bzw. Lkw-Wartebereiche Fa. Mondelez Int.

- direkte Zufahrt zum Gelände Fa. Gebrüder Weiss / Postbusgarage
- direkte Zufahrt zum Fernbahnhof Bludenz (MIV, v. a. aber Stadt- und Regionalbusse)
- Reduktion der Immissionsbelastung im Nahbereich der Altstadt
 - Verlagerung des Verkehrsaufkommens im Nahbereich der Altstadt auf Alternativrouten
 - Entflechtung der Verkehrsströme im motorisierten Verkehr im Nahbereich der Altstadt
- Städtebauliche Integration und Aufwertung des Rathausumfeldes und des Bahnhofsumfeldes
 - Verlagerung des Verkehrsaufkommens im Nahbereich der Altstadt auf Alternativrouten
 - Verbesserung der Verkehrserschließung zur optimalen Entwicklung des zentralen Bahnhofstandortes und Sicherung einer Fußwegverbindung zwischen Bahnhof und Altstadt

Für den **Abschnitt östlich der Altstadt** werden folgende Planungsziele formuliert:

- Städtebauliche Aufwertung und Schaffung eines neuen Zentrumsbereichs
 - Minimierung des Verkehrsaufkommens im Bereich Sparkassenplatz, um eine vollständige Neuaufteilung und -organisation des öffentlichen Raums zu ermöglichen
 - Schaffung eines attraktiven öffentlichen Raums zwischen Altstadt und Kirche / Volksschule, der problemlos für Veranstaltungen und Märkte genutzt werden kann
 - Aufhebung der Barrierewirkung zwischen Kirche und Volksschule, dadurch Schaffung eines einzigen zusammenhängenden Freiraums
- Anbindung überörtlich relevanter Verkehrserreger an das Landesstraßennetz
 - Verbesserung der Zufahrt zum Betriebsgelände der Getzner Textil AG
 - Zufahrt zur geplanten Tiefgarage am St. Jakobs Areal möglichst unter Ausnutzung des Geländeunterschieds
- Reduktion der Immissionsbelastung im Nahbereich der Altstadt
 - Verlagerung des Verkehrsaufkommens im Nahbereich der Altstadt auf Alternativrouten
 - Entflechtung der Verkehrsströme im motorisierten Verkehr im Nahbereich der Altstadt
- Abwicklung des Landesstraßenverkehrs vorrangig auf Landesstraßen
 - Bündelung der Verkehrsströme des Landesstraßenverkehrs auf einer einzigen Straßennachse ohne Beanspruchung von Gemeindestraßen

Ziel des ggst. Prozesses ist somit die Festlegung von **Straßenkorridoren**, mit denen die Planungsziele in den Abschnitten westlich und östlich der Altstadt erreicht werden.

Abbildung 1: Orientierungskarte Planungsziele

1.3 PLANUNGSRAUM

Ausgehend von den Planungszielen (vgl. Kapitel 1.2) wird der **Planungsraum** festgelegt (vgl. Abbildung 2). Er bildet den räumlichen Rahmen, innerhalb dessen die Planungsziele zur Festlegung von Straßenkorridoren sinnvoll verfolgt werden können.

Grundsätzlich ist der Planungsraum auf das Gemeindegebiet von **Bludenz** beschränkt und hier auf den Siedlungsbereich des Hauptorts Bludenz nordwestlich der ASt Bludenz-Montafon. Die bewaldeten Hanglagen oberhalb von Bludenz sind mit Ausnahme des in den Siedlungsraum hineinragenden Schlossbergs nicht Teil des Planungsraums.

Darüber hinausgehend gehören jene Teile der Gemeindegebiete von **Bürs** und **Nüziders** dem Planungsraum an, die zwischen Bludenz und der A14 Rheintal / Walgau Autobahn mit ihren ASt Bludenz-Nüziders und Bludenz-Montafon liegen. Sie sind Teil des relevanten Verkehrsraums, innerhalb dessen vernünftige Alternativen, die die Planungsziele berücksichtigen, entwickelt werden können.

2 GRÜNDE FÜR DIE DURCHFÜHRUNG EINER SUP

Die Notwendigkeit zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) für die Festlegung eines Straßenkorridors wird grundsätzlich im Rahmen des sog. **Screening** festgestellt. Den **fachlichen Kern** des Screenings bildet die **Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP)**, in der untersucht wird, ob eine beabsichtigte Landesstraße **voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen** hat. Im Rahmen des ggst. Vorhabens ist zumindest hinsichtlich einiger Themenbereiche (Siedlungswesen, Mensch und Gesundheit, Ressourcen und deren Nutzung) mit einer **relevanten Sensibilität im Planungsraum** sowie mit **Auswirkungen relevanter Intensität** zu rechnen. Damit ist es sehr wahrscheinlich, dass die Erfordernis der Durchführung einer SUP zu erwarten bzw. zumindest nicht eindeutig zu verneinen sind.

Aus diesem Grund wurde – in Abstimmung mit der SUP-Stelle – auf die Abwicklung eines vollständigen Screening-Verfahrens i. S. des Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore¹ verzichtet und direkt eine **SUP zur Festlegung des bzw. der Straßenkorridore** eingeleitet. Auch unter fachlichen Gesichtspunkten ist diesem Vorgehen letztlich der Vorzug zu geben, da der Prozess nur so der Komplexität des Vorhabens gerecht wird, die aus der Planungsgenese (vgl. Kapitel 1.1) zu erkennen ist.

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. Zur Festlegung des Untersuchungsrahmens wurden sog. Umweltstellen konsultiert, deren **Anmerkungen und Prüfhinweise** dem Initiator zur Berücksichtigung durch die SUP-Stelle mitgeteilt wurden. Die folgenden Kapitel 3 und 4 geben die wichtigsten **Festlegungen aus dem Scoping** wieder.

¹ Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

² Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

3 SYSTEMABGRENZUNG

3.1 ZEITLICHE SYSTEMABGRENZUNG

Als **Prognosehorizont** für die Entwicklung des derzeitigen Umweltzustandes im Untersuchungsraum und die voraussichtlich erheblichen Auswirkungen der Verlegung der L190 Vorarlberger Straße aus dem Zentrumsbereich vom Bludenz wird das **Jahr 2025** angenommen. Es wird davon ausgegangen, dass im Jahr 2025

- die Verlegung der L190 abgeschlossen und die Straße verkehrswirksam ist,
- die im Zusammenhang mit der Verlegung der L190 stehenden verkehrlichen und städtebaulichen Umstrukturierungen und Umbauten (Anbindung überörtlicher Verkehrserreger, Tiefgarage am St. Jakobs Areal, Bahnhofsvorplatz) abgeschlossen sind sowie
- der Umbau und die Ertüchtigung der ASt Bludenz-Bürs abgeschlossen ist.

Durch die große **zeitliche Nähe des Prognosehorizonts** besteht der methodische Vorteil, dass mit Ausnahme der zuvor genannten bzw. in der inhaltlichen Systemangrenzung (vgl. Kapitel 3.3) genannten Entwicklungen kaum von einer substantiellen Veränderung des derzeitigen Umweltzustandes auszugehen ist.

3.2 RÄUMLICHE SYSTEMABGRENZUNG

Der **Planungsraum** ist in Abbildung 2 grafisch dargestellt. Er ist Bestandteil des Planungsauftrags (vgl. Kapitel 1) und bildet den räumlichen Rahmen ab, innerhalb dessen die Planungsziele (vgl. Kapitel 1.2) durch die Festlegung eines bzw. mehrerer Straßenkorridore sinnvoll verfolgt werden können.

Der **Untersuchungsraum** ist ebenfalls in Abbildung 2 grafisch dargestellt. Er umfasst jenes Gebiet, das für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen betrachtet wird. Er geht über den Planungsraum hinaus und wird wirkungsbezogen abgegrenzt, indem alle Siedlungsbereiche (Wohn- und Betriebsgebiete) von Bludenz und den Nachbargemeinden Bürs und Nüziders berücksichtigt sind, die durch die geplante Verlegung der L190 voraussichtlich direkt oder indirekt betroffen sind bzw. in einem verkehrlich-funktionalen Zusammenhang stehen.

Der Untersuchungsraum berücksichtigt **keine Gebiete außerhalb Vorarlbergs**, da nicht von erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen ausgegangen wird.

3.3 INHALTLICHE SYSTEMABGRENZUNG

Untersuchungsgegenstand des Umweltberichts sind im Kern die voraussichtlich erheblichen Auswirkungen, die von der Landesstraße, für die der bzw. die Straßenkorridore den Rahmen setzen, ausgehen. Dabei werden grundsätzlich für alle fünf **Themenbereiche**, die vom Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore³ 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 Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore⁴ ausgeführt – alle **relevanten Aspekte nach Anhang I der SUP-RL** gefasst. Infolge der vollständigen Integration des Umweltberichts in den Erläuterungsbericht (vgl. Kapitel 4.1) 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 4.3 und 4.4).

Für die fünf erstgenannten Themenbereiche erfolgt vorab eine Darstellung des **derzeitigen Umweltzustandes** im Untersuchungsraum (vgl. Kapitel 4.2).

Bei der Entwicklung sowie der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Korridoralternativen sind durch den Planungsauftrag – und hier v. a. die Planungsziele (vgl. Kapitel 1.2) – klare Grenzen definiert.

³ Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

⁴ Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

Abbildung 2: Planungs- und Untersuchungsraum

4 METHODISCHE VORGANGSWEISE

4.1 GEPLANTES VORGEHEN ZUR INTEGRATION DES UMWELTBERICHTS IN DEN ERLÄUTERUNGSBERICHT

Der Umweltbericht als fachliches Kernstück der SUP ist **vollwertiger, integrativer Bestandteil** des Erläuterungsberichts zum Entwurf des bzw. 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 Landesstraßenkorridore⁵ für den Umweltbericht vorsieht, und ergänzt diese um relevante Elemente eines Erläuterungsberichts⁶.

4.2 VORGEHEN ZUR DARSTELLUNG DES DERZEITIGEN UMWELTZUSTANDS

Die **Aussagequalität** und **Fokussierung** zur Darstellung des derzeitigen Umweltzustands entspricht den diesbezüglichen Anforderungen des Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore⁷, die in Tabelle 1 dargestellt sind.

| MINDESTANFORDERUNGEN IM UMWELTBERICHT: BESCHREIBUNG DES UMWELTZUSTANDS | |
|--|--|
| AUSSAGEEBENE | INFORMATIONSGEHALT |
| AUSSAGEQUALITÄT | 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) |
| FOKUSSIERUNG | 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 Umweltzustands

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

Für die Darstellung des derzeitigen Umweltzustands (vgl. Kapitel 5) kann nur sehr begrenzt auf Grundlagen aus vorhandenen Dokumenten zurückgegriffen werden. Für das ggst. Vorhaben wurde **kein Screening** durchgeführt. Soweit vorhanden werden Angaben aus den **Dokumenten der Planungsgenese** (vgl. Kapitel 1.1) verwendet. Somit ist für die Darstellung des derzeitigen Umweltzustands eine Erhebung

⁵ Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

⁶ Zu den Inhalten des Erläuterungsberichts macht der Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore keine näheren Angaben.

⁷ Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

relevanter Inhalte anhand der im Folgenden angeführten, nach Themenbereichen gegliederten Grundlagen erforderlich. In erster Linie handelt es sich um **verfügbare Daten** der öffentlichen Hand.

Das Vorgehen zur Darstellung des derzeitigen Umweltzustands im Untersuchungsraum gem. der Anforderungen des Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore⁸ umfasst somit v. a. eine **Erhebung** aussagerelevanter Grundlagen sowie in geringem Umfang eine **redaktionelle Aufbereitung** bereits vorhandener Informationen aus der Planungsgenese. Die Recherche, Erhebung und Zusammenstellung originärer Aussagen erfolgt nach dem Stand der Technik.

Siedlungswesen (einschließlich Wirtschaft, Kulturgüter und Ortsbild)

Folgende **Grundlagen** werden für die Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes herangezogen:

- ❑ Flächenwidmung, sensible Nutzungen (VOGIS)
- ❑ Statistische Daten zur Gemeinde (Statistik Austria)
- ❑ Entwicklungskonzept Innenstadt Bludenz. Strategie 2020 (Bludenz Stadtmarketing GmbH 2011)
- ❑ Räumliches Entwicklungskonzept Bludenz 2015 (stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015)
- ❑ Planungen – Teilbebauungsplan Bahnhof-Vorstadt, Quartier St. Jakob/Garage (Stadt Bludenz)
- ❑ Kulturgüter (Bundesdenkmalamt)

Mensch und Gesundheit (Lärm, Luft und Erschütterungen; Verkehrssicherheit)

Folgende **Grundlagen** werden für die Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes herangezogen:

- ❑ Verordnung über die Belasteten Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000 (2015)
- ❑ Planungsrichtwerte des Lands Vorarlberg in Bezug zu ÖAL RL Nr. 36 und ÖNORM S 5021
- ❑ Umgebungslärm (BMLFUW / Lärminfo.at 2007)
- ❑ Verkehrsmodell Bludenz (Besch und Partner 2016)
- ❑ sensible Nutzungen, bestehende Konflikte
 - Flächenwidmung, öffentliche Einrichtungen (VOGIS)
 - wichtige Fuß- und Radverbindungen (VOGIS, Radverkehrskonzept Bludenz)
 - Statistiken Unfallhäufungspunkte (Land Vorarlberg, Kuratorium für Verkehrssicherheit)
 - bekannte Konflikte Siedlungsraum-Verkehr (Verkehrsmodell, Metron 1999)

⁸ Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

Landschaft und Erholung (anthropozentrische Nutzungsaspekte; landschaftsbezogene Erholungsnutzungen)

Eine erste Befassung mit verfügbaren Grundlagen zum Themenbereich Landschaft und Erholung ergibt, dass der Aspekt **Landschaft** aufgrund der Art des Vorhabens (Straßenverlegung im großteils städtisch geprägten Raum) kaum voraussichtlich erhebliche Auswirkungen erwarten lässt. Daher kann auch eine Behandlung bei der Darstellung des derzeitigen Umweltzustands weitgehend entfallen. Der Untersuchungsraum verfügt zudem weder über besondere natürliche Merkmale, noch sind schützenswerte Gebiete vorhanden. Daher ist ohnedies jedenfalls **keine relevante Sensibilität** im Untersuchungsraum gegeben.

Der Aspekt **Erholung** wird im Zusammenhang mit bestehender oder geplanter, landschaftsgebundener Erholungsinfrastruktur von überörtlicher Bedeutung thematisiert. Folgende **Grundlagen** werden für die Darstellung des derzeitigen Umweltzustands herangezogen:

- Übergeordnetes Wander- und Radwegenetz (VOGIS, Radverkehrskonzept Bludenz)
- Landschaft mit Erholungsfunktion (VOGIS/ Waldentwicklungsplan)

Der Untersuchungsraum umfasst vorwiegend bebauten Siedlungsraum, der Teil des großräumigeren Erholungswegenetzes ist. Im Rahmen der **vertiefenden Erhebungen** zur Bearbeitung des Umweltberichts ist festzustellen, ob hier eine **relevante Sensibilität** für die Funktionserfüllung der landschaftsgebundenen Erholung gegeben ist.

Ressourcen und deren Nutzung (Boden und Wasser als Ressourcen)

Der Aspekt **Boden** ist v. a. im Zusammenhang mit den unbebauten Flächen im Untersuchungsraum zu thematisieren. Folgende **Grundlagen** werden für die Darstellung des derzeitigen Umweltzustands herangezogen:

- Österreichische Bodenkartierung (BMLFUW)
- Waldentwicklungsplan (VOGIS)
- Altlasten (Umweltbundesamt, landesinterner Verdachtsflächenkataster)

Der Aspekt **Wasser** zielt v. a. auf vorhandene Schutzgebiete und sensible Bereiche hinsichtlich Verunreinigungen ab. Folgende **Grundlagen** werden für die Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes herangezogen:

- Oberflächengewässer (VOGIS)
- Schutz- und Schongebiete Grundwasser (VOGIS, BMLFUW)

Der Untersuchungsraum umfasst vorwiegend bebauten Siedlungsraum; untergeordnet finden sich jedoch auch unbebaute Gebiete und Gewässer. Im Zuge der **vertiefenden Erhebungen** zur Bearbeitung des Umweltberichtes wird **festgestellt**, ob hier eine **relevante Sensibilität** für den Themenbereich Ressourcen und deren Nutzung gegeben ist.

Naturraum und Ökologie (Fokus auf Schutzbedürftigkeit und Erhaltungswürdigkeit)

Folgende **Grundlagen** werden für die Darstellung des derzeitigen Umweltzustands herangezogen:

- Naturschutz – Biotopinventar und Schutzgebiete (VOGIS)
- Landesgrünzone Walgau (Amt der Vorarlberger Landesregierung)
- Funddaten gefährdeter Tier und Pflanzenarten (Inatura Datenbank)

4.3 VORGEHEN ZUR ENTWICKLUNG UND DARSTELLUNG VON ALTERNATIVEN

Das **Vorgehen** zur Entwicklung und Darstellung von Alternativen entspricht den diesbezüglichen Anforderungen des Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore⁹, die in Tabelle 2 dargestellt sind.

| MINDESTANFORDERUNGEN IM UMWELTBERICHT: ENTWICKLUNG UND DARSTELLUNG VON ALTERNATIVEN | |
|---|--|
| AUSSAGEEBENE | INFORMATIONSGEHALT |
| NULL-ALTERNATIVE | <ul style="list-style-type: none"> • bei erstmaliger Erarbeitung: „Entwicklung des Umweltzustandes bei Unterbleiben“ • bei Änderungen: Unterbleiben der Änderung, also Beibehaltung des bestehenden Straßenkorridors |
| ENTWICKLUNG VON ALTERNATIVEN | <ul style="list-style-type: none"> • 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 | <ul style="list-style-type: none"> • 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.

Im Gegensatz zur Darstellung des derzeitigen Umweltzustands (vgl. Kapitel 5) erlaubt die Entwicklung und Darstellung von Alternativen einen Rückgriff auf die **Planungsgenese** (vgl. Kapitel 1.1), in deren Rahmen bereits Varianten der Verlegung der L190 entworfen und untersucht wurden. **Ergänzend** werden ausgehend von Plausibilitätsannahmen weitere Alternativen vonseiten des Initiators¹⁰ eingebracht.

⁹ Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014
¹⁰ Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIIIb

Folgende **Dokumente** aus der Planungsgenese beinhalten relevante Informationen zur Entwicklung und Darstellung von Alternativen:

- Besch und Partner (2013): Verkehrsmodell Bludenz, Feldkirch
- Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Helmut Köll (2013/2014): L190 Vorarlberger Straße. Bludenz, Ortsdurchfahrt Neubau. Einreichprojekt 2013, Reith bei Seefeld; BS-2012-010
- Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Helmut Köll (2009/2010): L190 Vorarlberger Straße. Ortsdurchfahrt Bludenz. Erweitertes Vorprojekt, Reith bei Seefeld; BS-0904
- Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Helmut Köll (2005): L190 Vorarlberger Straße. Ortsdurchfahrt Bludenz. Vorprojekt, Reith bei Seefeld; BS-0431
- Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Helmut Köll (2004): Bludenz Ortsdurchfahrt. NKU mit Variantenstudie 2002, Reith bei Seefeld; BS-0236
- Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG (2002): Mitwirkungsprozess Entlastung Zentrum Bludenz – Verlegung B190, Brugg; GU-0228
- Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG (1999): Verkehrskonzept Stadt Bludenz, Brugg; GU-9908
- Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG / frischer wind AG für Organisationsentwicklungen (2008): Dokumentation zum Beteiligungsprozess Verlegung L190 - Aufwertung Innenstadt; GU-0873

Die Entwicklung und Darstellung von **Alternativen** erfolgt **räumlich differenziert** in die Abschnitte westlich und östlich der Altstadt.

- Standortalternativen für den Abschnitt **westlich der Altstadt**:
 - Äuleweg (mit zwei Subalternativen)
 - Fohrenburgstraße
 - Am Tobel¹¹
 - Quadrellastraße
 - Nullvariante
 - Nullvariante + (Annahme eines Vollausbaus der ASt Brandnertal)
- Standortalternativen für den Abschnitt **östlich der Altstadt**:
 - Ignaz-Wolf-Straße - St. Peterstraße

¹¹ Dabei handelt es sich tatsächlich um eine Alternative, die nicht die Verlegung der L190, sondern die Verlegung der L91 vorsieht. Die Alternative wird dennoch für eine Behandlung im Rahmen der SUP vorgeschlagen, da mit ihr zumindest Teile der Planungsziele für den Abschnitt westlich der Altstadt erreichbar erscheinen.

- Ignaz-Wolf-Straße - Werkskanal (unterhalb Hl. Kreuz Kirche)
- Bleichestraße
- Schlossbergtunnel (mit zwei Sub-Alternativen)
- Nullvariante

Alternativen ausschließlich **verkehrsorganisatorischer Natur** haben sich im Zuge der Planungsgenese (vgl. Kapitel 1.1) als ungeeignet zur Verfolgung der Planungsziele (vgl. Kapitel 1.2) erwiesen:

- Weitere **Geschwindigkeitsbeschränkungen** innerorts werden als wirkungslos beurteilt, da die Durchschnittsgeschwindigkeit – v. a. an mit Blick auf die Planungsziele neuralgischen Punkten – ohnedies bereits sehr niedrig ist.
- Zusätzliche **Fußgängerquerungen** werden als nicht zielführend beurteilt, da bereits jetzt alle relevanten Relationen im Fußgängerverkehr mit Fußgängerquerungen versehen sind. Auch eine zusätzliche Sicherung dieser Querungen erscheint nicht zielführend, da eine sichere Nutzung dieser Querungen aufgrund der geringen Geschwindigkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmer bereits gewährleistet ist.
- Die Einrichtung von **Begegnungszonen** wird als wenig zweckmäßig beurteilt, da die verkehrliche Situation an mit Blick auf die Planungsziele neuralgischen Punkten bereits durch geringe Geschwindigkeiten und günstige Querungsmöglichkeiten gekennzeichnet ist.
- Allgemein ist zu erwarten, dass **bauliche Veränderungen** mit dem Ziel städtebaulicher und verkehrsorganisatorischer Verbesserung an den meisten innerstädtischen Abschnitten der L190 aufgrund beengter Querschnitte nicht RVS-konform ausführbar sind.

Die Betrachtung von rein verkehrsorganisatorischen Alternativen ist daher nicht zielführend. Die **Verlegung der L190** wird hier als unabdingbare **Voraussetzung** für die Umsetzung **verkehrsorganisatorischer Gestaltungsmaßnahmen** und **städtebaulicher Impulse** durch die Stadt Bludenz erkannt.

Im Zuge der Planungsgenese (vgl. Kapitel 1.1) wurden kaum **Systemalternativen** untersucht. Die Betrachtung der Planungsziele (vgl. Kapitel 1.2) ergibt auch hier, dass eine entsprechende Betrachtung im Zuge der weiteren Bearbeitung nicht zielführend ist. Auch **Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds** setzen eine **Verlegung der L190** voraus. Daher wurde vonseiten der zuständigen SUP-Stelle¹² festgestellt, dass Systemalternativen zur Erreichung der Planungsziele nicht infrage kommen und daher nicht Gegenstand der Betrachtung im Rahmen der SUP sind.

¹² Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa: Schreiben VIa-411-06.06 vom 25.06.2015

4.4 VORGEHEN ZUR ERMITTLUNG, BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG VORAUSSICHTLICH ERHEBLICHER AUSWIRKUNGEN

Das **Vorgehen** zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen entspricht den diesbezüglichen Anforderungen des Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore¹³, die in Tabelle 3 und Tabelle 4 dargestellt sind.

| MINDESTANGABEN IM UMWELTBERICHT: ERMITTLUNG UND BESCHREIBUNG VON AUSWIRKUNGEN | |
|---|--|
| AUSSAGEEbENE | INFORMATIONSGEHALT |
| AUSRICHTUNG DER AUSWIRKUNGSBETRACHTUNG | Ansprache aller fünf Themenbereiche im Untersuchungsraum Rückgriff auf Ergebnis des Screenings bzw. Ansprache im Rahmen des Scoping: 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) |
| AUSSAGEQUALITÄT | Plausibilitätsannahmen, qualitative Aussagen kein Vollständigkeits-, aber Nachvollziehbarkeitsanspruch Hervorhebung der Unterschiede zwischen Alternativen |
| AUFBEREITUNG | 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 |
| TEILAUSSAGE JE THEMENBEREICH | Ansprache aller fünf Themenbereiche im Untersuchungsraum Bezug zu Schutz- und Entwicklungszielen: zuträglich, abträglich, zielneutral |
| GESAMTAUSSAGE FÜR JEDE ALTERNATIVE ÜBER ALLE THEMENBEREICHE HINWEG | 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 |
| EMPFEHLUNG | 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

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

Ähnlich wie beim Vorgehen zur Darstellung des derzeitigen Umweltzustands (vgl. Kapitel 4.2) kann bei der Gewinnung der erforderlichen Informationen für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraus-

¹³ Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

sichtlich erheblicher Auswirkungen nur bedingt auf vorhandene Dokumente zurückgegriffen werden. Zum einen wurde für das ggst. Vorhaben kein Screening durchgeführt. Zum anderen wurde im Rahmen der **Planungsgenese** (vgl. Kapitel 1.1) eine uneinheitliche Betrachtung von Alternativen unter Ansprache sehr verschiedener Aspekte geleistet. Relevante Inhalte aus der Planungsgenese betreffen v. a. diverse Verkehrsmodelle (Berechnung von Verkehrsstärken), über die Aussagen zu Immissionen abgeleitet werden können, sowie verkehrlich-funktionale Aspekte und technische Aspekte bzw. Kosten.

Somit wird für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen im Wesentlichen eine **Verschneidung** der einzelnen **Alternativen** mit den im Rahmen der Darstellung des derzeitigen Umweltzustands **identifizierten sensiblen Räumen** vorgenommen. Die Darstellung der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen erfolgt für alle Alternativen nach demselben Prinzip und umfasst folgende **Elemente**:

- Textliche Darlegung der Überschneidungen von sensiblen Räumen mit den einzelnen Alternativen, untergliedert nach den sieben zu betrachtenden Themenbereichen (vgl. Kapitel 3.3)
- Zusammenfassende Tabelle mit stichwortartigen Angaben zu wesentlichen Schwächen / Risiken einerseits und Stärken / Chancen andererseits
- 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 hinsichtlich ihrer Stärken und Schwächen gegenübergestellt; dies erfolgt **textlich** hinsichtlich der **unterschiedsprägenden Auswirkungen**. Aus dieser Zusammenschau wird, **frei von jeder Gewichtung**, eine gesamthafte Empfehlung formuliert. Am Ende obliegt es der fachlichen Sichtweise bzw. den politischen Präferenzen des Entscheidungsträgers, bestimmten Auswirkungen eine mehr oder weniger große Entscheidungsrelevanz beizumessen.

4.5 VORGEHEN ZUR ENTWICKLUNG VON MASSNAHMEN

Das **Vorgehen** zur Entwicklung von Maßnahmen entspricht den diesbezüglichen Anforderungen des Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore¹⁴, 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

Es ist zu erwarten, dass die Aussagen zu Maßnahmen, z. B. zur Reduktion von Immissionsbelastungen, vorerst eher allgemein formuliert sind, da eine Detaillierung erst in den **folgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren** erfolgt.

Ähnlich dem Vorgehen zur Darstellung der Alternativen (vgl. Kapitel 4.3) erlaubt auch die Entwicklung von Maßnahmen bis zu einem gewissen Grad einen Rückgriff auf die **Planungsgenese** (vgl. Kapitel 1.1). Im Rahmen der dort erfolgten Untersuchungen verschiedener Varianten der Verlegung der L190 sind ggf. zusätzliche verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu entnehmen, die die Wirkung bezogen auf die Planungsziele der einzelnen Alternativen unterstützen können.

¹⁴ Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

5 BESCHREIBUNG DES UMWELTZUSTANDS

5.1 SIEDLUNGSWESEN

5.1.1 Siedlungsraum

Der Untersuchungsraum liegt am Rand des **Vorarlberger Oberlandes** am **Schnittpunkt von Walgau, Klostertal, Montafon und Brandnertal**. Er umfasst die siedlungsgeprägten Teile der Gemeinden **Bludenz, Nüziders** und **Bürs**, die hier weitgehend zusammengewachsen sind und die größte zusammenhängende Siedlungsfläche am Rand des Ballungsraums Walgau bilden (vgl. Abbildung 3).

Im Zuge der **Regionalentwicklung Walgau** wurde für die drei Gemeinden als Stadtregion Bludenz-Bürs-Nüziders (Stadt-Region-BBN) ein **gemeinsames Räumliches Entwicklungskonzept** (stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015), kurz REK, erarbeitet.

Bludenz als **Bezirkshauptstadt und Dienstleistungszentrum** hat für die Stadtregion und darüber hinausgehend für den gesamten Walgau eine wichtige funktionale Bedeutung. Bludenz verfügt über eine gute **Infrastrukturausstattung**, bestehend u. a. aus Kindergärten, Volksschulen, Mittel- und höheren Schulen, Jugend- und Seniorenbetreuung, Ärzten und einem Krankenhaus. In der Stadtregion bestehen diverse **Kooperationen** zum **gemeinsamen Ausbau und zur gemeinsamen Nutzung von Infrastruktureinrichtungen**, etwa ein **gemeinsames Betriebsgebiet**. Übergeordnete Freizeitinfrastruktur im Untersuchungsraum besteht in Form eines Fußballstadions, eines Erlebnisbades und einiger Campingplätze.

Abbildung 3: Räumuster und soziale Infrastruktur der Stadt-Region-Bludenz/Bürs/Nüziders im Untersuchungsraum (Quelle: Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015: Seite 5; eigene Bearbeitung)

Rund um die als Kerngebiet gewidmeten **historischen Ortskerne** der drei Gemeinden und räumlich besonders ausgeprägt im Südosten der Altstadt von Bludenz schließen Gebiete mit der Widmung **Mischgebiet** sowie **Vorbehaltsflächen für Zwecke des Gemeinbedarfs** an. Ebenfalls um die Ortskerne liegen als **Wohngebiet** gewidmete Flächen. Diese Widmungskategorie überwiegt im Untersuchungsraum flächenmäßig, wobei etliche Grundstücke darunter noch **nicht bebaut** sind. Das größte zusammenhängende, entsprechend gewidmete Gebiet breitet sich im nördlichen Bereich des Untersuchungsraums gemeindeübergreifend in Nüziders und Bludenz aus (vgl. Abbildung 4).



Abbildung 4: Flächenwidmung im Untersuchungs- und Planungsraum (Quelle: VOGIS; eigene Bearbeitung)

Betriebsgebietswidmungen konzentrieren sich im Nahbereich der Bahn, der A14 Rheintal / Walgau Autobahn mit ihren vier (Halb-)Anschlussstellen im Untersuchungsraum sowie der III, wobei etwa **20 % der gewidmeten Flächen derzeit ungenutzt** sind. Im Bludener Siedlungsgefüge bestehen noch einige **his-**

torisch gewachsene Betriebe (Fohrenburg, Mondeléz / Suchard, Getzner). Seit über zehn Jahren existiert neben der HAST Brandnertal in Bürs das **interkommunale Betriebsgebiet Quadrella** der drei Gemeinden.

Größere als **Freifläche Landwirtschaftsgebiet** gewidmete Flächen finden sich noch auf dem Gemeindegebiet von Bürs. Neben einigen als Freifläche Freihaltegebiet gewidmeten Flächen sind randlich auch **Waldflächen** im Untersuchungsraum gegeben.

5.1.2 Ortsbild und Kulturgüter

Bludenz, Bürs und Nüziders bilden im Untersuchungsraum weitgehend einen **zusammenhängenden Siedlungskörper**, der den **Talboden in der ganzen Breite** einnimmt. Die durch die mittig im Tal verlaufenden hochrangigen Verkehrsinfrastrukturen (Bahn und A14 Rheintal / Walgau Autobahn) sowie durch die Ill hervorgerufene **räumliche Trennwirkung** zwischen Bludenz und Nüziders im Norden und Bürs im Süden wurde und wird in den letzten Jahrzehnten mit der **zunehmenden gewerbliche Nutzung**, u. a. in Form von Einkaufszentren rund um die ASt Bludenz-Bürs, abgeschwächt.

Die alten **Ortskerne** von Bludenz, Bürs und Nüziders sind geprägt von **alter, erhaltenswerter Bausubstanz**. Das Stadtbild von **Bludenz** wird neben der kompakten und gut erhaltenen **Altstadt** auch von **Montikel (Stadthügel)** und **Schlossberg** bestimmt. Zwischen den Ortskernen der drei Gemeinden breitet sich eine **kleinstrukturierte, aufgelockerte Bebauung** aus Mehr- und Einfamilienhäusern und Kleingewerbe aus, die eng mit kleineren **landwirtschaftlichen Nutzflächen** verzahnt ist. Außerhalb des Untersuchungsraums finden sich noch stärker landwirtschaftlich geprägte Ortsteile. Wenige **größere bzw. prägnante betriebliche Strukturen** – großteils aus der Zeit des industriellen Aufschwungs – bestehen noch heute im Siedlungsverbund.

In gestalterisch-funktioneller Hinsicht ist der die Bludnzer Altstadt umfassende Raum von besonderer Bedeutung (vgl. Metron 1999: Seite 6). Am **Rand der Altstadt** bzw. im Umfeld finden sich **Plätze** (Josef-Wolf-Platz, Sparkassenplatz, Riedmillerplatz und Bahnhofplatz), die aufgrund ihrer Ausprägung und teilweise Gestaltung sowie Verkehrsführung wenig als solche wahrnehmbar sind.

Etliche Bauten, größtenteils innerhalb der Ortskerne, stehen unter **Denkmalschutz** (vgl. Abbildung 5). Neben **Kirchen** und anderen **Gebäuden mit religiöser Bedeutung** handelt es sich dabei u. a. um **Reste der historischen Stadtentwicklung** sowie um mehrere **Villen, Wohnhäuser und Gebäude mit Bezug zur industriellen Entwicklung** der Gegend.

Abbildung 5: Kulturgüter im Untersuchungsraum (Quelle: Bundesdenkmalamt, ÖK 50; eigene Bearbeitung)

5.1.3 Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur

Zu Jahresbeginn **2015** zählte die Gemeinde **Bludenz 14.015 Einwohner**. Seit Beginn der 1960er Jahre wuchs die Bevölkerung um knapp 25 % und damit weitaus geringer als in Nüziders (ca. 150 %) und in Bürs (über 35 %). Während im Zeitraum 2001 bis 2011 keine mengenmäßige **Veränderung der Wohnbevölkerung** in Bludenz stattfand, ergab sich zwischen 2011 und 2015 wieder eine leichte Zunahme. Entgegen dem Trend auf Bezirks- und Bundeslandebene gab es 2013 und 2014 in Bludenz bei der Binnenwanderung mehr Zuzüge als Wegzüge. Die Stadt verfügt über **Bauflächenreserven** für weitere rd. 7.000 Einwohner.

Der **Schwerpunkt der wirtschaftlichen Tätigkeit** verlagert sich immer mehr Richtung Vorarlberger Unterland, auch wenn **Bludenz als Bezirkshauptstadt und Dienstleistungszentrum** nach wie vor von Bedeutung ist. Bezogen auf den **Erwerbsstatus** waren 2012 knapp über 50 % der Menschen in Bludenz **Erwerbspersonen**. Aufgeschlüsselt nach wirtschaftlicher Zugehörigkeit fanden die meisten Erwerbstätigen in den Bereichen Herstellung von Waren (25 %), Handel (über 13 %) und Gesundheits-, Sozialwesen (über 9 %) Arbeit. In der Land- und Forstwirtschaft waren unter 1 % der Erwerbstätigen beschäftigt. Nach **Sektoren** betrachtet waren 2011 in Bludenz und Bürs über zwei Drittel der Beschäftigten im Tertiären Sektor tätig, in Nüziders war der Sekundäre Sektor mit fast 50 % noch stärker vertreten.

Bei den **Nicht-Erwerbspersonen** überwogen 2012 Personen mit Pensionsbezug (über 20 %) bei weitem Schüler und Studierende (unter 5 %). Unter 15-Jährige machten insgesamt 15 % der Bevölkerung aus. Die **Bevölkerungsprognose** zeigt bis 2050 einen deutlichen **Anstieg der über 60-Jährigen**.

5.1.4 Derzeitige Verkehrssituation und absehbare Entwicklungen

Das **öffentliche Straßennetz** im Untersuchungsraum setzt sich aus **Landes- und Gemeindestraßen** sowie der **A14 Rheintal / Walgau Autobahn** mit ihren vier (Halb-)Anschlussstellen in Bundeskompetenz zusammen. Die A14 Rheintal / Walgau Autobahn sowie die der Haupterschließung dienenden Landesstraßen verlaufen weitgehend **parallel zum Talverlauf** in Ost-West-Richtung, wobei das Bludenzer Zentrum im direkten Verlauf eng umfahren wird. Zwischen dem Bludenzer Zentrum und Bürs besteht quer zur Hauptrichtung eine Haupterschließung über die A14 Rheintal / Walgau Autobahn hinweg. Zur **Führung des Landesstraßenverkehrs der Landesstraße L190** werden aufgrund der geltenden Einbahnregelungen auch **Gemeindestraßen** mitbenutzt.

Es bestehen mit den im Ortsbereich angesiedelten Betrieben und dem Fernbahnhof Bludenz **übergeordnete Verkehrserreger**, die nur **teilweise an das bestehende Landesstraßennetz angebunden** sind. Durch einige **geplante städtebauliche Entwicklungen** (vgl. Kapitel 5.1.5) im Untersuchungsraum kann **weiteres gebündeltes Verkehrsaufkommen** (u. a. Garagen) entstehen.

In Bludenz verkehren aktuell drei **Stadtbuslinien** sowie in Verbindung mit den angrenzenden Gemeinden und Teilen des Bezirks Bludenz etliche **Landbuslinien**. Wichtigster **Umsteigeknoten** ist der Bludenzer **Bahnhof**, wo sämtliche Linien zusammentreffen (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Busliniennetz Stadt Bludenz (Quelle: Offizieller Stadtplan Alpenstadt Bludenz; Ausschnitt eigene Bearbeitung)

Aufbauend auf der **Radverkehrsstrategie** für Vorarlberg (vgl. Amt der Vorarlberger Landesregierung 2009) wurde für die Gemeinden Bürs, Nüziders und Bludenz ein **Regionales Radroutenkonzept** erstellt, das sich der Sicherung und dem Ausbau der Landesrouten und örtlichen Hauptrouten widmet (vgl. Besch und Partner 2012). Mit Fokus der **Zielgruppen** auf Arbeit, Einkauf und Ausbildung soll auch eine gute **Verbindung zwischen Alltags- und Freizeitradverkehr** ermöglicht werden. Der Bahnhof Bludenz soll im Radverkehr bestmöglich erreichbar sein. Der Zielzustand im Radverkehr in der Region (Ausbauprogramm für die Gemeinden im Zeitraum von zehn bis 15 Jahren; vgl. Abbildung 7) wird für Landesrouten und örtliche Hauptradrouten - Alltag sowie für Freizeitradrouten definiert.

Zwischen Bludener Altstadt und Gemeindegrenze Nüziders deckt sich eine **Landesradroute – Alltag** mit der L190 / Werdenbergerstraße. Aufgrund der derzeitigen Verkehrssituation mit starkem Kfz-Aufkommen wurde vonseiten der Stadt beschlossen, die Route in diesem Bereich bis zur Umsetzung der Verlegung der L190 abzuändern; bis dahin verläuft die Landesradroute - Alltag nördlich parallel zur L190 auf der St. Anna Straße.

Abbildung 7: Zielzustand Landesradrouten (Quelle: Besch und Partner 2012: Beilage 1; Ausschnitt eigene Bearbeitung)

Im Laufe der gut fünfzehnjährigen **Planungsgenese** zur Verlegung der L190 wurden mehrere **Verkehrsmodelle** erstellt. Im Jahr 2001 erfolgte als Grundlage für einen umfassenden Variantenvergleich eine Verkehrserhebung u. a. nach Verkehrsarten (vgl. Besch und Partner 2001 / 2002). Dabei zeigte sich mit **67 %** Anteil der **stadtbezogene Ziel- und Quellverkehr** dominierend, hier v. a. die Relationen von Bürs bzw. Nenzing / Feldkirch ins Bludenzener Zentrum (Werderberger Straße, Bahnhof, Wichner Straße, Untersteinstraße). Der **Durchgangsverkehr** im Zentrum von Bludenz erreichte nur einen Anteil von **13 %**. Die Verkehrsbeziehungen im Durchgangsverkehr zeigten die wichtige **Zubringerfunktion der ASt Bludenz-Bürs** nach Bludenz und mit geringen Verkehrsmengen zwischen den Verkehrsbezirken Nüziders bzw. Nenzing / Feldkirch und Montafon / Klostertal (Bezirkseinteilung für das Verkehrsmodell) auch eine **Entlastungswirkung der A14 Rheintal / Walgau Autobahn für Bludenz**.

Für ein weiteres **Verkehrsmodell** (vgl. Besch und Partner 2013 / 2014) wurden u. a. neue Verkehrserhebungen durchgeführt und damit auch das Verkehrsmodell am bestehenden Straßennetz (2010) aktualisiert. Neben der A14 Rheintal / Walgau Autobahn mit ihren (Halb-)Anschlussstellen sind demnach die Abschnitte mit dem höchsten täglichen Kfz-Aufkommen die **Bürser Brücke**, die **Bahnhofstraße** und die **Werdenbergerstraße** (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Planfall 0 – 2010 Bestand, Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2013 / 2014)

In diesem Verkehrsmodell wurde u. a. auch der seitens der Asfinag geplante **Ausbau der ASt Bludenz-Bürs** auf seine **Auswirkungen auf das städtische Straßennetz** in Bludenz hin untersucht. Mit Ausbau der ASt Bludenz-Bürs würde sich die Querschnittsbelastung auf der Bürser Brücke um knapp 9 % erhöhen. Für das Bludener Straßennetz ergäben sich (zusammen mit der Verlegung L190 betrachtet) nur **geringe Veränderungen** der Verkehrsbelastungen, da die Bürser Brücke zu einem sehr hohen Anteil nur von Ziel- und Quellverkehr von bzw. nach Bludenz genutzt wird.

Ergänzend zum vorliegenden Umweltbericht wurde das **Verkehrsmodell 2016** abermals aktualisiert¹⁵. Dabei wurde es auch an den **Planungsraum** (vgl. Kapitel 1.3) des Umweltberichts **angepasst**. Auf Basis dieses aktualisierten Verkehrsmodells wurden schließlich alle **Korridoralternativen** hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung untersucht. Diese Informationen stellen eine bedeutende **Grundlage der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen** der Korridoralternativen (vgl. Kapitel 7) dar.

Das Verkehrsmodell enthält das **höherrangige Straßennetz** im Raum Bludenz sowie **relevante Gemeindefstraßen**. Die Variante 0 – 2025 (vgl. Abbildung 9) stellt die Situation im Jahr 2025 mit umgebauter **ASt Bludenz-Bürs** inkl. Kreisverkehr (L82a Bürser Äule) dar. **Begleitmaßnahmen** (u. a. Geschwindigkeitsreduktionen, Einbahnregelungen) wurden im Gegensatz zu älteren Modellrechnungen **nicht be-**

¹⁵ Auf Basis zusätzlicher Zählergebnisse der Stadt Bludenz und der Ergebnisse der Dauerzählstellen im Raum Bludenz und der Verkehrsprognose Österreich 2025+ wurde das Verkehrsmodell auf das Jahr 2025 aktualisiert und auf das Basisjahr hochgerechnet (vgl. Besch und Partner 2016).

rücksichtigt. Zugrunde gelegt wurde lediglich die in Bludenz generell **geltende Geschwindigkeitsregelung** (40 km/h, ausgenommen auf Vorrangstraßen).

Abbildung 9: Variante 0 – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)

5.1.5 Zukünftige Siedlungsentwicklung

Für die **Stadtregion Bludenz-Bürs-Nüziders** (BBN) wurden **Grundsätze der Siedlungsentwicklung** ausgearbeitet (vgl. stadmland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015). Unter dem **Motto „von innen nach außen“** soll über die **Aktivierung bestehender Bauflächenreserven** und die **Nutzung von Gebäudealtbestand** sowie über die **maßvolle Verdichtung** des Siedlungsgebietes einer inneren Siedlungsentwicklung der Vorzug vor einer Bauflächenausweitung gegeben werden.

Das **Räumliche Entwicklungskonzept** für die Stadtregion BBN sieht u. a. vorrangige Verdichtungsräume für Ortszentren, Wohnquartiere und Gewerbe- bzw. Handelszentren vor (vgl. Abbildung 10). So ist etwa zwischen der Bludenzner Innenstadt und dem Ortskern von Bürs unter Einbeziehung der Gewerbe- und Handelsflächen um die ASt Bludenz-Bürs das **städtische Zentrum „Neue Mitte“** geplant. Städtebauliche und funktionale Trittsteine dieser Entwicklungssachse reichen von der Bludenzner Altstadt über Bahnhof, Ill und A14 Rheintal / Walgau Autobahn mit den Bürser Einkaufszentren südlich der ASt Bludenz-Bürs bis zum Zentrum Bürs. Zudem ist ein **grenzüberschreitendes Ortsteilzentrum** mit ortsverträglichem Gewerbe im Siedlungsgebiet im Bereich Am Tobel an der L91 vorgesehen.

Abbildung 10: *Vorrangige Verdichtungsräume in der Stadtregion BBN (Quelle: Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015: Seite 16)*

Für die **Innenstadt von Bludenz** wird mit der 2011 erschienenen **Strategie 2020** (vgl. Bludenz Stadtmarketing GmbH 2011) ein **städtebauliches Entwicklungskonzept** verfolgt, das in mehreren Quartieren **Entwicklungsschwerpunkte** vorsieht (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11: *Stadtentwicklungsprojekte Altstadt Bludenz (Quelle: Bludenz Stadtmarketing GmbH 2011: Seite 43)*

Die geplante **Verlegung der L190** mit Stand Einreichprojekt 2014 ebenso wie das **Radwegekonzept** bilden einige der **Grundlagen für das Entwicklungskonzept**. Für die **Bahnhofsvorstadt** liegt im Auftrag der Stadt Bludenz unter Berücksichtigung der Neutrassierung der L190 bereits ein **Teilbebauungsplan** (Stand 2008) vor. Ebenso existieren für zwei Teilbereiche der Altstadt Teilbebauungsplänen.

Nördlich und südlich des **geplanten zentralen Stadtplatzes** zwischen Sparkassenplatz zum Riedmüllerdenkmal sollen die **Quartiere Unterstein und St. Jakob** als Teil der zentralen Zone für Handel, Kommunikation und Begegnung entwickelt werden (vgl. Abbildung 11). Die **Entwicklungskonzepte** für die beiden Quartiere stehen in engem städtebaulichem und nutzungsbedingtem Zusammenhang (vgl. Bludenz Stadtmarketing GmbH 2011). Das Quartier Unterstein stellt eine wesentliche **Entwicklungsreserve für die Innenstadt** mit langfristiger Projektierung dar. Für das Quartier St. Jakob liegt eine städtebauliche Studie (Stand 2011) vor; unter anderem ist eine **Tiefgarage** mit 400 Stellplätzen geplant, die weitgehend alle unbebauten Flächen des Quartiers umfassen soll. Die Zufahrt zur Tiefgarage soll über einen Kreisverkehr in der Ignaz-Wolf-Straße und den öffentlichen Parkplatz in der Riedstraße erfolgen.

Abbildung 12: *Ziele zu den innerörtlichen Grünstrukturen – Übersicht (Quelle: Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015: Seite 31)*

Am westlichen Ende der zentralen Zone ab Postplatz schließt das **Quartier Weststadt** an. Dem Quartier wird enormes **Entwicklungspotenzial** insbesondere für Wohnzwecke zugeschrieben. Im östlichen Bereich rund um das Rathausareal steht eine gewerblich-betriebliche Nutzung im Vordergrund. Aktuell in Entwicklung bzw. Errichtung sind zwei Wohnsiedlungen an der L91 / Ecke Obdorfweg (**Obdorfpark** mit 50 Wohneinheiten) sowie innerhalb des Quartiers Weststadt zwischen Föhrenburgstraße und Werdenbergerstraße (**Werdenbergpark**, 123 Wohneinheiten).

Das Räumliche Entwicklungskonzept widmet sich auch der Bedeutung der **innerörtlichen Grünstrukturen** für den Siedlungsraum und seine Entwicklung (Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015: Seite 34; vgl. Abbildung 12).

Neben **Freiräumen und Einrichtungen mit definierter Nutzung** (u. a. Spiel- und Sportplätze, Parks) handelt es sich auch um Grünstrukturen und -verbindungen, die vorrangig der **Vernetzung** innerörtlicher Freiräume sowie mit dem umgebenden Landschaftsraum dienen und auch die **Attraktivität des öffentlichen Raums und Wohnumfelds** steigern können. Diese Grünstrukturen gilt es zu erhalten sowie neue Grünverbindungen zu schaffen. Eine besondere raumgliedernde Funktion wird dem **Begleitgrün** an der Ill sowie Bächen im Siedlungsraum beigemessen; zudem sind diese Flächen auch Erholungs- und Spielraum. Das Begleitgrün gilt es zu erhalten und weiterzuentwickeln.

5.2 MENSCH UND GESUNDHEIT

5.2.1 Immissionen

5.2.1.1 Lärm

Für die bestehenden **Hauptverkehrsstraßen** im Untersuchungsraum – A14 Rheintal / Walgau Autobahn und L190 – liegen **Berechnungen** für einen über 24 h gemittelten **Lärmpegel** vor (vgl. Lärminfo.at, BMLFUW). Im Untersuchungsraum werden entlang der **L190** in den direkt an die Straße angrenzenden Bereichen mit Ausnahme der als Einbahn geführten Abschnitte östlich der Altstadt Werte von 65-70 dB erreicht (4 m Höhe, Berichtsjahr 2012). Der **Nacht-Lärmpegel** liegt in diesen Bereichen bei 55-60 dB. In den Abschnitten mit Einbahnführung liegen die über 24 h gemittelten Werte bei 60-65 dB, der Nacht-Lärmpegel erreicht im direkten Anschluss an die Straße Werte von 50-55 dB (vgl. Abbildung 13).

Bezogen auf die **Planungsrichtwerte** des Landes (Immissionsgrenzwerte nach ÖNORM S 5021 bzw. ÖAL RL Nr. 36) werden u. a. Grenzwerte für Wohngebiete – 50(55) dB/Tag, 40(45) dB/Nacht –, für Kerngebiete – (55)60 dB/Tag, (45)50 dB/Nacht – sowie für Mischgebiete – (50)55(60) dB/Tag, (40)45(50) dB/Nacht – **überschritten**.

Betrachtet man den über Tag, Abend und Nacht gemittelten Lärmpegel der **A14 Rheintal / Walgau Autobahn** in 4 m Höhe über Boden (vgl. Abbildung 14), so zeigt sich im Planungsraum nördlich der A14 Rheintal / Walgau Autobahn eine Ausbreitung der **Pegelwerte** von 60-65 dB (bzw. 50-55 dB Nachtwerte) von südlich der Ill (auf Höhe Bürser Brücke) über Teile des Bahnhofsareals bis ab Höhe Am Tobel, wo auch Gebiete nördlich der bestehenden L190 betroffen sind.

Abbildung 13: *Lärminde*x Landesstraßen, Mittelwert Tag-Abend-Nachtzeitraum, Berichtsjahr 2012 (Quelle: Lärminfo.at, BML-FUW)

Abbildung 14: *Lärminde*x Autobahnen und Schnellstraßen, Mittelwert Tag-Abend-Nachtzeitraum, Berichtsjahr 2012 (Quelle: Lärminfo.at, BMLFUW)

5.2.1.2 Luft

Im Untersuchungsraum sind **keine belasteten Gebiete Luft** (Verordnung zum UVP-G 2000) ausgewiesen.

Im Norden der Altstadt von Bludenz befindet sich in der Herrengasse 10 seit 2003 eine **Luftgütemessstelle** des Umweltinstituts des Landes Vorarlberg. Die Messungen sind auf das Immissionsschutzgesetz-Luft und auf das Ozongesetz abgestellt. Daten liegen u. a. zu den Komponenten Stickstoffdioxid und Ozon vor (http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/luftguete_aktuell).

Im ganzen Jahr 2015 sowie im Jänner 2016 gab es an einem Tag eine **Überschreitung** von $> 80 \mu\text{g}/\text{m}^3$ **Stickstoffdioxid** / Tages-Mittelwert (12.02.2015, Wert 81). Die Bandbreite der Überschreitungen der österreichweiten Messstellen lag im selben Zeitraum bei 0-44 Tagen, wobei die überwiegende Mehrheit der Messstellen keine Überschreitungen anzeigte. Im ganzen Jahr 2015 sowie im Jänner 2016 gab es an insgesamt 38 Tagen eine Überschreitung von $> 120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ **Ozon** / max. 8h-Mittelwert des Tages (April bis August, Werte 121 bis 156). Die Bandbreite der Überschreitungen der österreichweiten Messstellen lag im selben Zeitraum bei 0-95 Tagen, wobei nur bei zwei Messstellen keine Überschreitungen und bei etwas mehr als der Hälfte der Messstellen an mehr als an 38 Tagen Überschreitungen angezeigt wurden.

5.2.2 Verkehrssicherheit

Parallel zu den diversen **Verkehrsmodellen** wurden im Rahmen der **Planungsgenese** auch Analysen u. a. zu den Themen **Verkehrssicherheit und Umwelt** durchgeführt. Grundlegende Erkenntnis des umfassend angelegten **Verkehrskonzepts** aus dem Jahr 1999 etwa war, dass sich aufgrund der Anlage der Siedlungsstruktur von Bludenz die drei Grundfunktionen von Straßen – Verbindung, Erschließung und Aufenthalt – v. a. auf den Hauptstraßen überlagern. Beim Verkehr wird die Innenstadt umgeben von stark belasteten Straßen mit **negativen Umweltauswirkungen** (v. a. Luftbelastungen) und **Trennwirkung** gegenüber dem übrigen Stadtgebiet gesehen. Das teilweise **Einbahnstraßensystem** verteilt zwar die Verkehrsmengen, die Umweltbelastungen erstrecken sich jedoch dadurch über einen großen Bereich; z. T. sind auch **Umwegfahrten** erforderlich. Hinsichtlich der **Verkehrssicherheit** besteht insbesondere auf den Landesstraßen ein hohes **Verbesserungspotenzial**; meist **überlagern sich Sicherheits- und Gestaltungsmängel** an den **Knoten**.

Die umfassende **Konfliktkarte** (vgl. Abbildung 15) berücksichtigt die Themen Siedlung – Verkehr, Verkehrssicherheit sowie Städtebau / Gestaltung / Verkehr. Augenmerk wurde dabei u. a. auf öffentliche Einrichtungen, Schulen, Kindergärten, Rückstaubereiche, fehlende Verbindungen sowie problematische Querungsstellen für Fuß- und Radverkehr, Unfallhäufungspunkte, überdimensionierte und unwirtliche Straßenräume oder auch gestalterische Missstände gelegt.

Gemäß einer **Unfallanalyse** aus dem Jahr 2005 basierend auf der Unfalltypensteckkarte des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (vgl. Besch und Partner 2012) weist Bludenz bezogen auf die Einwohnerzahl

die **niedrigsten Unfallzahlen im Vergleich** mit allen Vorarlberger Städten und Gemeinden über 10.000 Einwohner auf. **Unfälle mit Personenschaden** konzentrieren sich mit 60 % auf das **Landesstraßennetz**. Die **Verunglücktenquote** zeigt, dass Pkw-Insassen sowie Radfahrer unterdurchschnittlich vertreten sind, wohingegen Fußgänger im Landesschnitt liegen. Bei Unfällen im höherrangigen Straßennetz stechen v. a. die **Kreuzungen der L190 im Stadtzentrum von Bludenz** hervor. Auch eine Abfrage (Quelle: Land Vorarlberg) vorliegender Unfallpunkte über den Zeitraum von 2012 bis 2015 zeigt für die L190 im Altstadtumfeld mehrerer Häufungsstellen auf.

Abbildung 15: *Konfliktkarte (Quelle: Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG 1999: Planbeilage Nr. 2)*

5.3 LANDSCHAFT UND ERHOLUNG

Die Behandlung des Aspekts Landschaft im Rahmen der Darstellung des derzeitigen Umweltzustands kann entfallen, da **weder besondere natürliche Merkmale oder schützenswerte Gebiete** im Untersuchungsraum vorhanden sind, **noch die Art des Vorhabens** (Straßenverlegung im großteils städtisch geprägten Raum) **erhebliche Auswirkungen erwarten lässt**. Der Schwerpunkt der landschaftsgebundenen Naherholung liegt außerhalb des Untersuchungsraums (vgl. Abbildung 16).

Die **Hangzonen am Rand und oberhalb der Siedlungsgebiete** stellen zwar Landschaftsräume von großer Bedeutung für die Naherholung dar, werden aber vom Untersuchungsraum lediglich marginal be-

rührt. Vor allem nördlich von Bludenz und Nüziders handelt es sich um **bewaldete Hänge**, bei denen auch laut Waldentwicklungsplan der **Erholung eine übergeordnete Funktion** zugewiesen ist (vgl. Abbildung 17).

An Infrastruktur für landschaftsgebundene Erholung existieren einige **Rad- und Wanderwege** im Untersuchungsraum (vgl. Abbildung 18). Der touristisch stärker genutzte **Muttersberg** mit Seilbahn liegt hingegen außerhalb des Untersuchungsraums. Das **Regionale Radroutenkonzept** (vgl. auch Kapitel 5.1.4) sieht eine **Landesroute** für den **Freizeitradverkehr** entlang der III und weiter Richtung Klostertal und Montafon vor. Diese Route hat allerdings auch für den **Alltagsverkehr** eine große Bedeutung. Auch das innerörtliche Landesradroutennetz wird naturgemäß für den Freizeitverkehr mitgenutzt. Von den Ortskernen aus bestehen auch einige **Wander- und Mountainbikewege** in Richtung der umgebenden Landschaftsräume.

Abbildung 16: *Naherholungsräume und -funktionen im Untersuchungsraum (Quelle: Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015: Seite 34; eigene Bearbeitung)*

Abbildung 17: Waldfunktionen laut Waldentwicklungsplan im Untersuchungsraum (Quelle: VOGIS; eigene Bearbeitung)

Abbildung 18: *Freizeiteinrichtungen und Freizeitwege im Untersuchungsraum (Quelle: Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015: Seite 33; eigene Bearbeitung)*

5.4 RESSOURCEN UND DEREN NUTZUNG

5.4.1 Boden

Größerflächig unversiegelter Boden liegt im Untersuchungsraum noch in Form von **Landwirtschaft** v. a. im Talboden südlich von Bürs sowie im Bereich der randlich vom Untersuchungsraum berührten **bewaldeten Hänge** vor. Etliche kleinere landwirtschaftliche Flächen finden sich in Nüziders eng verzahnt mit den Siedlungsstrukturen. Die Flächen im Talboden werden als **landwirtschaftliche Vorrangzonen** erhalten. Die Flächen im Bereich des Siedlungsgebiets von Nüziders sind weitgehend als Bauland (Bau- und Bauerwartungsfläche Wohngebiet) gewidmet.

Die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Untersuchungsraum werden durch die **Bodentypen** Pararendsina, Lockersediment-Braunerde sowie im Umfeld der Ill durch Au- und Schwemmboden geprägt (vgl. Abbildung 19). Der Talboden bei Bürs zeigt laut Österreichischer Bodenkartierung (BFW, Digitale Bodenkarte Österreich) mittlere bis hohe **Wertigkeit** für Grünlandnutzung; als Ackerland ist er maximal mittelwertig. Die **Wasserverhältnisse** in diesem Bereich sind mäßig trocken bis gut versorgt.

Innerhalb des Untersuchungsraums befindet sich eine **Verdachtsfläche** im Sinne des Altlastensanierungsgesetzes (AISAG), **Altlasten sind landesintern keine bekannt**. Weiters sind im landesinternen Verdachtsflächenkataster drei **Altablagerungen** eingetragen; zahlreiche weitere **Altstandorte** sind erfasst, bei denen eine spätere Aufnahme in den Verdachtsflächenkataster des Umweltbundesamtes nicht ausgeschlossen werden kann (betrifft vorrangig Standorte „verdachtsflächenrelevant mit erhöhtem Gefährdungspotential“; vgl. Abbildung 20).

Abbildung 19: Bodentypen im Untersuchungsraum (Quelle: BFW, Digitale Bodenkarte Österreich; eigene Bearbeitung)

Abbildung 20: *Altstandorte und Verdachtsflächen (Landesinterner Verdachtsflächenkataster, Datenquelle: Land Vorarlberg – data.vorarlberg.gv.at)*

5.4.2 Grundwasser

Das **Grundwasser** im Untersuchungsraum ist dem **übergeordneten Planungsraum Rhein** zuzuordnen und besteht im Talraum (Bludnzer Becken) aus dem **Einzelgrundwasserkörper Walgau**. Der mittlere **Flurabstand** des Grundwassers beträgt **10 m**. Die **Grundwasserneubildung** erfolgt neben Niederschlagsversickerung und durch einige Seitenbäche v. a. durch den Grundwasserzustrom aus dem Klostertal und dem Montafon sowie durch Bergwasserströme (vgl. UBA 2014).

Abbildung 21: *Wasserschutz- und schongebiete und Wasserrechte (Punktanlagen) im Untersuchungsraum (Quelle: Digitales Wasserbuch Vorarlberg)*

Im Bereich der Brauerei Fohrenburg GmbH sowie der Getzner Textil AG und kleinflächig südlich von Bürs (Pumpwerk) sind Flächen als **Schutzzonen** und **Schongebiete mit wasserwirtschaftlicher Beschränkung** ausgewiesen. Zudem existieren etliche **Punktanlagen mit Wasserrechten** (u. a. Brunnen, Versorgungsanlagen, Anlagen zur thermischen Nutzung). Größere **Quellschutzgebiete** zur Wasserversorgung liegen nördlich **außerhalb des Untersuchungsraums** (vgl. VOGIS, siehe Abbildung 21).

5.4.3 Oberflächengewässer

Im Untersuchungsraum verläuft die **Ill** als **größter Nebenfluss des Alpenrheins**, mit linksufrig Schesabach und Alvier und rechtsufrig Galgentobel als **Zuflüssen** (vgl. Abbildung 23). Beginnend ab Höhe AST Bludenz-Montafon wurden nördlich der Ill zwei **Werkskanäle** angelegt; Der **Getznerkanal** verläuft parallel zur Ill auf einer Länge von knapp 1,3 km; der **Brunnenbach** durchzieht bis zum Bahnhof auf einer Länge von über 4 km das Stadtgebiet von Bludenz. Auf Bürser Gemeindegebiet wird der **Mühlbach** aus dem Alvier ausgeleitet und verläuft über das Gewerbegebiet (u. a. Getzner Werkstoffe), ab hier **Getzner Unterwasserkanal** lautend, bis auf Höhe des Gewerbegebietes Quadrella, wo er wieder in die Ill mündet.

Sämtliche für die **Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie** (Nationaler Gewässerbewirtschaftungsplan, Entwurf 2015) erhobene **Wasserkörper** im Untersuchungsraum (Ill, Schesabach / Mühlbach / Plattenbach, Alvier) sind **künstlich** bzw. **erheblich verändert**. Das **ökologische Potenzial** bzw. die **hydromorphologische Belastung** sind maximal **mäßig** (vgl. Wasser Informationssystem Austria).

In Bezug auf chemische Komponenten ist der **ökologische Zustand** gut, ebenso wie der biologische Zustand bzw. das Potenzial der Oberflächengewässer bezüglich stofflicher Belastung. Das **ökologische Potenzial** bezüglich hydromorphologischer Belastungen zeigt sich im Entwurf des Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplanes 2015 bei allen betrachteten Wasserkörpern im Untersuchungsraum als mäßig und schlecht.

Abbildung 22: Hochwasser – Gefahrenkarte Überflutungsflächen (Ausschnitt, Quelle WISA, Stand Dez. 2013)

Im Wasserinformationssystem Austria des Lebensministeriums werden auf Basis der EU-Hochwasserrichtlinie 2007/60/EG Gefahren- und Risikokarten für **Gebiete mit signifikantem Hochwasserrisiko** der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Im Untersuchungsraum sind **Überflutungsbereiche** für HQ₃₀ entlang des **Galgentobel**, des **Schesabachs**, des **Alvier** sowie der **III** ausgewiesen (vgl. Abbildung 22).

Abbildung 23: *Oberflächengewässer und Gefahrenzonen BWV im Untersuchungsraum (Quelle: VOGIS; eigene Bearbeitung)*

Der **Gefahrenzonenplan** der Wildbach- und Lawinenverbauung BWV (vgl. VOGIS) weist III, Alvier und kurze Abschnitte des Galgentobel und Schesabachs als Rote Gefahrenzonen aus. Zudem sind südlich der III im Bereich Bürs größere Flächen als **Gelbe** bzw. geringfügig als **Rote Gefahrenzonen** ausgewiesen (vgl. Abbildung 23). Die Rote Gefahrenzone im Bereich Galgentobel wurde 2012 durch Baumaßnahmen deutlich verkleinert und durch Widmung als Freihaltegebiete gesichert.

5.5 NATURRAUM UND ÖKOLOGIE

5.5.1 Schutzgebiete

Der Untersuchungsraum berührt **keine übergeordneten Natura 2000 Gebiete**. Er berührt randlich einige großteils **kleinräumige Biotop**e. Mit über 9 ha liegt der **Montikel** als größte Biotopfläche im Untersuchungsraum. Von der markanten Bergzunge im Nordosten des Bludnzer Zentrums ist der Südhang als **Biotop** mit naturnahen, wenig genutzten Hangwäldern mit thermophilen Arten sowie floristisch artenreichen Felsen ausgewiesen (vgl. Abbildung 24).

Im Untersuchungsraum ist **keine Landesgrünzone** als überörtlich festgelegte Freifläche ausgewiesen. Die Landesgrünzone Walgau endet auf Höhe der ASt Bludenz-Nüziders.

Abbildung 24: Biotope und Schutzgebiete im Untersuchungsraum (Quelle: VOGIS; eigene Bearbeitung)

5.5.2 Hochwertige Lebensräume

In der Waldkarte Vorarlberg (vgl. VOGIS) ist die Verbreitung der **potenziell natürlichen Waldgesellschaft** Vorarlbergs dargestellt.

Entsprechend **hochwertige Gesellschaften** finden sich im Untersuchungsraum im Bereich Montikel (Laubmisch- und Buchenwald); südlich der HAST Brandnertal ist **Pionierbestockung** ausgewiesen (vgl. Abbildung 25). **Auwälder** sind gesondert dargestellt: Entlang der Ill gibt es Bestände von Eschen-Ulmen-Eichen-Auwald, im Bereich HAST Brandnertal auch Grauerlenauwald.

Die Forschungseinrichtung **inatura** Erlebnis Naturschau GmbH betreibt eine Sammlung naturwissenschaftlicher Daten und Belegmaterial mit Landesbezug.

Unter anderem werden **Beobachtungsdaten gefährdeter Tier- und Pflanzenarten** dokumentiert. Für die ggst. Bearbeitung erfolgte eine Abfrage entsprechender Daten innerhalb des Untersuchungsraumes ab dem Jahr 1990. Im Rahmen der Beschreibung der Auswirkungen der Alternativen (vgl. Kapitel 7) wird auf eine mögliche Betroffenheit einzelner Arten eingegangen.

Abbildung 25: Wald im Untersuchungsraum (Quelle: VOGIS)

6 ENTWICKLUNG UND DARSTELLUNG VON ALTERNATIVEN

Die Entwicklung und Darstellung der **Alternativen** erfolgt räumlich **differenziert in die Abschnitte westlich und östlich der Altstadt** (vgl. Kapitel 4.3).



Abbildung 26: Überblick Alternativen

Für jede der im Folgenden beschriebenen Korridoralternativen wird zur Unterbringung der Landesstraße ein **Mindestregelquerschnitt von 9,5 m** zugrunde gelegt. Dieser Querschnitt umfasst zwei Fahrstreifen mit jeweils 3,5 m Breite, einen Gehsteig mit 2 m sowie einen befestigten Seitenstreifen mit 0,5 m. Zusätzlich können **örtlich Mehrbreiten** für u. a. einen zweiten Gehsteig, einen Radweg oder Fahrradstreifen, Abbiegespuren oder Kurvenaufweitungen erforderlich sein.

6.1 ALTERNATIVEN FÜR DEN ABSCHNITT WESTLICH DER ALTSTADT

6.1.1 Straßenkorridor Äuleweg (W1)

Der **Straßenkorridor Äuleweg** (W1; vgl. Abbildung 27) enthält den Letztstand des im Auftrag des Amtes der Vorarlberger Landesregierung ausgearbeiteten Einreichprojektes (Köll 2013). Der Korridor liegt mit **zwei Subalternativen** vor. Der östliche Ausgangspunkt befindet sich an der Bahnhofstraße auf Höhe des Brunnenbachs, südlich der Kreuzung mit der L82. Zu Beginn verläuft der Korridor in nordwestlicher Richtung auf einem für gewerbliche Bauten bzw. als Parkplatz genutzten Areal. Nach etwa 115 m trifft er auf die Fohrenburgstraße, von der aus er etwa 485 m dem Äuleweg folgt und dabei auch randlich das Bahnhofsareal inkl. eines bestehenden Gebäudes mitbeansprucht. Ab dem Postbusareal, das weitgehend vom Korridor belegt wird, teilt sich dieser auf. Die Subalternative W1a verläuft weiter Richtung Nordwesten über einen Teil des Geländes inkl. Lagerhalle der Gebrüder Weiss GmbH, überquert den Galgentobel, verläuft südlich an drei Gebäuden vorbei und bindet südlich der Wohnsiedlung Am Zoll in die L190 / Werdenbergerstraße ein; damit deckt die W1a das Einreichprojekt 2013 ab. Die Subalternative W1b schwenkt nach dem Postbusareal nach Norden zur L190 / Werdenbergerstraße ab und bindet auf Höhe am Tobel ein. Der Korridor berührt dabei weitgehend das Areal der Gebrüder Weiss GmbH inkl. Lagerhalle und Bürogebäude sowie die drei Gebäude westlich des Galgentobel. In beiden Fällen ist vom Äuleweg hinauf zur Werdenbergerstraße ein Höhenunterschied von ca. 9,5 m zu überwinden.

Abbildung 27: Straßenkorridor Äuleweg (W1; mit Subalternativen)

Ein mögliches Landesstraßenvorhaben hat in der Subalternative W1a eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von ca. 1.015 m; in der Subalternative W1b sind es ca. 860 m. Es sind der **Ausbau einer bestehenden Gemeindestraße** sowie die **Errichtung von jeweils zwei neuen Straßenabschnitten** vorgesehen.

6.1.2 Straßenkorridor Fohrenburgstraße (W2)

Der **Straßenkorridor Fohrenburgstraße** (W2; vgl. Abbildung 28) hat seinen östlichen Ausgangspunkt an der Kreuzung Bahnhofstraße / Kasernplatz. Von dort verläuft der Korridor in nordwestlicher Richtung zuerst ca. 125 m entlang des Kasernplatz und anschließend ca. 195 m entlang der bestehenden ansteigenden Fohrenburgstraße bis zur Rechtskurve südöstlich des Areals der Fohrenburg Brauerei. Zur Einbindung in die L190 / Werdenbergerstraße verbreitert sich der Korridor ab hier auf einen Bereich rund um das Fohrencenter, der die nach Norden schwenkende Fohrenburgstraße, die Parkplätze und befestigten Flächen rund um das Fohrencenter und den südlich angrenzenden Steilhang bis hinunter zum Brunnenbach umfasst. Insgesamt ist ein Höhenunterschied von über 5 m zu überwinden.

Ein mögliches Landesstraßenvorhaben hat eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von ca. 415-525 m. Es ist der **Ausbau bestehender Gemeindestraßen** erforderlich, die **Errichtung eines neuen Straßenabschnitts** ist möglich. Zur Unterbringung einer Landesstraße mit einem Mindestquerschnitt von 9,5 m reicht der Korridor im Abschnitt Kasernplatz bis zu den angrenzenden Hausmauern, ein Gebäude ist vom Korridor direkt betroffen.

Abbildung 28: Straßenkorridor Fohrenburgstraße (W2)

6.1.3 Straßenkorridor Am Tobel (W3)

Der **Straßenkorridor Am Tobel** (W3; vgl. Abbildung 29) bezweckt nicht direkt eine Verlegung der L190, sondern eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens von der Landesstraße L91 und damit in weiterer Folge von der L190 im Zentrumsbereich. Der Korridor verbindet die L91 mit der L190 und verläuft westlich des Galgentobel in etwa dem Straßenverlauf Am Tobel folgend. Der südliche Ausgangspunkt umfasst den Abschnitt an der L190 / Werdenbergerstraße von der Kreuzung mit Am Tobel bis zur Einmündung der Zollgasse in die L190. In seinem Verlauf Richtung Nordosten verjüngt sich der Korridor von über 100 m in etwa den bestehenden Straßenquerschnitt, um sich nach dem Neubaugebiet auf der landwirtschaftlich genutzten Fläche wieder auf über 110 m zu verbreitern. Die gewidmeten Flächen Freifläche Freihaltegebiet (Gefahrenzone) entlang des Galgentobel sind vom Korridor ausgenommen.

Ein mögliches Landesstraßenvorhaben hat eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von ca. 450 m, es ist ein Höhenunterschied von knapp 35 m zu überwinden. Es ist der **Ausbau einer bestehenden Gemeindestraße** erforderlich. Die **Errichtung zweier neuer Straßenabschnitte** im Süden und Norden ist möglich. Zur Unterbringung einer Landesstraße mit einem Mindestquerschnitt von 9,5 m reicht der Korridor bis zu den angrenzenden Hausmauern. Im südlichen Abschnitt ist ein bestehendes Gebäude ausgenommen, im nördlichen Abschnitt folgt der Korridor der Parzellierung (gemäß VOGIS / Kataster) des gewidmeten, noch unbebauten Wohngebiets.

Abbildung 29: Straßenkorridor Am Tobel (W3)

6.1.4 Straßenkorridor Quadrellastraße (W4)

Der **Straßenkorridor Quadrellastraße** (W4; vgl. Abbildung 30) betrifft neben der L190 auch die Landesstraße L82. Der nördliche Ausgangspunkt des Korridors liegt an der L190 / Werdenbergerstraße. Im Verlauf Richtung Südwesten umfasst er einen Teil des Areals der Gebrüder Weiss GmbH inkl. Betriebs- und Bürogebäude sowie drei Gebäude westlich des Galgentobel. Anschließend quert er das Bahnareal und die Ill sowie das dazwischen liegende gewerblich genutzte Gelände. Danach verläuft der Korridor in südlicher Richtung zwischen Ill und Gewerbegebiet Quadrella bzw. Bauhof Bürs auf einem uferbegleitenden Waldstreifen, in dem sowohl ein Fuß- und Radweg als auch der Getzner Unterwasserkanal verlaufen. Nach etwa 390 m quert der Korridor die A14 Rheintal / Walgau Autobahn und den Alvier und verläuft danach parallel direkt entlang der A14 Rheintal / Walgau Autobahn. In diesem Bereich befindet sich ein Fuß- und Radweg sowie die etwas tiefer liegenden Parkplätze und Verkehrsflächen eines Gewerbegebiets. Nach ca. 485 m erfolgt die Einbindung in die L81 im Verlauf des Werkheimweges / Zufahrt zum Gewerbegebiet.

Ein mögliches Landesstraßenvorhaben hat eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von ca. 1.090 m. Es handelt sich fast vollständig um die **Errichtung neuer Straßenabschnitte**; in geringem Umfang ist der **Ausbau einer bestehenden Gemeindestraße** möglich. Es erfolgt die **Mitbenützung einer weiteren Landesstraße**. Neben dem Bahnareal ist die Querung mehrerer Gewässer erforderlich. Zudem befinden sich mehrere Freileitungsmaste im Korridor. Zur Unterbringung einer Landesstraße mit einem Mindestquerschnitt von 9,5 m reicht der Korridor bis zu den angrenzenden Hausmauern.

Im Zuge der Alternativenentwicklung wurde eine **Subalternative** des Straßenkorridors mit Verlauf nördlich parallel zur A14 Rheintal / Walgau Autobahn **ausgeschlossen**, da die räumlichen Verhältnisse zwischen A14 Rheintal / Walgau Autobahn und Ill sehr beengt sind und die Errichtung einer Landesstraße einen unverhältnismäßig hohen Aufwand und Eingriffe im Bestand erfordern würden.

6.1.5 Nullalternative (W5)

Für eine vollständige Alternativenbetrachtung wird eine **Nullalternative** (W5; vgl. Abbildung 31) untersucht. Im Abschnitt westlich der Altstadt verläuft sie über Werdenbergerstraße, Bahnhofstraße und Hermann-Sanderstraße. Damit entspricht sie **exakt dem derzeitigen Verlauf der L190 westlich der Altstadt**. Da kein Eingriff in das Landesstraßennetz erforderlich ist, wird **kein Straßenkorridor** entwickelt.

6.1.6 Nullalternative + (W6)

Die **Nullalternative +** (W6; vgl. Abbildung 31) umfasst die Nullalternative, geht aber zusätzlich von einem **Vollausbaus der ASt Brandnertal** aus. Zwischen der ASt Brandnertal und der bestehenden L190 würde die **Mitbenützung der Landesstraße L81** erfolgen. Diese Ausbaumaßnahme betrifft eine **Straße in Bundeskompetenz**.

Abbildung 30: Straßenkorridor Quadrellastraße (W4)

Abbildung 31: Nullalternative (W5) und Nullalternative + (W6)

6.2 ALTERNATIVEN FÜR DEN ABSCHNITT ÖSTLICH DER ALTSTADT

6.2.1 Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - St. Peterstraße (O1)

Der **Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - St. Peterstraße** (O1; vgl. Abbildung 32) umfasst jenen Abschnitt der bestehenden L190, auf dem derzeit eine Führung über die Gemeindestraße, teilweise als Einbahn, besteht. Der Korridor sieht einen Ausbau mit Zweirichtungsfahrbahn vor. Der westliche Anfangspunkt befindet sich an der Kreuzung Hermann-Sander-Straße (derzeit L190 mit Zweirichtungsfahrbahn) / Wichnerstraße (derzeit L190 als Einbahn). Von dort verläuft der Korridor etwa 165 m die Hermann-Sander-Straße (derzeit für den Landesstraßenverkehr genutzte Gemeindestraße mit Zweirichtungsfahrbahn) entlang und folgt dann der Ignaz-Wolf-Straße (derzeit für den Landesstraßenverkehr genutzte Gemeindestraße als Einbahn). Nach etwa 275 m bindet der Korridor nördlich der Kirche Hl. Kreuz in die St. Peterstraße (derzeit L190 mit Zweirichtungsfahrbahn) ein.

Ein mögliches Landesstraßenvorhaben hat eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von ca. 440 m. Es ist der **Ausbau bestehender Gemeindestraßen** erforderlich. Zudem wird im Verlauf der bestehenden Straße der Brunnenbach gequert. Zur Unterbringung einer Landesstraße mit einem Mindestquerschnitt von 9,5 m reicht der Korridor bis zu den angrenzenden Hausmauern. Im Kreuzungsbereich Hermann-Sander-Straße / Ignaz-Wolf-Straße betrifft der Korridor aufgrund der erforderlichen Kurvenradien ein Gebäude direkt.

Abbildung 32: Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - St. Peterstraße (O1)

6.2.2 Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - Werkskanal (O2)

Der **Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - Werkskanal** (O2; vgl. Abbildung 33) enthält den Letztstand des im Auftrag des Amtes der Vorarlberger Landesregierung ausgearbeiteten Einreichprojektes (vgl. Köll 2013). Der Korridor umfasst zum Teil jenen Abschnitt der bestehenden L190, auf dem derzeit eine Führung über die Gemeindestraße, teilweise als Einbahn, besteht. Der Korridor sieht einen Ausbau mit Zweirichtungsfahrbahn vor. Im Gegensatz zur Alternative O1 (vgl. Kapitel 6.2.1) erfolgt die Einbindung in die bestehende L190 über einen Verlauf südlich der Kirche Hl. Kreuz. Der westliche Anfangspunkt des Korridors befindet sich an der Kreuzung Hermann-Sander-Straße (derzeit L190 mit Zweirichtungsfahrbahn) / Wichnerstraße (derzeit L190 als Einbahn). Von dort verläuft der Korridor etwa 165 m die Hermann-Sander-Straße (derzeit für den Landesstraßenverkehr genutzte Gemeindestraße mit Zweirichtungsfahrbahn) entlang und folgt dann der Ignaz-Wolf-Straße (derzeit für den Landesstraßenverkehr genutzte Gemeindestraße als Einbahn). Nach etwa 145 m schwenkt er auf Höhe des Werkskanals (Brunnenbach) nach Südosten über die bestehende Kleingartenanlage ab, verläuft südlich der Kirche Hl. Kreuz und bindet nach etwa 210 m in die St. Peterstraße (derzeit L190 mit Zweirichtungsfahrbahn) ein. Der Einbindungsbereich wird verglichen zum Stand des Einreichprojektes weiter gegriffen und umfasst auch den Verlauf der bestehenden Bleichestraße.

Ein mögliches Landesstraßenvorhaben hat eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von etwa 520 m. Es ist der **Ausbau bestehender Gemeindestraßen** und die Querung des Brunnenbachs erforderlich. Die **Errichtung eines neuen Straßenabschnitts** auf Flächen mit bestehender Widmung Baufläche Mischgebiet, Baufläche Betriebsgebiet und Freifläche Freihaltegebiet ist möglich. Zur Unterbringung einer Landesstraße mit einem Mindestquerschnitt von 9,5 m reicht der Korridor entlang der bestehenden Straßen bis zu den angrenzenden Hausmauern. Im Kreuzungsbereich Hermann-Sanderstraße / Ignaz-Wolf-Straße betrifft der Korridor aufgrund der erforderlichen Kurvenradien ein Gebäude direkt. Vollständig im Korridor liegen Betriebsgebäude der Getzner Textil AG (Getzner Shop, Wirtschaftsgebäude / Garage außer Nutzung) sowie zumindest ein gemauerter Schuppen im Bereich der Kleingartenanlage. Am östlichen Rand des Korridors muss ein Höhenunterschied von ca. 6 m hinauf zur bestehenden L190 überwunden werden.

Abbildung 33: Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - Werkskanal (O2)

6.2.3 Straßenkorridor Bleichestraße (O3)

Der **Straßenkorridor Bleichestraße** (O3; vgl. Abbildung 34) umfasst zum Teil jenen Abschnitt der bestehenden L190, auf dem derzeit eine Führung über die Gemeindestraße besteht. Der westliche Anfangspunkt des Korridors befindet sich an der Kreuzung Hermann-Sander-Straße (derzeit L190 mit Zweirichtungsfahrbahn) / Wichnerstraße (derzeit L190 als Einbahn). Von dort verläuft der Korridor etwa 295 m die Hermann-Sander-Straße (160 m davon als derzeit für den Landesstraßenverkehr genutzte Gemeindestraße mit Zweirichtungsfahrbahn) entlang und folgt dann der Bleichestraße. Nach etwa 210 m bindet der Korridor in die St. Peterstraße (derzeit L190 mit Zweirichtungsfahrbahn) ein.

Ein mögliches Landesstraßenvorhaben hat eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von ca. 505 m. Es ist der **Ausbau bestehender Gemeindestraßen** und die Querung des Brunnenbaches erforderlich. Die **Errichtung eines neuen Straßenabschnitts** auf Flächen mit bestehender Widmung Baufläche Mischgebiet, Baufläche Betriebsgebiet und Freifläche Freihaltegebiet ist möglich. Zur Unterbringung einer Landesstraße mit einem Mindestquerschnitt von 9,5 m reicht der Korridor entlang der bestehenden Straßen bis zu den angrenzenden Hausmauern. Im Kreuzungsbereich Hermann-Sander-Straße / Ignaz-Wolf-Straße betrifft der Korridor aufgrund der erforderlichen Kurvenradien ein Gebäude direkt. Vollständig im Korridor liegen Betriebsgebäude der Getzner Textil AG (Getzner Shop, Wirtschaftsgebäude / Garage außer Nutzung). Am östlichen Rand des Korridors muss ein Höhenunterschied von ca. 6 m hinauf zur bestehenden L190 überwunden werden.

Abbildung 34: Straßenkorridor Bleichestraße (O3)

6.2.4 Straßenkorridor Schlossbergtunnel (O4)

Der **Straßenkorridor Schlossbergtunnel** (O4; vgl. Abbildung 35) umfasst die nördliche Umgehung der Altstadt u. a. durch Untertunnelung des Schlossbergs und betrifft untergeordnet auch das Straßennetz im Abschnitt westlich der Altstadt. Der Korridor enthält zwei **Subalternativen** mit einer kürzeren (O4a) und einer längeren (O4b) Tunnelführung. Der westliche Anfangspunkt des Korridors befindet sich am Josef-Wolf-Platz (Kreuzung Werdenbergerstraße / Bahnhofstraße bzw. in der Verlängerung Mutterstraße). Der Korridor folgt der Mutterstraße (derzeit L91) ca. 175 m nach Norden und schwenkt bei der Kreuzung Mutterstraße / Alte Landesstraße (ebenfalls L91) nach Osten ab. Ab dem bestehenden Privatparkplatz der Stadt Bludenz verläuft der Korridor über den Schlossberg, wobei von einer Tunnelführung ausgegangen wird. Bei der Subalternative O4a verläuft er auf Höhe des Schlosses nach Süden und bindet nach etwa 195 m in die Untersteinstraße ein. Von dort folgt der Korridor der Untersteinstraße nach Süden, bis er nach ca. 185 m am Sparkassenplatz (Kreuzung Wichnerstraße / Werdenbergerstraße) wieder in die L190 einbindet. Bei der Subalternative O4b verläuft der Korridor erst etwa 440 m nach Osten, bevor er nach Süden abschwimmt und ebenfalls in die Untersteinstraße, allerdings deutlich weiter südöstlich, einbindet. Von dort verläuft er in südwestlicher Richtung ca. 400 m die Kapuzinerstraße entlang, bevor er an der Kreuzung Ignaz-Wolf-Straße / St. Peterstraße wieder in die L190 einbindet.

Ein mögliches Landesstraßenvorhaben hat in der Subalternative O4a eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von ca. 555 m, in der Subalternative O4b insgesamt ca. 1.015 m. Es ist jeweils der

Ausbau bestehender Gemeindestraßen bzw. die **Nutzung einer weiteren bestehenden Landesstraße** (L91) erforderlich; v. a. aber ist die **Errichtung eines neuen Straßenabschnitts** im Tunnel teilweise unter besiedeltem Gebiet erforderlich. Zur Unterbringung einer Landesstraße mit einem Mindestquerschnitt von 9,5 m reicht der Korridor entlang der bestehenden Straßen bis zu den angrenzenden Hausmauern. Bei der Subalternative O4a ist im Bereich des östlichen Portals ein Gebäude und aufgrund der beengten Platzverhältnisse an einer Stelle entlang des östlichen Korridorabschnittes weitere Bausubstanz direkt betroffen. Bei der Subalternative O4b ist im Bereich des östlichen Portals ein untergeordnetes betrieblich genutztes Objekt betroffen.

Im Zuge der Alternativenentwicklung wurde eine weitere **Subalternative** des Straßenkorridors mit noch längerer Tunnelführung **ausgeschlossen**, da neben den zusätzlichen Kosten v. a. die Wiedereinbindung in die L190 über das bestehende Gemeindestraßennetz aufgrund der Entfernung und der teilweise beengten räumlichen Verhältnisse im Bestand nur mit unverhältnismäßig Aufwand möglich wäre.

Abbildung 35: Straßenkorridor Schlossbergtunnel (O4; mit Subalternativen O4a / kurz, O4a / lang)

6.2.5 Nullalternative (O5)

Für eine vollständige Alternativenbetrachtung wird eine **Nullalternative** (O5; vgl. Abbildung 36) untersucht. Im Abschnitt östlich der Altstadt verläuft sie über die Hermann-Sander-Straße und die St. Peterstraße und dazwischen in Einbahnführung auf der Wichnerstraße bzw. auf der Ignaz-Wolf-Straße. Damit entspricht sie **exakt dem derzeitigen Verlauf der L190 bzw. der partiellen Führung des**

Landesstraßenverkehrs auf Gemeindestraßen östlich der Altstadt. Da kein Eingriff in das Landesstraßennetz erforderlich ist, wird **kein Straßenkorridor** entworfen.

Abbildung 36: Nullalternative (O5)

7 ERMITTLUNG, BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG VON AUSWIRKUNGEN

7.1 ALTERNATIVEN FÜR DEN ABSCHNITT WESTLICH DER ALTSTADT

7.1.1 Straßenkorridor Äuleweg (W1)

7.1.1.1 Verkehrlich-funktionale Aspekte

Die Alternative W1 wurde in einem **Verkehrsmode**ll (Besch und Partner 2016) anhand der Subalternati-
ve W1a berechnet (vgl. Verkehrsstärken absolut in Abbildung 37 und in Bezug zur Nullvariante in Abbil-
dung 38). Bei einer Zunahme im Vergleich zur Nullvariante 2025 von 8.000-8.800 Kfz/Tag entlang des
Äulewegs kommt es zu einer Abnahme entlang der Werdenbergerstraße um je nach Abschnitt 4.800 bis
6.600 Kfz/Tag sowie entlang der Fohrenburgstraße, des Kasernplatzes und abschnittsweise der Bahn-
hofstraße um 2.000-3000 Kfz/Tag. Mit einer Veränderung von bis zu 1.000 Kfz/Tag sind weiters die be-
stehende L190 westlich der neuen Einbindung Äuleweg (Zunahme um 900 Kfz/Tag) und die Fohrenburg-
straße nördlich der bestehenden L190 (Abnahme um 600 Kfz/Tag) betroffen. Im Bereich der südlichen
Mutterstraße (bis Herrengasse) kommt es zu einer unwesentlichen Erhöhung von etwa 100 Kfz/Tag).

Abbildung 37: Alternative W1a – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)

Die Alternative W1 ermöglicht in beiden Subalternativen die **Anbindung überörtlicher Verkehrserreger** (Fa. Mondelez Int., Fa. Gebrüder Weiss, Postbusgarage und Fernbahnhof Bludenz). Die innerbetriebliche Organisation der Fa. Mondelez ist auf eine getrennte Zu- und Abfahrt ausgelegt; die Anlieferung bleibt unverändert von Nordosten über die Fohrenburgstraße aufrecht.

Die an der bestehenden L190 liegende Brauerei Fohrenburg verliert hingegen bei Umsetzung der Alternative W1 ihren direkten Anschluss an die Landesstraße; dies kommt jedoch nicht einer Verschlechterung der Erschließungssituation gleich, da angenommen wird, dass sowohl die Fohrenburgstraße als auch die bestehende L190 / Werdenbergerstraße im Falle einer Umsetzung der Alternative W1 baulich unverändert bleiben.

Aufgrund der Überlagerung des Korridors mit einer örtlichen Hauptradroute – Alltag sollte **im Straßenquerschnitt ein Radweg enthalten** sein.

Der Korridor berührt das Bahnhofsareal mit dem äußersten Gleis. Unbedingte Voraussetzung für eine Realisierung der Alternative W1 ist die Herstellung eines Einvernehmens mit der ÖBB-Infrastruktur AG hinsichtlich der Beanspruchung ihrer Liegenschaften und Anlagen, bisherige Abstimmungsgespräche lassen dahingehend keine Schwierigkeiten erkennen.

Abbildung 38: *Alternative W1a – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)*

7.1.1.2 Technische Aspekte / Kosten

Ein mögliches Straßenbauvorhaben hat in der Subalternative W1a eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von ca. 1.115 m, in der Subalternative W1b sind es ca. 825 m. Am westlichen Korridorende ist eine ca. 9,5 m hohe **Geländekante** zu überwinden, was im Fall der Subalternative W1a auf längerer Strecke und damit mit geringerem Gefälle erfolgt. Das Bahnhofsareal, das randlich vom Korridor berührt wird, liegt ebenfalls ca. 2 m erhöht. Aufgrund der Überlagerung des Korridors mit einer örtlichen Hauptradroute – Alltag sollte **im Straßenquerschnitt ein Radweg enthalten** sein. Für die Umsetzung der Alternative W1 sind sowohl ein **Straßenneubau** und **Umbau von Gemeindestraßen** als auch u. a. die **Errichtung von Brückenobjekten** (Gewässerquerungen) und **Gleisverlegungen** erforderlich.

Beide Subalternativen betreffen im Westen eine **Altablagerung** im landesinternen Verdachtsflächenkataster (vgl. Kapitel 5.4.1) sowie Richtung Osten auf fast gesamter Länge **Altstandorte** gem. Altlastensanierungsgesetz. Davon sind einige (z. B. Bahnhofsareal) **verdachtsflächenrelevant mit erhöhtem Gefährdungspotenzial**.

Die von der Abteilung VIIb des Landes Vorarlberg erstellte **Kostenermittlung** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1) ergibt für die Subalternative W1a gerundete Gesamtkosten von **14,3 Mio. €**. Damit ist die Alternative W1(a) die insgesamt Drittteuerste. Im Vergleich mit allen Alternativen westlich der Altstadt liegen die Kosten um rd. 5,2 Mio. € über dem Durchschnitt.

In die Kostenermittlung gingen die Grundablöse, Planungs- und Baukosten sowie die Risikoabdeckung ein; die Kosten für die Grundablöse (u. a. mehrere Betriebsbauten ÖBB und Gebrüder Weiss sowie Gebäude / Bahnhofplatz 4, GST .328/15) zeigen sich für die Alternative W1a mit Abstand am höchsten von allen betrachteten Alternativen.

7.1.1.3 Siedlungswesen

Siedlungs-/ Wirtschaftsraum und -entwicklung

Die Korridoralternative betrifft überwiegend **betrieblich genutzte Siedlungsbereiche** und **bestehende Verkehrsflächen**. Der Korridor berührt Flächen mit Widmung Baufläche-Mischgebiet, Baufläche-Betriebsgebiet, Bahn, Straßen, Freifläche Freihaltegebiet (Böschung entlang Bahnareal sowie Uferbereich Galgentobel) sowie am westlichen Ende eine als **Freifläche Landwirtschaftsgebiet** gewidmeten Restfläche. Zudem sind Gewässer (Brunnenbach offen und überdeckt sowie Galgentobel) betroffen.

Die Korridoralternative W1 berührt einige **bauliche Objekte**. Im Osten des Korridors ist zur Unterbringung des Mindestquerschnittes in beiden Subalternativen der Abriss zumindest eines **ÖBB-Gebäudes** erforderlich. Je nach zukünftigem Straßenverlauf innerhalb des Korridors werden bauliche Objekte oder Parkplätze von mehreren **Gewerbebetrieben** (u. a. Supermarkt) konsumiert.

Im Falle der Konsumation von Stellplätzen (Mitarbeiterparkplätze) der Fa. Mondelēz zwischen Äuleweg und Brunnenbach ist aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse am Betriebsstandort voraussichtlich

ein Ersatzstandort im näheren räumlichen Umfeld erforderlich. Ebenso gilt es zu berücksichtigen, dass im Nahbereich der Firma Mondelēz Park- bzw. Rangierflächen für Lkw vorzusehen sind.

Im Westen betrifft der Korridor in der Subalternative W1b drei **Gebäude** (altes Landwirtschaftsgebäude, Wohnhaus und Geschäftsgebäude) sowie das **Areal der Fa. Gebrüder Weiss GmbH**. Je nach zukünftigem Straßenverlauf ist der Abriss von einem oder mehreren Objekten erforderlich. Die Konsumation des Bürogebäudes der Fa. Gebrüder Weiss GmbH würde voraussichtlich die Auflösung des Standorts nach sich ziehen. In der Subalternative W1a wird ein Teil des Areals der Fa. Gebrüder Weiss GmbH berührt (Lagerhalle); auch hier ergibt sich voraussichtlich ein Konflikt mit der Aufrechterhaltung des Betriebs. In beiden Subalternativen ist das **Postbusareal** weitgehend enthalten, durch die Konsumation zumindest eines Teils des Areals ist voraussichtlich die Funktionsfähigkeit des Betriebs beeinträchtigt oder verunmöglicht, je nach zukünftigem Straßenverlauf wäre zumindest ein Ersatzstandort für Busabstellplätze in Bahnhofsnähe erforderlich.

Der Straßenkorridor der Alternative W1 berührt in beiden Subvarianten das städtebauliche **Entwicklungsgebiet Bahnhofsvorstadt**, wofür bereits ein Teilbebauungsplan (Stand 2008) vorliegt. Durch die Errichtung der Alternative könnte die **gewünschte städtebauliche Neuordnung vorangetrieben** werden. Dieser Teilbebauungsplan sieht vor, den Bahnhofplatz aufgrund der großen Auslastung durch den Umweltverbund möglichst vom motorisierten Individualverkehr freizuhalten. Um dieses Ziel zu erreichen bedarf es bei Umsetzung der Alternative W1 begleitender Maßnahmen zur Organisation des ruhenden Verkehrs.

Durch die Alternative W1 kommt es zu einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens im Nahbereich der westlichen Altstadt, wodurch auch die Möglichkeit für eine **städtebauliche Integration und Aufwertung des Rathausumfelds** geschaffen wird. Dadurch ergibt sich auch eine **Verbesserung der Situation** im Bereich des **geplanten Quartiers Weststadt** mit zukünftigem Entwicklungsschwerpunkt insbesondere für Wohnzwecke.

Westlich Am Tobel ist im **Räumlichen Entwicklungskonzept** (Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015; vgl. Abbildung 39) entlang der L190 ein kurzfristig zu entwickelndes **Siedlungsgebiet** (Mix entlang Landesstraße) ausgewiesen sowie zwischen L190 und Bahnareal eine **Grünfläche**, die zur Erhöhung der Wohnumfeldqualität gehalten bzw. entwickelt werden soll. Die Subalternative W1a berührt im Westen die ausgewiesene Grünfläche. Bei Errichtung der Alternative könnte die städtebauliche Entwicklung vorangetrieben und die Entwicklung der Grünfläche mitberücksichtigt werden.

Im Osten der Korridoralternative W1 wird der Brunnenbach inkl. einzelnen Ufergehölzen berührt, im Westen berührten beide Subalternativen – W1a in jedem Fall – auch den Galgentobel. Laut Räumlichem Entwicklungskonzept besteht an diesen Gewässerabschnitte die Zielsetzung, **Begleitgrün an Bächen zu erhalten** und zu entwickeln.

Abbildung 39: Räumliches Entwicklungskonzept Bludenz. Bürs. Nüziders (Quelle: Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015: Ausschnitt Zielplan)

Ortsbild und Kulturgüter

Durch die Korridoralternative W1 sind **in keiner der beiden Subalternativen Kulturgüter betroffen**.

Durch die Umsetzung eines Straßenbauvorhabens innerhalb des Korridors sind lokale optische **Veränderungen im Bereich von Niveauunterschieden** im Gelände (u. a. Böschung am Rand des Bahnhofareals) möglich. Die je nach zukünftigem Straßenverlauf möglicherweise erforderliche **Überplattung des Brunnenbachs** im Osten des Korridors inkl. **Wegfall von Ufergehölzen** ist als lokale Verschlechterung des Ortsbilds zu betrachten.

Im Westen betrifft der Korridor in der Subalternative W1b ein altes **Landwirtschaftsgebäude** (Werdenbergerstraße 65, GST .352/6), das von der Stadt Bludenz als ortsbildlich relevant angesehen wird. Im Falle der Umsetzung der Korridorsubalternative sollte das Gebäude nach Möglichkeit erhalten bleiben.

Verkehrssituation

Die Korridoralternative W1 ermöglicht eine **direkte Anbindung mehrerer übergeordneter Verkehrserreger**, wodurch das **untergeordnete Straßennetz entlastet** wird. Die Brauerei Fohrenburg verliert den direkten Anschluss an die Landesstraße. Die je nach zukünftigem Straßenverlauf potenzielle Auflösung der Standorte Fa. Gebrüder Weiss und des Postbusareals würde auch eine Verlagerung dieser Verkehrserreger nach sich ziehen und zu einer lokalen Verbesserung der Verkehrssituation führen.

Für den **öffentlichen Personennahverkehr** ergibt sich durch die Korridoralternative W1 die Möglichkeit, den **Bahnhof als wichtigsten Knotenpunkt direkt an das Landesstraßennetz** anzubinden und so die betriebliche Abwicklung im Stadt- und Landbusdienst weiter zu optimieren.

Für den **Radverkehr** bedeutet die Korridoralternative W1 die Möglichkeit, eine **Lücke im Radwegenetz / Örtliche Hauptradroute – Alltag (gem. Radverkehrskonzept) zu schließen** sowie den bestehenden Abschnitt für den Radverkehr **baulich zu verbessern**. Die laut Zielkonzept westlich der Altstadt entlang der bestehenden L190 / Werdenbergerstraße vorgesehene **Landesradroute – Alltag**, die aufgrund des starken Kfz-Aufkommens vorübergehend in die St. Anna Straße verlegt wurde (vgl. Kapitel 5.1.4), kann im Falle einer Umsetzung der Alternative W1 wieder zielkonform geführt werden.

Der Korridor quert im Bahnhofsvorfeld auch einen stark von Fußgängern frequentierten Bereich. In Weiterführung der fußläufigen Unterführung des Bahnhofsgeländes mit Überquerung Bahnhofstraße und Verbindung zur Pulverturmstraße und Altstadt besteht ein **innerörtlicher Fußweg / Wanderweg**, der als Verbindung im Rahmen einer Umsetzung der Korridoralternative W1 weiterhin ermöglicht werden muss.

7.1.1.4 Mensch und Gesundheit

Immissionen

Entsprechend den Berechnungen im Verkehrsmodell ist bei Umsetzung der Alternative W1 mit einer **Entlastung** von verkehrsbedingten Immissionen **der Werdenbergerstraße und Bahnhofstraße** zu rechnen, wodurch sich eine Verbesserung für Wohnanrainer und am westlichen Rand der Altstadt ergibt. Die **Verlagerung der Immissionsbelastung** betrifft mit dem **Äuleweg** einen Abschnitt, an dem **keine reinen Wohngebiete** angrenzen. Die geringfügigen Zu- und Abnahmen im Bereich westliche L190 und nördliche Fohrenburgstraße betreffen teilweise reine Wohngebiete (Widmung Baufläche-Wohngebiet).

Verkehrssicherheit

Die verkehrliche **Entlastung** im westlichen Nahbereich der Altstadt durch die Korridoralternative W1 **entschärft die Unfallhäufungsstellen an den Kreuzungspunkten mit der bestehende L190** (Ecke Postplatz, Pulverturmstraße).

Die **direkte Anbindung des Verkehrsknotens Bahnhof inkl. Busverkehr an die Landesstraße** inkl. der Möglichkeit, die verkehrliche Abwicklung im Rahmen der Neuorganisation zu optimieren, stellt auch einen Beitrag zur Verkehrssicherheit dar.

Für den **Radverkehr** besteht im Zusammenhang mit der Umsetzung der Alternative W1 die Möglichkeit, die Sicherheit durch **Berücksichtigung im Straßenquerschnitt** zu erhöhen. Für die **sichere Querung** im Bereich der Fußwegverbindung zwischen Bahnhof und Altstadt ist zu sorgen.

7.1.1.5 (Landschaft und) Erholung

Die Korridoralternative W1 betrifft **keine erholungsrelevanten Landschaftsräume oder übergeordnete Freizeiteinrichtungen**. Im Bereich Bahnhofsunterführung Richtung Bahnhofstraße verläuft ein **Wanderweg**, der im Rahmen der verkehrsorganisatorischen / baulichen Maßnahme (vgl. Verkehrssicherheit) berücksichtigt wird.

7.1.1.6 Ressourcen und deren Nutzung

Boden

Die Korridoralternative W1 betrifft **weitgehend bereits versiegelte Flächen** bzw. deren Randbereiche mit **anthropogen überprägtem Boden**. In der Subalternative W1a wird im Westen eine **unbebaute Wiese** (gewidmet Freihaltefläche Landwirtschaftsgebiet) zwischen Bahngleisen und bestehender L190 konsumiert, aufgrund der Ausweisung als Altstandort handelt es sich jedoch um einen **vorbelasteten und wenig sensiblen Bodenstandort**.

Grundwasser

Der Korridor der Alternative W1 verläuft **südlich eines Wasserschutzgebiets** (Schutz- und Schongebiet – Schutzzone 1), berührt das Gebiet jedoch nicht direkt. Ebenso sind **keine Anlagen mit Wasserbenutzungsrechten** im Korridor enthalten. Im Rahmen der Umsetzung ist jegliche baubedingte Beeinträchtigung des Schutzgebiets zu vermeiden.

Oberflächengewässer

Die Korridoralternative W1 berührt ganz im Osten den **Brunnenbach**, der hier auf einer Länge von etwa 50 m in **offener Lage mit einzelnen randlichen Gehölzen** verläuft. Auf mittlerer Höhe grenzt der Korridor auf einer Länge von ca. 230 m an den Brunnenbach, der hier dichten Uferbewuchs aufweist. Anschließend wird der (verrohrte) Brunnenbach durch den Korridor gequert.

Im Westen quert der Korridor den gänzlich in offener Lage vorliegenden **Galgenbach**. In der Subalternative W1a wird dieser auf einer Länge von ca. 30 m, in der Subalternative W1b Galgenbach auf einer Länge von ca. 75 m berührt.

Die **Überplattung offener Bachverläufe** ist prinzipiell als sensibel zu betrachten und auf ein unbedingt notwendiges Maß zu beschränken. Im Rahmen der Umsetzung ist jegliche baubedingte **Verunreinigung oder Beeinträchtigung von Gewässern und Uferbereichen** zu vermeiden. Eine etwaige Berührung der ausgewiesenen Hochwasserabflussbereiche (vgl. Abbildung 22) könnte im Rahmen nachfolgender Planungsschritte eine materienrechtliche Überprüfung (Wasserrecht) erforderlich machen.

7.1.1.7 Naturraum und Ökologie

Von der Korridoralternative W1 sind **weder Schutzgebiete noch die Landesgrünzone** betroffen.

Im Nahbereich des Korridors sind **Fundpunkte gefährdeter Tier- und Pflanzenarten**¹⁶ aus der Inatura Datenbank ausgewiesen. Im Zuge nachfolgender Planungsschritte sind ggf. vertiefende Untersuchungen zur Verifizierung des tatsächlichen Bestandes vorzusehen.

¹⁶ Dabei handelt es sich um Zauneidechsen im Bereich des Wasserschutzgebietes sowie um diverse Pflanzen im Bahnhofsbereich.

Eine etwaige Berührung der ausgewiesenen **Hochwasserabflussbereiche** (vgl. Abbildung 22) bzw. der Uferbereiche könnte im Rahmen nachfolgender Planungsschritte eine materienrechtliche Überprüfung (Naturschutz) erforderlich machen.

7.1.1.8 Übersicht Schwächen / Risiken und Stärken / Chancen

In Tabelle 6 werden die wichtigsten **Schwächen bzw. Risiken** sowie **Stärken bzw. Chancen** der Korridoralternative W1 überblicksartig dargestellt.

| Kriterien | Schwächen / Risiken | Stärken / Chancen |
|--|---|---|
| Verkehrlich-funktionale Aspekte | Brauerei Fohrenburg verliert direkte Anbindung an Landesstraße (Erschließungssituation bleibt unverändert) | Verkehrsverlagerung aus westlichem Nahbereich der Altstadt; Anbindung von Bahnhof, Mondelëz (Anlieferung), Gebr. Weiss, Postbusareal an Landesstraße; Lückenschluss in übergeordnetem Radrouthenetz / Örtliche Hauptradroute – Alltag; mögliche zielkonforme Führung Landesroute – Alltag westlich der Altstadt |
| Technische Aspekte / Kosten | Überdurchschnittlich hohe Kosten insbesondere aufgrund von Grundablöse; Berührung einer Altablagung aus dem landesinternem Verdachtsflächenkataster (W1a in jedem Fall), beide Subalternativen berühren Altstandorte mit erhöhtem Gefährdungspotential | - |
| Siedlungswesen | Beeinträchtigung bzw. Gefährdung mehrerer Betriebsstandorte (ggf. Ablöse oder Schaffung von Teilersatzflächen); Abbruch einzelner Objekte erforderlich, ein ortsbildlich relevantes Gebäude potenziell betroffen; lokale Veränderung des Ortsbilds möglich (Geländesprung, Überplattung Bach); Begleitgrün an Bächen (gem. Räumlichem Entwicklungskonzept) wird berührt | Aufwertung des Rathausumfelds (durch Verkehrsverlagerung); möglicher Impuls für mehrere städtebauliche Entwicklungsgebiete (Bahnhofsumfeld, westlich Am Tobel); Entlastung untergeordnetes Straßennetz durch Anbindung hochrangiger Verkehrserreger; Verbesserung Situation für innerstädtisches Entwicklungsgebiet Quartier Weststadt |
| Mensch und Gesundheit | - | Reduktion der Immissionsbelastung im westlichen Altstadtumfeld; Entlastung von Unfallhäufungsstellen an Kreuzungspunkten mit L190 (Pulverturmstraße, Postplatz); zusätzliche Belastung durch Immissionen betrifft keine reinen Wohngebiete, Entlastung im Bestand (bestehende L190, Fohrenburgstraße) mit angrenzenden Wohngebieten bzw. zukünftigen Wohnanrainern (Quartier Weststadt) |
| Landschaft und Erholung | - | - |
| Ressourcen und deren Nutzung | Berührung offener Bachabschnitte | - |
| Naturraum und Ökologie | - | - |

Tabelle 6: Bewertung Straßenkorridor Äuleweg (W1)

Ein **Vergleich der beiden Subalternativen W1a und W1b** zeigt **keine markanten Unterschiede**. Bei Variante W1a wird in jedem Fall eine **Altablagerung** berührt, von der Variante W1b ist eine höhere Anzahl von **Objekten** betroffen, wodurch sich ein stärkerer Konflikt mit vorhandenen Nutzungen ergibt.

7.1.2 Straßenkorridor Fohrenburgstraße (W2)

7.1.2.1 Verkehrlich-funktionale Aspekte

Die Alternative W2 wurde in einem **Verkehrsmodell** (Besch und Partner 2016) berechnet (vgl. Verkehrsstärken absolut in Abbildung 40 und in Bezug zur Nullvariante in Abbildung 41). Bei einer Zunahme im Vergleich zur Nullvariante 2025 von rd. 10.000 Kfz/Tag im Bereich Fohrenburgstraße südlich der bestehenden L190 und Kasernplatz sowie geringfügiger um 1.700 Kfz/Tag entlang der Fohrenburgstraße nördlich der L190 und um 1.200 Kfz/Tag entlang der bestehenden L190 westlich der Fohrenburgstraße kommt es zu einer Abnahme entlang der östlichen Werdenbergerstraße um 6.500 Kfz/Tag sowie entlang der L91/ Alte Landstraße, der Mutterstraße und des nördlichen Abschnittes der Bahnhofstraße um 2.400 bis 3.200 Kfz/Tag.

Mit einer Veränderung von bis zu 1.000 Kfz/Tag sind weiters die bestehenden Straßenabschnitte Am Tobel (Zunahme um 700 Kfz/Tag) sowie der westliche Abschnitt der Hermann-Sanderstraße (Abnahme um 1.000 Kfz/Tag) betroffen.

Abbildung 40: Alternative W2 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)

Die Alternative W2 ermöglicht die **Anbindung eines überörtlichen Verkehrserregers** (Fa. Mondelēz), die Brauerei Fohrenburg behält den direkten Anschluss an die Landesstraße. Für die Fa. Mondelēz ergibt sich durch eine nördliche Anbindung an das Landesstraßennetz ein betrieblicher Vorteil, da die Anlieferung entsprechend innerbetrieblicher Erfordernisse unverändert über die Fohrenburgstraße erfolgt. Vorsorge für den Anlieferverkehr, z. B. durch eine eigene Abbiegespur, müsste jedoch getroffen werden.

Abbildung 41: *Alternative W2 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)*

7.1.2.2 Technische Aspekte / Kosten

Ein mögliches Straßenbauvorhaben hat in der Alternative W2 eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von ca. 415-525 m. Zwischen den beiden Einbindungspunkten an der L190 (Werdenbergerstraße und Bahnhofstraße) ist ein **beträchtlicher Höhenunterschied** von über 5 m zu überwinden; im Falle der Einbindung in die L190 westlich des Areals der Brauerei Fohrenburg würde die Trassierung auch über einen Teil des bestehenden Steilhangs mit entsprechendem technischen Aufwand erfolgen.

Der Korridor der Alternative W2 berührt randlich einen **Altstandort** gem. Altlastensanierungsgesetz (verdachtsflächenrelevant mit erhöhtem Gefährdungspotential).

Die von der Abteilung VIIIb des Landes Vorarlberg erstellte **Kostenermittlung** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1) ergibt für die Alternative W2 gerundete Gesamtkosten von **8,1 Mio. €**. Die Kosten liegen im Vergleich zu den anderen Alternativen westlich der Altstadt um rd. 1,0 Mio. € unter dem Durchschnitt.

In die Kostenermittlung gingen die Grundablöse, Planungs- und Baukosten sowie die Risikoabdeckung ein; bei Planungs- und vor allem bei den Baukosten liegt die Alternative unter dem Durchschnitt aller betrachteten Alternativen, die Grundablösekosten (u. a. für Betriebsgebiet und ein Haus) zeigen sich dagegen leicht überdurchschnittlich.

7.1.2.3 Siedlungswesen

Siedlungs-/ Wirtschaftsraum und -entwicklung

Die Korridoralternative W2 betrifft hauptsächlich Flächen mit Widmung Baufläche Mischgebiet sowie in geringerem Umfang Baufläche-Gewerbegebiet, sehr randlich wird auch Baufläche-Kerngebiet berührt. Neben der bestehenden gewidmeten Straßenfläche nimmt der Korridor mit dem Bereich westlich des Betriebsgeländes der Brauerei Fohrenburg auch weitgehend einen in der Flächenwidmung als **Verkehrsfläche Straßen: Planung** ersichtlich gemachten Verlauf mit auf.

Die Korridoralternative W2 enthält ein **bauliches Objekt** im Bereich Kasernplatz 8, dessen Abbruch zur Umsetzung einer sinnvollen Linienführung erforderlich ist. Zudem besteht eine Engstelle auf Höhe Kasernplatz 3 und 6, an der ein Vorgarten sowie ggf. Stellplätze betroffen wären.

Durch die Alternative W2 kommt es zu einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens im Nahbereich der westlichen Altstadt, wodurch die Möglichkeit für **eine städtebauliche Integration und Aufwertung des Rathausumfelds** geschaffen wird. Für das Quartier Weststadt mit zukünftigem Entwicklungsschwerpunkt insbesondere für Wohnzwecke ergibt sich dadurch nur teilweise eine Verbesserung der Situation; die in Bau befindliche Wohnsiedlung Werdenbergpark (123 Wohneinheiten), die im Süden an die Fohrenburgstraße grenzt, ist von der Verlagerung negativ betroffen.

Ortsbild und Kulturgüter

Am östlichen Beginn des Korridors befindet sich südlich der bestehenden Straße (Kasernplatz) **ein geschütztes Denkmal** (gem. Bescheid / § 3 Denkmalschutzgesetz). Es handelt sich um die Villa / Landhaus Walch (vgl. Abbildung 42). Der Korridor berührt die Außenanlage (Vorgarten) der Villa.

Abbildung 42: Denkmalgeschützte Villa Walch (Foto: RaumUmwelt)

Der Verlauf des Korridors betrifft teilweise **Gehölzbestand im Bereich einer Geländekante**, deren Verlust aufgrund der topographischen Situation eine lokale ortbildliche Verschlechterung nach sich ziehen könnte.

Verkehrssituation

Die Korridoralternative W2 ermöglicht bzw. erhält die **Anbindung von zwei übergeordneten Verkehrserregern** (u. a. Neuanbindung Fa. Mondelez), wodurch das **untergeordnete Straßennetz entlastet** wird.

Die Alternative W2 betrifft **keine übergeordneten Radverkehrsrouten** oder -wege.

Die laut Zielkonzept westlich der Altstadt entlang der bestehenden L190 / Werdenbergerstraße vorgesehene **Landesradroute – Alltag**, die aufgrund des starken Kfz-Aufkommens vorübergehend in die St. Anna Straße verlegt wurde (vgl. Kapitel 5.1.4), kann im Falle einer Umsetzung der Alternative W2 nur teilweise (bis zum Fohrencenter) zielkonform geführt werden, westlich davon bleibt durch Erhöhung des Verkehrsaufkommens der Nutzungskonflikt aufrecht.

Der bestehende **innerörtliche Fußweg** zwischen Fohrenburgstraße und Werdenbergerstraße, der beim östlichen Einfahrtsportal der Fa. Mondelēz ansteigt, wird durch den Korridor nicht berührt. Allerdings ist im Fall einer Umsetzung der Alternative W2 sicherzustellen, dass die **Querung der Fohrenburgstraße weiterhin ermöglicht** wird.

7.1.2.4 Mensch und Gesundheit

Immissionen

Entsprechend den Berechnungen im Verkehrsmodell ist im Falle der Umsetzung der Alternative W2 mit einer **Entlastung** von verkehrsbedingten Immissionen im **Bereich der Werdenbergerstraße und der nördlichen Bahnhofstraße** zu rechnen, wodurch sich eine Verbesserung für Wohnanrainer und die Situation am gesamten westlichen Rand der Altstadt ergibt. Die **Verlagerung der Immissionen** betrifft einen Abschnitt, an den **keine reinen Wohngebiete** angrenzen.

Verkehrssicherheit

Die verkehrliche **Entlastung** im westlichen Nahbereich der Altstadt durch die Korridoralternative W2 **entschärft die Unfallhäufungsstelle an der bestehenden L190** Ecke Postplatz. Auf Höhe Pulverturmstraße wird die starke Erhöhung der Verkehrszahlen im Bereich Fohrenburgstraße und Kasernplatz wirksam, wodurch eine **Verschärfung der Situation Ecke Pulverturmstraße** in einem Bereich mit hoher Frequenz auch nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer **nicht ausgeschlossen** werden kann.

7.1.2.5 (Landschaft und) Erholung

Die Korridoralternative W2 betrifft **keine erholungsrelevanten Landschaftsräume oder übergeordnete Freizeiteinrichtungen**.

7.1.2.6 Ressourcen und deren Nutzung

Boden

Die Korridoralternative betrifft **weitgehend bereits versiegelte Flächen** bzw. deren Randbereiche mit **anthropogen überprägtem Boden**. Im westlichen Abschnitt des Korridors ist auch ein bisher **unbefestigter Steilhang** betroffen, der bis zum darunter verlaufenden Brunnenbach mit Gehölzen bestanden ist und im westlichen Bereich (außerhalb des Korridors) Teil des Wasserschutzgebietes ist.

Grundwasser

Ganz im Westen des Korridors wird randlich ein **Wasserschutzgebiet** (Schutz- und Schongebiet - Schutzzone 1) berührt, der darin befindliche **Brunnen der Brauerei Fohrenburg ist nicht physisch betroffen**; auch sonst befinden sich **keine Anlagen mit Wasserrechten** im Korridor. Die Umsetzung im Bereich des Wasserschutzgebietes ist wasserrechtlich abzuklären, im Rahmen der Bauphase sind Vorkehrungen zum Schutz gegen jegliche Beeinträchtigung zu treffen.

Oberflächengewässer

Der Korridor berührt **keine Oberflächengewässer** direkt, verläuft jedoch auf einer Länge von ca. 120 m oberhalb entlang des Brunnenbaches, wodurch auch Ufergehölz kleinräumig berührt wird. Die Umsetzung im Nahbereich des Gewässers erfordert Vorkehrungen in der Bau- und Betriebsphase zum Schutz gegen jegliche Beeinträchtigung.

7.1.2.7 Naturraum und Ökologie

Von der Korridoralternative W2 sind **weder Schutzgebiete noch die Landesgrünzone** betroffen.

Im Nahbereich des Korridors ist ein **Fundpunkt gefährdeter Tier- und Pflanzenarten**¹⁷ aus der Inatura Datenbank ausgewiesen. Im Zuge nachfolgender Planungsschritte sind ggf. vertiefende Untersuchungen zur Verifizierung des tatsächlichen Bestandes vorzusehen.

¹⁷ Dabei handelt es sich um eine Blindschleiche im Bereich des Betriebsgeländes der Brauerei Fohrenburg.

7.1.2.8 Übersicht Schwächen / Risiken und Stärken / Chancen

In Tabelle 7 werden die wichtigsten **Schwächen bzw. Risiken** sowie **Stärken bzw. Chancen** der Korridoralternative W2 überblicksartig dargestellt.

| Kriterien | Schwächen / Risiken | Stärken / Chancen |
|--|--|--|
| Verkehrlich-funktionale Aspekte | Teile des Altstadtumfeldes mit Erhöhung des Verkehrsaufkommens; Verschärfung der Überlastungssituation Kreuzung Pulverturmstraße/ Kasernplatz; keine Anbindung des Bahnhofs und der Betriebsstandorte am Äuleweg an Landesstraße; teilweise Konflikt mit zielkonformer Führung Landesroute – Alltag westlich der Altstadt | Verkehrsverlagerung aus westlichem Nahbereich der Altstadt; Anbindung von Mondelèz und Fohrenburger Brauerei (bleibt unverändert) an Landesstraße; teilweise mögliche zielkonforme Führung Landesroute – Alltag westlich der Altstadt |
| Technische Aspekte / Kosten | Vergleichsweise hohe Kosten für Grundablässe; randliche Berührung eines Altstandortes gem. Altlastensanierungsgesetz (verdachtsflächenrelevant mit erhöhtem Gefährdungspotenzial); möglicherweise Trassierung in bautechnisch anspruchsvollem Steilhangbereich | - |
| Siedlungswesen | kein Impuls zur Aufwertung der Bahnhofumfeldes; teilweise Verschlechterung der Situation im Bereich einer zukünftigen Wohnsiedlung (Werdenbergpark) Gebäudeabbruch erforderlich; Berührung von Außenanlagen (Vorgarten) einer denkmalgeschützten Villa; lokale Veränderung des Ortsbilds möglich (Geländekante mit Gehölzbestand) | Aufwertung des Rathausumfeldes durch Verkehrsverlagerung; teilweise Verbesserung Situation für innerstädtisches Entwicklungsgebiet Quartier Weststadt |
| Mensch und Gesundheit | mögliche Verschärfung einer Unfallhäufungsstelle im westlichen Nahbereich der Altstadt (Kreuzung Kasernplatz) | teilweise Reduktion der Immissionsbelastung im westlichen Altstadtumfeld; teilweise Entlastung bestehender Unfallhäufungsstellen im westlichen Nahbereich der Altstadt; keine starke zusätzliche Belastung reiner Wohngebiete durch Immissionen, Entlastung im Bestand (L91, Werdenbergerstraße) mit angrenzenden Wohngebieten bzw. zukünftigen Wohnanrainern (Quartier Weststadt) |
| Landschaft und Erholung | - | - |
| Ressourcen und deren Nutzung | mögliche randliche Berührung eines Wasserschutzgebietes, mögliche Berührung eines Steilhanges mit Gehölzbeständen inkl. Ufergehölze | - |
| Naturraum und Ökologie | - | - |

Tabelle 7: Bewertung Straßenkorridor Fohrenburgstraße (W2)

7.1.3 Straßenkorridor Am Tobel (W3)

7.1.3.1 Verkehrlich-funktionale Aspekte

Die Alternative W3 wurde in einem **Verkehrsmodell** (Besch und Partner 2016) berechnet (vgl. Verkehrsstärken absolut in Abbildung 43 und in Bezug zur Nullvariante in Abbildung 44). Bei einer Zunahme im Vergleich zur Nullvariante 2025 von 4.100 Kfz/Tag entlang Am Tobel sowie von 1.600 bis 2.600 Kfz/Tag im Bereich der bestehenden L190 / Werdenbergerstraße östlich Am Tobel bis zur Bahnhofstraße kommt es zu einer Abnahme von 1.600 bis 2.100 Kfz/Tag im Bereich der nördlichen Föhrenburgstraße und der L91 / Alte Landstraße.

Abbildung 43: Alternative W3 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)

Die Alternative W3 bringt **keine Veränderung** hinsichtlich der **Anbindung überörtlicher Verkehrserreger**.

Analog zu den Korridoralternativen, die eine Verlegung der L190 vorsehen, gilt auch für die Alternative W3, dass die Verlegung der Landesstraße – in diesem Fall der L91 – lediglich die Voraussetzung für die Umsetzung von **verkehrsberuhigenden Maßnahmen** darstellt. Der Großteil der Planungsziele (vgl. Kapitel 1.2) wird erst als Ergebnis solcher Maßnahmen, nicht jedoch durch die alleinige Verlegung einer Landesstraße erreicht.

Abbildung 44: *Alternative W3 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)*

7.1.3.2 Technische Aspekte / Kosten

Ein mögliches Straßenbauvorhaben hat in der Alternative W3 eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von ca. 450 m. Das Gelände entlang des parallel zum Galgentobel liegenden Korridors fällt in Richtung Nordwesten kontinuierlich um insgesamt rd. 35 m ab. Im Süden umfasst der Korridor rund um das ausgenommene Wohngebäude einen Niveausprung, der sich topografisch als befestigte Böschung neben der bestehenden Straße und als Erdwall rund um das Wohngebäude ausnimmt.

Der Korridor betrifft **keine** im landesinternen Verdachtsflächenkataster ausgewiesenen **Altablagerungen oder Altstandorte**.

Die von der Abteilung VIIb des Landes Vorarlberg erstellte **Kostenermittlung** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1) ergibt für die Alternative W3 gerundete Gesamtkosten von **3,2 Mio. €**. Die Kosten für die damit **günstigste** aller betrachteten Alternativen liegen im Vergleich mit den anderen Alternativen westlich der Altstadt um rd. 6,0 Mio. € unter dem Durchschnitt.

In die Kostenermittlung gingen die Grundablöse, Planungs- und Baukosten sowie die Risikoabdeckung ein, in sämtlichen Kostengruppen ist die Alternative die günstigste. Im Vergleich mit den anderen Alternativen westlich der Altstadt weichen die Baukosten am stärksten vom Durchschnitt ab.

7.1.3.3 Siedlungswesen

Siedlungs-/ Wirtschaftsraum und -entwicklung

Die Korridoralternative W3 betrifft hauptsächlich Flächen mit Widmung Baufläche-Wohngebiet sowie Straßen, im Süden werden auch geringfügig Baufläche-Mischgebiet und Freifläche-Landwirtschaftsgebiet berührt. Die entlang des Galgentobel ausgewiesene Freifläche-Freihaltegebiet ist vom Korridor ausgenommen. In diesem Bereich fanden im Jahr 2012 Maßnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes statt, in dessen Rahmen auch ehemalige Flächen Baufläche-Wohngebiet umgewidmet wurden.

Der Straßenkorridor verläuft entlang eines **Siedlungsentwicklungsgebietes**, das im Räumlichen Entwicklungskonzept (Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015) westlich der bestehenden Straße Am Tobel und südlich der L91 Alte Landstraße ausgewiesen ist. Dabei handelt es sich um Ortsverträgliches Gewerbe entlang der L91 sowie ein kurzfristig zu entwickelndes Siedlungsgebiet (**Mix entlang Landesstraße**) daran anschließend. Das landwirtschaftlich genutzte Gebiet ist bereits als Baufläche Wohngebiet gewidmet, ein Grundstück ist bereits bebaut (vgl. Abbildung 45). Für das nördliche Gebiet soll in den nächsten drei bis fünf Jahren ein Bebauungs- und Entschließungskonzept erstellt werden; eine schnelle Entwicklung ist jedoch nicht zu erwarten. Im Falle einer Umsetzung der Alternative W3 kann eine Beeinträchtigung durch die Landesstraße im Rahmen der Bebauungsplanung durch abgeschirmte und zurückgesetzte Lage der Wohnbebauung entsprechend berücksichtigt und reduziert werden.

Abbildung 45: *Flächenwidmung und Siedlungsentwicklungsgebiet, Teilbereich Alternative W3 (Quelle: VOGIS; REK Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015: Ausschnitt Zielplan)*

Die Korridoralternative berührt **keine baulichen Objekte**. Am südlichen Ende des Korridors ist ein bestehendes Wohngebäude in der Korridormitte ausgenommen: Zur Umsetzung einer Straße mit Mindestregelquerschnitt östlich des Gebäudes ist die Konsumation zugehöriger Freiflächen nicht auszuschließen.

Durch die Alternative W3 kommt es zu einer **Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Rathausumfeld** entlang der Werdenbergerstraße. Dadurch ergibt sich auch eine **Verschlechterung der Situation** im Bereich des **geplanten Quartiers Weststadt** mit zukünftigem Entwicklungsschwerpunkt insbesondere für Wohnzwecke. An der Situation im Bahnhofsbereich ändert sich nichts.

Ortsbild und Kulturgüter

Durch die Korridoralternative W3 sind **keine Kulturgüter betroffen**.

Der Korridor orientiert sich weitgehend an einer bestehenden Straße bzw. wird die Alternative W3 im Fall einer Umsetzung im Norden **in ein Siedlungsentwicklungsgebiet integriert**, das selbst in Zukunft eine ortsbildliche Veränderung in der noch offenen, landwirtschaftlich genutzten Fläche darstellt. Im Süden ist je nach zukünftigem Straßenverlauf innerhalb des Korridors ein Eingriff in die rund um das vom Korridor ausgenommene Wohngebäude bestehenden Gelände (befestigte Böschung, Erdwall) erforderlich, was zu einer **lokalen optische Veränderung** führt.

Verkehrssituation

Die Korridoralternative W3 bringt **keine Veränderung der Anbindung überörtlicher Verkehrserreger**.

Durch den Ausbau der bestehenden Verbindung zwischen der L91 und der L190 im Falle einer Umsetzung der Alternative W3 besteht prinzipiell die **Möglichkeit, das Busliniennetz** anhand dieser neuen Führung **anzupassen**.

Für die laut Zielkonzept westlich der Altstadt entlang der bestehenden L190 / Werdenbergerstraße vorgesehene **Landesradroute – Alltag**, die aufgrund des starken Kfz-Aufkommens vorübergehend in die St. Anna Straße verlegt wurde (vgl. Kapitel 5.1.4), bleibt im Falle einer Umsetzung der Alternative W3 der Nutzungskonflikt durch Erhöhung des Verkehrsaufkommens entlang der bestehenden L190 westlich der Altstadt aufrecht.

Auf mittlerer Höhe **quert der Korridor** im Bereich einer bestehenden Fußgängerbrücke über den Galgentobel eine **regionale Radroute** (vgl. REK Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015: Zielplan). Diese Querung muss im Fall einer Umsetzung der Korridoralternative W3 sowohl für Fußgänger als auch Radfahrer möglich bleiben.

7.1.3.4 Mensch und Gesundheit

Immissionen

Entsprechend den Berechnungen im Verkehrsmodell ist im Falle der Umsetzung der Alternative W3 mit einer **Entlastung** von verkehrsbedingten Immissionen im **Bereich der bestehenden L91 Alte Landstraße und der nördlichen Fohrenburgstraße** zu rechnen, wodurch sich eine Verbesserung für Wohnanrainer und auf kurzem Abschnitt auch am nordwestlichen Rand der Altstadt ergibt. Die **Verlagerung der Immissionen** betrifft **teilweise** Abschnitte, an denen **reine Wohngebiete** (Widmung Baufläche-Wohngebiet) angrenzen. Entlang Am Tobel ist durch das Siedlungsentwicklungsgebiet zudem zukünftig weitere Wohnbebauung betroffen. Durch entsprechende Planung (weniger sensible Mischnutzung als straßenorientierte Pufferzone) können Auswirkungen auf die Wohnbebauung jedoch gut abgemindert werden.

Verkehrssicherheit

Durch die Korridoralternative W3 ergibt in einem Teil des westlichen Nahbereichs der Altstadt eine verkehrliche Entlastung, ebenso kommt es aber entlang der Werdenbergstraße bis zum Kreuzungspunkt mit der bestehenden L190 (Postplatz) zu einer zusätzlichen Belastung. Eine **Entschärfung von Unfallhäufigkeitsstellen** ist daher **nur in geringem Umfang zu erwarten**. Eine Umsetzung der Alternative W3 betrifft auch Siedlungsbereiche, die erst in Entwicklung sind. Mit fortschreitender Entwicklung des Siedlungsgebiets Am Tobel sind auch ausreichend Querungsmöglichkeiten zu berücksichtigen.

7.1.3.5 (Landschaft und) Erholung

Die Korridoralternative W3 betrifft **keine erholungsrelevanten Landschaftsräume oder übergeordnete Freizeiteinrichtungen**.

7.1.3.6 Ressourcen und deren Nutzung

Boden

Der Korridor betrifft zu einem Teil derzeit noch landwirtschaftlich genutzte Flächen und damit unversiegelten Boden. Allerdings besteht für diesen Bereich ohnedies bereits eine Bebauungsabsicht (gewidmete Baufläche Wohngebiet).

Grundwasser

Der Korridor **betrifft keine Schutz- oder Schongebiete**, zudem befinden sich auch **keine Anlagen mit Wasserrechten** im Bereich des Korridors.

Oberflächengewässer

Die Korridoralternative berührt **keine Oberflächengewässer direkt**, verläuft aber auf einer Länge von ca. 280 m **außerhalb entlang des Galgentobel**, der hier mit der oberen Uferkante inkl. Gehölzbewuchs direkt an die bestehende Straße anschließt. Die Uferbereiche (vgl. Abbildung 46) sind als Freiflächen Freihaltegebiet gewidmet und im Hinblick auf Hochwassersicherheit von Bebauung ausgeschlossen.

Abbildung 46: Ufergehölz entlang Galgentobel (Foto: RaumUmwelt)

Im Rahmen einer Umsetzung der Alternative W3 sind in der Bau- und Betriebsphase Vorkehrungen zum **Schutz gegen jegliche Beeinträchtigung von Gewässer und Uferbereichen** vorzunehmen. Eine **etwaige Berührung der ausgewiesenen Hochwasserabflussbereiche** (vgl. Abbildung 22) könnte im Rahmen nachfolgender Planungsschritte eine **materienrechtliche Überprüfung** (Wasserrecht) erforderlich machen.

7.1.3.7 Naturraum und Ökologie

Von der Korridoralternative W3 sind **weder Schutzgebiete noch die Landesgrünzone** betroffen. Im Bereich des Korridors sind **keine Fundpunkte gefährdeter Tier- und Pflanzenarten** aus der Inatura Datenbank ausgewiesen.

Eine etwaige **Berührung der ausgewiesenen Hochwasserabflussbereiche** (vgl. Abbildung 22) bzw. der **Uferbereiche** könnte im Rahmen nachfolgender Planungsschritte eine **materienrechtliche Überprüfung** (Naturschutz) erforderlich machen.

7.1.3.8 Übersicht Schwächen / Risiken und Stärken / Chancen

In Tabelle 8 werden die wichtigsten **Schwächen bzw. Risiken** sowie **Stärken bzw. Chancen** der Korridoralternative W3 überblicksartig dargestellt.

| Kriterien | Schwächen / Risiken | Stärken / Chancen |
|--|--|---|
| Verkehrlich-funktionale Aspekte | keine Anbindung des Bahnhofs und der Betriebsstandorte am Äuleweg an die Landesstraße; Konflikt mit zielkonformer Führung Landesroute – Alltag westlich der Altstadt | Verkehrsverlagerungen aus einem Teilbereich des Altstadtumfelds |
| Technische Aspekte / Kosten | aufgrund Geländesituation technisch anspruchsvolle Einbindung in bestehende L190 | Kostengünstigste Alternative |
| Siedlungswesen | Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Rathausumfeld; Verschlechterung der Situation für innerstädtisches Entwicklungsgebiet Quartier Weststadt; kein Impuls zur Aufwertung der Bahnhofumfeldes; lokale Veränderung des Ortsbilds möglich (Eingriff in Gelände/ Erdwall) | - |
| Mensch und Gesundheit | Verlagerung der Immissionen betrifft teilweise reine Wohngebiete bzw. zukünftige Wohnanrainer (Am Tobel, Quartier Weststadt); keine Entlastung bestehender Unfallhäufungsstellen im westlichen Altstadtumfeld | teilweise Reduktion der Immissionsbelastung im westlichen Altstadtumfeld; Entlastung im Bestand (L91, nördliche Föhrenburgstraße) mit Wohnanrainern |
| Landschaft und Erholung | - | - |
| Ressourcen und deren Nutzung | - | - |
| Naturraum und Ökologie | - | - |

Tabelle 8: Bewertung Straßenkorridor Am Tobel (W3)

7.1.4 Straßenkorridor Quadrellastraße (W4)

7.1.4.1 Verkehrlich-funktionale Aspekte

Die Alternative W4 wurde in einem **Verkehrsmodell** (Besch und Partner 2016) berechnet (vgl. Verkehrsstärken absolut in Abbildung 47 und in Bezug zur Nullvariante in Abbildung 48). Bei einer Zunahme von im Vergleich zur Nullvariante 2025 von 1.800 Kfz/Tag Am Tobel sowie entlang der südlich anschließenden neu zu errichtenden Alternative W4 bis zur ASt. Bludenz-Bürs um 3.300-3.600 Kfz/Tag ergeben sich auch höhere Verkehrszahlen im Bereich der A14 westlich der ASt um 2.600 Kfz/Tag (westlich ASt Brandnertal um 1.800 Kfz/Tag) und geringfügig im Bereich südliche Bahnhofstraße/Hermann-Sanderstraße/südliche Wichnerstraße, Bahnhofplatz und Bürser Brücke (700 Kfz/Tag). Demgegenüber steht eine Entlastung der bestehenden L190 Werdenbergerstraße um 2.600 Kfz/Tag westlich der ASt Brandnertal, um 4.100 bzw. 5.600 Kfz/Tag westlich bzw. östlich Am Tobel und um 2.800 Kfz/Tag entlang der südlichen Mutterstraße und Bahnhofstraße.

Mit einer Abnahme von bis zu 1.000 Kfz/Tag sind weiters die nördliche Fohrenburgstraße und der Kaserplatz (600 Kfz/Tag) betroffen.

Abbildung 47: *Alternative W4 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)*

Die Alternative W4 ermöglicht eine weitere Verbesserung der **Anbindung eines überörtlichen Verkehrserregers** (Gewerbegebiet Quadrella) an das Landesstraßennetz und in weiterer Folge an die ASt

Bludenz-Bürs; die räumlich direkt neben dem Gewerbegebiet gelegene HAST Brandnertal ermöglicht nur die Verbindung in bzw. von Richtung Norden. An der Anbindung der übrigen vorhandenen überörtlich relevanten Verkehrserreger ändert sich nichts.

Abbildung 48: *Alternative W4 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)*

7.1.4.2 Technische Aspekte / Kosten

Ein mögliches Straßenbauvorhaben hat in der Alternative W4 eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von ca. 1.090 m. Damit ist sie die längste aller Alternativen.

Im Falle einer Umsetzung der Alternative W4 handelt es sich fast vollständig um eine **Neuerrichtung von Straßenabschnitten**. Entlang des Korridors muss die **A14 Rheintal / Walgau Autobahn** und das **Bahnareal** sowie **einige Gewässer**, u. a. die Ill, überbrückt werden (vgl. Abbildung 49 links). Auf Höhe Betriebsgelände Getzner Werkstoffe besteht ein Geländesprung zwischen Autobahnbegleitgehölz mit Fuß- und Radweg und tieferliegendem Betriebsgelände mit Stellplätzen (vgl. Abbildung 49 rechts). Insgesamt vier **Strommasten** liegen direkt im Korridor, u. a. einer im Bereich einer Engstelle am südlichen Ende des Korridors.

Aufgrund der Überlagerung mit einer örtlichen Hauptradroute – Alltag sollte entlang des Abschnitts südlich der A14 Rheintal / Walgau Autobahn **im Straßenquerschnitt ein Radweg enthalten** sein.

Abbildung 49: Technische Aspekte im Bereich der Korridoralternative W4 (Fotos: RaumUmwelt)

Der Korridor berührt am nördlichen und südlichen Ende teilweise **Altstandorte** gem. Altlastensanierungsgesetz (verdachtsflächenrelevant mit erhöhtem Gefährdungspotential bzw. auch unbekanntem Status); ebenso ist eine **Altablagerung** im landesinternen Verdachtsflächenkataster betroffen.

Die von der Abteilung VIIb des Landes Vorarlberg erstellte **Kostenermittlung** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1) ergibt für die Alternative W4 gerundete Gesamtkosten von **24,2 Mio. €**. Die damit insgesamt teuerste aller betrachteten Alternative (rd. 0,2 Mio. € teurer als die „Tunnelvariante lang“, Subalternative O4) liegt im Vergleich zu den anderen Alternativen westlich der Altstadt um rd. 15,1 Mio. € über dem Durchschnitt.

In die Kostenermittlung gingen die Grundablöse, Planungs- und Baukosten sowie die Risikoabdeckung ein; während im Vergleich mit den anderen Alternativen westlich der Altstadt die Grundablösekosten unterdurchschnittlich ausfallen, zeigen sich die Baukosten am teuersten von allen betrachteten Alternativen.

7.1.4.3 Siedlungswesen

Siedlungs-/ Wirtschaftsraum und -entwicklung

Der Korridor der Alternative W4 berührt sowohl unbebaute Flächen v. a. westlich der III und entlang der A14 Rheintal / Walgau Autobahn mit Widmung Freifläche Freihaltegebiet bzw. Gewässer (III, Galgentobel, Alvier, Getzner Unterwasserkanal) selbst, als auch in geringerem Umfang gewidmete Baufläche-Betriebsgebiet, Bahn und Straßen. Zwischen der III und der bestehenden L190 sind zusätzlich Baufläche-Mischgebiet und Freifläche-Landwirtschaftsgebiet betroffen.

Die Korridoralternative W4 betrifft sowohl entlang der III als auch des Galgentobel **Gewässerabschnitte**, an denen laut Räumlichem Entwicklungskonzept (REK Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015) die **Zielsetzung Begleitgrün an Bächen erhalten und entwickeln** besteht. Im Bereich der III, die mit ihrem **Ufergehölzbestand** zur Gliederung des Siedlungsgebietes beiträgt und als Erholungsraum dient (vgl. ebenda: Seite 34), kommt es im Falle einer Umsetzung der Alternative W4 auf jeden Fall zu einer **Unterbrechung** durch ein neues Brückenbauwerk.

Die Korridoralternative W4 enthält **mehrere bauliche Objekte**. Nördlich des Bahnareals sind drei **Gebäude** (altes Landwirtschaftsgebäude, Wohnhaus und Geschäftsgebäude) sowie Teile des **Areals der Fa. Gebrüder Weiss GmbH** inkl. Lagerhalle und Bürogebäude berührt. Je nach Straßenverlauf ist der Abriss von einem oder mehreren Objekten möglich, jedoch nicht unbedingt erforderlich. Die Konsumation des Bürogebäudes der Fa. Gebrüder Weiss GmbH würde voraussichtlich die Auflösung des Standorts nach sich ziehen. Zwischen Bahn und Ill werden Außenanlagen ohne Gebäude eines Gewerbebetriebes berührt; das Gelände steht im Landeseigentum. Südlich der A14 Rheintal / Walgau Autobahn sind keine Gebäude direkt betroffen, im Bereich eines vorhandenen Objektes am Gelände der Getzner Werkstoffe kommt es auf Höhe eines Strommasten zu einer Engstelle. Im Bereich des Betriebes Getzner Werkstoffe ist die Flächenverfügbarkeit aufgrund zu erwartender Expansionen als kritisch zu betrachten.

Durch die Alternative kommt es zu einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens im westlichen Nahbereich der Altstadt, wodurch die Möglichkeit für eine **städtebauliche Integration und Aufwertung des Rathausumfelds** geschaffen wird. Dadurch ergibt sich auch eine **Verbesserung der Situation** im Bereich des **geplanten Quartiers Weststadt** mit zukünftigem Entwicklungsschwerpunkt insbesondere für Wohnzwecke. Das Bahnhofumfeld wird vom Korridor nicht berührt, es erhöht sich allerdings das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich geringfügig.

Bei Umsetzung der Alternative W4 werden zwei Gewerbegebiete (Quadrella und bei ASt Bludenz-Bürs), die bisher nur über Stichstraßen aus dem öffentlichen Straßennetz erreichbar sind, an das Landesstraßennetz angebunden.

Ortsbild und Kulturgüter

Durch die Korridoralternative W4 sind **keine Kulturgüter betroffen**.

Unter den mehrfach erforderlichen **Querungen von Verkehrsinfrastruktur und Gewässern** stellt die Überbrückung des Bahnareals und daran anschließend der Ill die **stärkste ortsbildliche Veränderung** dar. Auch wenn die Sichtbarkeit aufgrund der optischen Abschirmung durch Lage und umgebenden Nutzungen bzw. Strukturen (Gewerbeareal im Norden, Uferbewuchs im Süden) **lokal beschränkt** bleibt, handelt es sich doch aufgrund der Breite der Querung um einen massiven baulichen Eingriff.

Im Norden betrifft der Korridor ein altes **Landwirtschaftsgebäude** (Werdenbergerstraße 65, GST .352/6), das von der Stadt Bludenz als ortsbildlich relevant angesehen wird. Im Falle der Umsetzung der Alternative sollte das Gebäude nach Möglichkeit erhalten bleiben.

Verkehrssituation

Die Korridoralternative W4 verbessert die **Anbindung des Gewerbegebiets Quadrella** und wirkt sich über die Gemeinde Bludenz hinaus auf die Verkehrssituation aus. Von der Erhöhung der Verkehrsstärken entlang der A14 Rheintal / Walgau Autobahn bzw. teilweise der neuen Alternative W4 sind die **Gemeinden Bürs und Nüziders betroffen**. Für Nüziders ergeben sich jedoch auch Verringerungen entlang

der bestehenden L190 sowie der Zufahrtsstraße zur HAST Brandnertal. Für die Gemeinde Bludenz ergibt sich mehrheitlich eine Entlastung der bestehenden L190 sowie des untergeordneten Straßennetzes u. a. im westlichen und südlichen Umfeld der Altstadt. Im Bereich des Bahnhofplatzes kommt es zu einer geringfügigen Erhöhung des Verkehrsaufkommens.

Vom Korridor ist **keine Buslinie** direkt betroffen. Durch die neue Verbindung zwischen der L190 und der L82 bzw. der ASt Bludenz-Bürs sind jedoch Umstrukturierungen bzw. Erweiterungen im Busliniennetz (Landbus) denkbar.

Die laut Zielkonzept westlich der Altstadt entlang der bestehenden L190 / Werdenbergerstraße vorgesehene **Landesradroute – Alltag**, die aufgrund des starken Kfz-Aufkommens vorübergehend in die St. Anna Straße verlegt wurde (vgl. Kapitel 5.1.4), kann im Falle einer Umsetzung der Alternative W4 durch Reduktion des Verkehrsaufkommens entlang der bestehenden L190 zielkonform geführt werden.

Auf gesamter Korridorlänge südlich der A14 Rheintal / Walgau Autobahn ist eine **Örtliche Hauptradroute – Alltag** (gem. Radverkehrskonzept) betroffen. Nördlich der Ill wird durch den Korridor ein Weg gequert, der als Landesroute – Alltag und Freizeitradroute ausgewiesen ist. Im Falle einer Umsetzung der Alternative W4 müssen sämtliche Verbindung, die auch für den Fußgängerverkehr eine Rolle spielen, weiterhin ermöglicht werden. Durch die Alternative W4 entsteht die **Chance auf eine neue Querung der Ill für den Fuß- und Radverkehr**.

7.1.4.4 Mensch und Gesundheit

Immissionen

Entsprechend den Berechnungen im Verkehrsmodell ist bei Umsetzung der Alternative W4 mit einer **weitreichenden Entlastung des bestehenden Straßennetzes** von verkehrsbedingten Immissionen – im Bereich des gesamten bestehenden L190 Werdenbergerstraße westlich der Altstadt sowie entlang der nördlichen Föhrenburgstraße, des Kasernplatzes, der Pulverturmstraße und der Bahnhofstraße – zu rechnen. Die Verbesserung betrifft den westlichen und südlichen Nahbereich der Altstadt sowie westlich des Rathauses auch einen Abschnitt an dem reine Wohngebiete (Widmung Baufläche-Wohngebiet) angrenzen. Eine **Belastung reiner Wohngebiete** ergibt sich Am Tobel, wobei durch das Siedlungsentwicklungsgebiet zukünftig noch von einer Erhöhung der Betroffenheit durch neue Wohnbebauung ausgegangen wird. In Bürs sind keine reinen Wohngebiete bzw. direkte Wohnanrainer betroffen.

Verkehrssicherheit

Die verkehrliche Entlastung im westlichen Nahbereich der Altstadt durch die Korridoralternative W4 **entschärft Unfallhäufungspunkte** an der bestehenden L190 Ecke Postplatz und Pulverturmstraße. Die Belegung bzw. Querungen von Verbindungen für den nicht motorisierten Individualverkehr, insbesondere Radverkehr, durch einen Straßenneubau innerhalb des Korridors sind im Rahmen der Umsetzung hinsichtlich Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.

7.1.4.5 (Landschaft und) Erholung

Die Korridoralternative W4 betrifft im Bereich der III mit Begleitgrün einen **Erholungsraum mit weggebundener Infrastruktur** (Radweg, Wanderweg).

Im Waldentwicklungsplan ist dem Wald südlich der III neben der **Schutzfunktion** auch eine **hohe Wertigkeit bei der Erholungsfunktion** zugewiesen; demnach handelt es sich um einen mit Bescheid erklärten **Erholungswald** (Quelle: VOGIS).

7.1.4.6 Ressourcen und deren Nutzung

Boden

Die Korridoralternative W4 betrifft zu einem guten Teil **bisher nicht versiegelte Flächen**. Der Gehölzbestand südlich der III stellt laut Waldentwicklungsplan (Quelle: VOGIS) einen **Wald mit übergeordneter Wohlfahrtsfunktion**¹⁸ dar. Südlich der A14 Rheintal / Walgau Autobahn existiert eine **Waldinsel mit Nutzfunktion**. Die übrigen vom Korridor betroffenen Bereiche sind **versiegelte Flächen** bzw. Randbereiche mit **anthropogen überprägtem Boden** oder aufgrund vorhandener Altablagerungen **vorbelastete und wenig sensible Bodenstandorte**.

Grundwasser

Die Korridoralternative W4 berührt **keine Schutz- oder Schongebiete**, enthält aber **Anlagen mit Wasserbenutzungsrechten**. Auf Höhe der Querung der III besteht ein **Einleitungspunkt des Getzner Unterwasserkanals**. Südlich der Korridorquerung der Autobahn besteht eine **Oberflächenentwässerung mit Retention** (Oberflächenwässer Getzner Werkstoffe GmbH).

Oberflächengewässer

Die Korridoralternative W4 berührt **offene Gewässerabschnitte der III**, des **Galgentobelbaches**, des **Alvier** und des **Getzner Unterwasserkanals**. Fast durchgehend sind die berührten Gewässerabschnitte bzw. entlang der III auch Uferzonen als **rote Gefahrenzone**¹⁹ ausgewiesen (vgl. Abbildung 23).

Im Rahmen einer Umsetzung der Alternative W4 sind in der Bau- und Betriebsphase Vorkehrungen zum **Schutz gegen jegliche Beeinträchtigung von Gewässer und Uferbereichen** vorzunehmen. Eine etwaige **Berührung der ausgewiesenen Hochwasserabflussbereiche** (vgl. Abbildung 22) macht voraussichtlich im Rahmen nachfolgender Planungsschritte eine **materienrechtliche Überprüfung** (Wasserrecht) erforderlich.

¹⁸ Die Wohlfahrtsfunktion stellt hier die positiven Einflüsse des Waldes auf den Ausgleich des Klimas und Reinigung dar.

¹⁹ „Die Rote Gefahrenzone umfasst jene Flächen, die durch Wildbäche oder Lawinen derart gefährdet sind, dass ihre ständige Benützung für Siedlungs- und Verkehrszwecke wegen der voraussichtlichen Schadenswirkungen des Bemessungsereignisses oder der Häufigkeit der Gefährdung nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich ist.“ (Auszug aus Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft vom 30. Juli 1976 über die Gefahrenzonenpläne, BGBl. Nr. 436/1976).

7.1.4.7 Naturraum und Ökologie

Von der Korridoralternative W4 sind **weder Schutzgebiete noch die Landesgrünzone** betroffen.

Im Nahbereich des Korridors ist ein **Fundpunkt gefährdeter Tier- und Pflanzenarten**²⁰ aus der Inatura Datenbank ausgewiesen. Im Zuge nachfolgender Planungsschritte sind ggf. vertiefende Untersuchungen zur Verifizierung des tatsächlichen Bestandes vorzusehen.

Bei den vom Korridor betroffenen Gehölzen zwischen III und Gewerbegebiet Quadrella handelt es sich um Bestände von **Eschen-Ulmen-Eichen-Auwald**. Entlang der III sind beiderseits **Ufergehölze** betroffen.

Die Berührung der ausgewiesenen **Hochwasserabflussbereiche** (vgl. Abbildung 22) bzw. der **Uferbereiche** sowie von **Auwäldern** machen im Rahmen nachfolgender Planungsschritte eine **materienrechtliche Überprüfung** (Naturschutz) erforderlich.

²⁰ Dabei handelt es sich um Algenaufwuchs im Bereich Alvier und Seitenbäche.

7.1.4.8 Übersicht Schwächen / Risiken und Stärken / Chancen

In Tabelle 9 werden die wichtigsten **Schwächen bzw. Risiken** sowie **Stärken bzw. Chancen** der Korridoralternative W4 überblicksartig dargestellt.

| Kriterien | Schwächen / Risiken | Stärken / Chancen |
|--|--|--|
| Verkehrlich-funktionale Aspekte | Erhöhung des Verkehrsaufkommens betrifft auch Nachbargemeinden Bürs und Nüziders; Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Bahnhofsbereich; keine Anbindung überörtlich relevanter Verkehrserreger an die Landesstraße; Betroffenheit örtlicher und übergeordneter Radrouten Alltag | Verkehrsverlagerung aus westlichem und südlichem Nahbereich der Altstadt; Verbesserung der Anbindung Gewerbegebiet Quadrella; zielkonforme Führung Landesroute – Alltag westlich der Altstadt |
| Technische Aspekte / Kosten | teuerste Alternative; Errichtung etlicher Kunstbauten erforderlich; Konflikte mit bestehender Infrastruktur (Maststandorte Freileitung) möglich; Flächenverfügbarkeit im Bereich eines expandierenden Betriebes (Getzner Werkstoffe) kritisch zu betrachten; Berührung einer Altablagerung aus dem landesinternem Verdachtsflächenkataster, Altstandorte mit erhöhtem Gefährdungspotential | - |
| Siedlungswesen | kein Impuls zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes; Umfangreiche Berührung von Freiflächen-Freihaltegebiet; Beeinträchtigung bzw. Gefährdung eines Betriebsstandortes (Gebr. Weiss) sowie Abbruch von Gebäuden möglich, ein ortsbildlich relevantes Gebäude potenziell betroffen; lokal massive Veränderung des Ortsbilds (Überbrückung Bahn und III) | Aufwertung des Rathausumfelds (durch Verkehrsverlagerung), Entlastung Altstadtumfeld; Verbesserung Situation für innerstädtisches Entwicklungsgebiet Quartier Weststadt |
| Mensch und Gesundheit | Belastung im Bestand (Am Tobel) mit angrenzenden Wohngebieten sowie zukünftigen Wohnanrainern | Reduktion der Immissionsbelastung im westlichen und südlichen Nahbereich der Altstadt; Entlastung der Umfallhäufungsstelle L190 / Pulverturmstraße und Ecke Postplatz; Entlastung im Bestand (bestehende L190, Fohrenburgstraße) mit angrenzenden Wohngebieten bzw. zukünftigen Wohnanrainern (Quartier Weststadt) |
| Landschaft und Erholung | Erholungsraum mit weggebundener Infrastruktur betroffen | - |
| Ressourcen und deren Nutzung | Berührung von Flächen (Gewässer, Wald) mit Schutz- bzw. Wohlfahrtsfunktion für den Siedlungsraum | - |
| Naturraum und Ökologie | Berührung naturschutzfachlich relevanter Auwaldbestände und Ufergehölze | - |

Tabelle 9: Bewertung Straßenkorridor Quadrellastraße (W4)

7.1.5 Nullalternative (W5)

Die **unmittelbaren Umweltauswirkungen** einer Nichtrealisierung der Verlegung der L190 **im Untersuchungsraum** sind – im Vergleich zur Realisierung – **überwiegend neutral** zu beurteilen, wie es beim Unterbleiben einer Planung stets der Fall ist.

7.1.5.1 Verkehrlich-funktionale Aspekte

Bei Nichtumsetzung der Verlegung bleibt das **Verkehrsnetz** bis auf die - in jedem Fall vorgesehene - Erhöhung der ASt Bludenz-Bürs **unverändert**. An der Anbindung überörtlich relevanter Verkehrserreger ändert sich nichts. Das Verkehrsaufkommen inkl. der verkehrlichen Belastungssituation rund um die Altstadt bleibt unverändert (vgl. Abbildung 9). Die Nullalternative widerspricht somit in jeder Hinsicht den verkehrlich-funktionalen Planungszielen (vgl. Kapitel 1.2).

7.1.5.2 Technische Aspekte / Kosten

Die Nullalternative verursacht **keinen unmittelbaren baulichen Aufwand oder Kosten**.

7.1.5.3 Siedlungswesen

Siedlungs-/ Wirtschaftsraum und -entwicklung

Ohne Umsetzung der Verlegung der L190 westlich der Altstadt ergeben sich **keine positiven Effekte** für eine **städtebauliche Integration** und **Aufwertung** des Rathausumfelds sowie des Bahnhofsumfelds.

Einige städtebauliche Entwicklungsabsichten sind planerisch bereits auf die Verlegung der L190 abgestellt; u. a. baut das innerstädtische Entwicklungsleitbild Strategie 2020 (vgl. Kapitel 5.1.5) auf dem Stand des Einreichprojektes 2013 auf. Somit würden diesen **stadtplanerischen und städtebaulichen Überlegungen** eine wesentliche **Grundlage** (hochwertige Anbindung, Entlastung durch Verlagerung) bzw. auch ein wichtiger Impuls für die Umsetzung (z. B. Bahnhofsvorstadt im Zusammenhang mit Grundeigentümern) **entzogen**. Für zukünftige Entwicklungsgebiete können sowohl Entlastungen als auch zusätzliche Belastungen unterbleiben (z. B. Quartier Weststadt, Am Tobel). Die Nullalternative widerspricht somit den städtebaulichen Planungszielen (vgl. Kapitel 1.2).

Ortsbild und Kulturgüter

Ohne Verlegung der L190 ergeben sich naturgemäß **keine unmittelbaren Veränderungen** für Kulturgüter oder das Ortsbild. Damit unterbleiben auch jegliche positive oder negative Effekte im Zusammenhang mit dem Erleben von Kulturgütern oder Auswirkungen auf das lokale Ortsbild; allenfalls kann jedoch davon ausgegangen werden, dass bei einer weiterhin kontinuierlichen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs im Altstadtumfeld die Erlebbarkeit der Bludenzener Altstadt abnimmt.

Verkehrssituation

Im Falle der Nichtverlegung der L190 bleibt die **Verkehrssituation**, wie für das Jahr 2025 mit den erwartbaren Entwicklungen prognostiziert, **unverändert**. Somit bleiben auch die **bekanntesten Belastungen** des Verkehrsnetzes bestehen bzw. werden unter der Annahme einer kontinuierlichen Zunahme des motorisierten Verkehrs zunehmen.

Das bestehende **Straßennetz mit vorhandenen Einbahnführungen, Radwegverbindungen und öffentlichem Verkehrsangebot** erfährt **keine Veränderung**, wofür sich im Rahmen der Verlegung der L190 und ggf. erforderlicher Umstrukturierungen des Straßennetzes ggf. die Gelegenheit ergeben würde.

7.1.5.4 Mensch und Gesundheit

Es kommt zu **keinen Verlagerungen von Verkehrsströmen** und daher auch zu **keiner Entlastung oder zusätzlichen Belastung** durch Lärm- und Luftschadstoffimmissionen.

Eine **Entschärfung von Unfallhäufungspunkten** an Kreuzungspunkten mit der L190 im westlichen Altstadtumfeld ist ohne eine Verlegung der L190 und entsprechender Reduktion des Verkehrsaufkommens im Altstadtumfeld laut den umfangreichen Erkenntnissen aus der Planungsgenese (vgl. Kapitel 1.1) **nicht erreichbar**, da bereits eine Vielzahl möglicher begleitender Maßnahmen ausgeschöpft sind. Die diesbezüglichen Planungsziele werden mit der Nullvariante somit verfehlt (vgl. Kapitel 1.2).

7.1.5.5 (Landschaft und) Erholung

Wird die L190 nicht verlegt, ergeben sich **keine Beeinträchtigungen** des Landschaftsraums sowie übergeordneter Erholungs- und Freizeitinfrastruktur.

7.1.5.6 Ressourcen und deren Nutzung

Bei Beibehaltung der bestehenden Landesstraße kommt es zu **keiner neuen Flächeninanspruchnahme** und somit zu **keinem Verbrauch der Ressource Boden**. Ebenso ergibt sich **keine Beeinträchtigung von Grund- oder Oberflächenwasser**.

7.1.5.7 Naturraum und Ökologie

Wird die L190 nicht verlegt, ergeben sich **keine Beeinträchtigungen für Naturraum und Ökologie**.

7.1.6 Nullalternative + (W6)

7.1.6.1 Verkehrlich-funktionale Aspekte

Die Nullalternative + W6 wurde in einem **Verkehrsmodell** (Besch und Partner 2016) berechnet (vgl. Verkehrsstärken absolut in Abbildung 50 und in Bezug zur Nullalternative in Abbildung 51). Es kommt zu einer Zunahme im Vergleich zur Nullvariante 2025 von 2.300 Kfz/Tag im Bereich der A14 zwischen den ASt Bludenz-Bürs und Brandnertal bzw. auf den neuen Rampen der damit vollwertigen ASt Brandnertal

um 1.100 bis 1.200 Kfz/Tag und entlang der bestehenden L82 als südlicher Zufahrt der ASt Brandnertal. Im Gegenzug werden die L5 als nördliche Zufahrt der ASt Brandnertal um 900 Kfz/Tag sowie die bestehende L190 bis zur Altstadt um 600 bis 1.100 Kfz/Tag entlastet. Ebenfalls eine Reduktion um 1.300 Kfz/Tag ergibt sich an der Bürser Hauptstraße als westlicher Zufahrt zur ASt Bludenz-Bürs.

Abbildung 50: Nullalternative + (W6) – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)

Die Nullalternative + verbessert die **Anbindung eines überörtlichen Verkehrserregers** (Gewerbegebiet Quadrella) an das hochrangige Straßennetz; die Verbesserung der Anbindung dieses Gewerbegebiets steht als Planungsziel jedoch nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Vorhaben einer Verlegung der L190 aus dem Altstadt von Bludenz. Die **übrige Anbindungssituation** für überörtlich relevante Verkehrserreger **ändert sich nicht**.

Im Bereich der HAST Brandnertal quert eine **Örtliche Hauptradroute – Alltag**, die Richtung Osten die A14 Rheintal / Walgau Autobahn südlich begleitet. Diese Verbindung sollte im Rahmen einer Umsetzung der Nullalternative + erhalten bleiben.

Abbildung 51: Nullalternative + (W6) – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)

7.1.6.2 Technische Aspekte / Kosten

Im Falle einer Umsetzung der Nullalternative + sind **kleinräumig bauliche Veränderungen mit Neuerichtung von Straßenabschnitten** erforderlich, die jedoch im Kompetenzbereich der Asfinag liegen. Durch die Bauarbeiten sind temporäre Beeinträchtigungen im Autobahnbetrieb möglich.

Je nach Quelle (vgl. Abbildung 21 bzw. Abbildung 22) liegt die bestehende HAST gänzlich innerhalb des **Hochwasserabschlussbereichs** HQ₃₀ (Schesabach) bzw. knapp außerhalb.

Die Nullalternative + liegt am Rand eines **nicht verdachtsflächenrelevanten Altstandorts**, eine Berührung ist nicht ausgeschlossen.

Die von der Abteilung VIIb des Landes Vorarlberg erstellte **Kostenermittlung** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1) ergibt für die Nullvariante + (W6) gerundete Gesamtkosten von **5 Mio. €**. Im Vergleich mit den anderen Alternativen westlich der Altstadt liegen die Kosten um 4,1 Mio. € unter dem Durchschnitt.

7.1.6.3 Siedlungswesen

Siedlungs-/ Wirtschaftsraum und -entwicklung

Der Vollausbau der HAST betrifft vorrangig Flächen mit Widmung Freifläche-Freihaltegebiet. Eine randliche Berührung von Baufläche-Betriebsgebiet und Baufläche-Mischgebiet und Wald ist möglich.

Die Verbesserung der **Anbindung des Gewerbegebiets Quadrella** wirkt sich positiv auf dessen **Standortqualität** aus.

Die Nullalternative + (W6) bewirkt eine (geringfügige) Verringerung des Verkehrsaufkommens entlang der bestehenden L190 westlich der Altstadt, wodurch die Möglichkeit für eine **städtebauliche Integration und Aufwertung des Rathausumfelds** geschaffen wird. Dadurch ergibt sich auch eine **Verbesserung der Situation** im Bereich des **geplanten Quartiers Weststadt** mit zukünftigem Entwicklungsschwerpunkt insbesondere für Wohnzwecke.

Östlich der HAST Brandnertal besteht beiderseits der A14 Rheintal / Walgau Autobahn laut Räumlichem Entwicklungskonzept (REK Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015) Gehölzbestand mit der **Zielsetzung Grünfläche halten und entwickeln**.

Ortsbild und Kulturgüter

Durch die Nullalternative + sind **keine Kulturgüter betroffen**. Der Ausbau betrifft einen **ortsbildlich vorbelasteten Raum**. Für südlich angrenzende Wohnbebauung können sich trotz vorhandenem Gehölzbestand **Sichtbeziehungen mit lokaler Beeinträchtigung** ergeben.

Verkehrssituation

Die Nullalternative + verbessert die **Anbindung des Gewerbegebiets Quadrella** und wirkt sich über die Gemeinde Bludenz hinaus auf die Verkehrssituation aus. Von der Erhöhung der Verkehrsstärken entlang der A14 Rheintal / Walgau Autobahn bzw. der südlichen Zufahrtsstraße ist die Gemeinde **Bürs** betroffen, im Gegenzug ergibt sich eine Verringerung der Verkehrszahlen auf der L82. Für die Gemeinde **Nüziders** ergibt sich ebenfalls entlang der A14 Rheintal / Walgau Autobahn eine Erhöhung, auf der nördlichen Zufahrtsstraße hingegen eine Verringerung der Verkehrszahlen. Für die Stadt **Bludenz** ergibt sich eine Entlastung der bestehenden L190 im westlichen und südlichen Umfeld der Altstadt.

Im Bereich der HAST Brandnertal quert die A14 Rheintal / Walgau Autobahn eine **Örtliche Hauptradroute – Alltag**. Diese Verbindung muss bei einer Umsetzung der Nullalternative + möglich bleiben.

7.1.6.4 Mensch und Gesundheit

Immissionen

Entsprechend den Berechnungen im Verkehrsmodell ist im Falle der Umsetzung der Nullalternative + mit einer **Entlastung von verkehrsbedingten Immissionen** entlang der bestehenden L190 / Werdenbergerstraße westlich der Altstadt und entlang der Bürser Hauptstraße zu rechnen, wodurch sich eine Verbesserung für teilweise vorhandene Wohnanrainer ergibt. Die **Verlagerung der Immissionsbelastung** betrifft mit der A14 Rheintal / Walgau Autobahn, der ASt Brandnertal und der L82 südlich davon weitgehend keine Wohngebiete.

Verkehrssicherheit

Die **verkehrliche Entlastung an einem Knotenpunkt** im westlichen Nahbereich der Altstadt kann zur Entschärfung der Unfallhäufungsstelle (L190 / Ecke Postplatz) beitragen.

7.1.6.5 (Landschaft und) Erholung

Die Nullalternative + W6 betrifft **keine erholungsrelevanten Landschaftsräume oder übergeordnete Freizeiteinrichtungen**.

7.1.6.6 Ressourcen und deren Nutzung

Boden

Die Nullalternative + betrifft überwiegend **bisher nicht versiegelte Flächen**. Der betroffene Gehölzbestand stellt laut Waldentwicklungsplan (Quelle: VOGIS) einen **Wald mit Nutzfunktion** dar. Die Nullalternative + betrifft Bodenstandorte im Umfeld bestehender Verkehrsinfrastruktur und Randbereiche von versiegelten Flächen (u. a. Gewerbegebiet), bei denen weitgehend von **anthropogener Überprägung** ausgegangen werden kann. Altstandorte oder Altablagerungen sind keine ausgewiesen.

Grundwasser

Die Nullalternative + berührt **keine Schutz- oder Schongebiete**. Im Bereich der HAST Brandnertal (Zufahrt Gewerbegebiet Quadrella zur Rampe) bestehen zwei **Anlagen mit Wasserrechten** (Bohrbrunnen und private Brauchwasserversorgungsanlage der Landesstraßenverwaltung Land Vorarlberg). Die Flächen, die für einen Vollausbau benötigt werden, betreffen keine Anlagen mit Wasserrechten.

Oberflächengewässer

Die Nullalternative + **berührt keine Oberflächengewässer direkt**, die gesamte bestehende HAST Brandnertal liegt aber im oder am **Rand des Hochwasserabflussbereich des Schesabach**. Durch den Vollausbau der ASt können demnach Flächen HQ₃₀ berührt werden. Eine Berührung von Hochwasserabflussbereichen macht im Rahmen nachfolgender Planungsschritte eine **materienrechtliche Überprüfung** (Wasserrecht) erforderlich.

7.1.6.7 Naturraum und Ökologie

Von der Nullalternative + W6 sind **weder Schutzgebiete noch die Landesgrünzone** betroffen.

Im Nahbereich des Korridors ist ein **Fundpunkt gefährdeter Tier- und Pflanzenarten**²¹ aus der Inatura Datenbank ausgewiesen. Im Zuge nachfolgender Planungsschritte sind ggf. vertiefende Untersuchungen zur Verifizierung des tatsächlichen Bestands vorzusehen.

²¹ Dabei handelt es sich um einen Grasfrosch innerhalb der bestehenden Rampen der HAST Brandnertal.

Bei den vom Vollausbau betroffenen Gehölzen südlich der ASt handelt es sich um **Pionierbestockung**, der möglicherweise randlich betroffene **Waldbestand** ist ein Eschen-Ulmen-Eichen-Auwald.

Die Berührung der ausgewiesenen **Hochwasserabflussbereiche** (vgl. Abbildung 22) bzw. der **Uferbereiche** sowie von **Auwäldern** machen im Rahmen nachfolgender Planungsschritte eine **materienrechtliche Überprüfung** (Naturschutz) erforderlich.

7.1.6.8 Übersicht Schwächen / Risiken und Stärken / Chancen

In der Tabelle 10 werden die wichtigsten **Schwächen bzw. Risiken** sowie **Stärken bzw. Chancen** der Nullalternative + W6 überblicksartig dargestellt.

| Kriterien | Schwächen / Risiken | Stärken / Chancen |
|--|---|---|
| Verkehrlich-funktionale Aspekte | keine Anbindung überörtlich relevanter Verkehrserreger an die Landesstraße; Erhöhung des Verkehrsaufkommens betrifft auch Nachbargemeinden Bürs und Nüziders; Querung einer Radroute Alltag | Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebiets Quadrella; geringfügige Verkehrsverlagerung aus dem westlichen Nahbereich der Altstadt; Verringerung des Verkehrsaufkommens betrifft auch Nachbargemeinden Bürs und Nüziders |
| Technische Aspekte / Kosten | baubedingt mögliche Beeinträchtigung des Autobahnbetriebes | - |
| Siedlungswesen | kein Impuls zur Aufwertung der Bahnhofumfeldes; Grünfläche / Gehölzstreifen entlang Autobahn (gem. Räumlichem Entwicklungskonzept) wird berührt | Verbesserung der Standortqualität des Gewerbegebiets; geringfügige Aufwertung des Rathausumfelds (durch geringfügige Verkehrsverlagerung); Verbesserung Situation für innerstädtisches Entwicklungsgebiet Quartier Weststadt |
| Mensch und Gesundheit | - | mögliche Entlastung einer Unfalldienststelle im westlichen Altstadtumfeld; zusätzliche Belastung durch Immissionen betrifft keine reinen Wohngebiete, Entlastung im Bestand (v. a. bestehende L190) mit teilweise angrenzenden Wohngebieten bzw. zukünftigen Wohnrainern (Quartier Weststadt) |
| Landschaft und Erholung | - | - |
| Ressourcen und deren Nutzung | Berührung von Gehölzfläche(n), ggf. Hochwasserabflussbereich | - |
| Naturraum und Ökologie | Berührung von Auwald möglich | - |

Tabelle 10: Bewertung Nullalternative + (W6)

7.1.7 Zusammenfassende Empfehlung einer Alternative westlich der Altstadt

Wichtigste Grundlage für die **Empfehlung** einer Korridoralternative für die Verlegung der L190 westlich der Altstadt sind die im Kapitel 1.2 formulierten **Planungsziele**. Ergänzt wird die vergleichende Betrachtung um weitere **Auswirkungen** auf die dargestellte Umwelt bzw. den Raum als solchen sowie **technische Aspekte** und zu erwartende **Kosten**.

Die **Nullalternative W5** zeigt naturgemäß **keine Wirkung** hinsichtlich der Erfüllung der Planungsziele. Die **Nullalternative + W6** weist dahingehend nur **sehr geringfügig positive Effekte**, u. a. eine partielle Entlastungswirkung, auf.

Bei der **Verlagerung von Verkehrsaufkommen** im westlichen Nahbereich der Altstadt und dadurch auch bei der **Reduktion von Immissionsbelastungen** durch die Verlegung der L190 zeigt die Alternative W1 weitreichend positive Wirkung. Bei der Alternative W2, die zusätzlich auch im nordwestlichen Altstadtumfeld eine Entlastung aufweist, kommt es hingegen – wie auch bei der Alternative W3 – stellenweise auch zu einer zusätzlichen Belastung im Altstadtumfeld. Die Alternative W4 zeigt insgesamt eine gute Wirkung, auch der südliche Nahbereich der Altstadt wird entlastet. Demgemäß schneiden die Alternativen W4 und W1 bezüglich der **Erhöhung der Verkehrssicherheit** auch besser als die Alternativen W2 und W3 ab.

Bei der **Anbindung übergeordneter Verkehrserreger** erreicht die Alternative W1 die meisten Standorte, wenn auch teilweise innerbetriebliche Einschränkungen damit verbunden sind; ein Verkehrserreger verliert den direkten Anschluss, die Erschließungssituation bleibt jedoch unverändert.

Das Planungsziel der **städtebaulichen Aufwertung von Rathaus- und Bahnhofsumfeld** wird durch die Alternative W1 vollständig abgedeckt, die Alternativen W2 und W4 zeigen zumindest positive Effekte für das Rathausumfeld.

Bezogen auf die weiteren betrachteten Themenbereiche zeigen sich unterschiedliche Alternativen von Vor- bzw. Nachteil. In Hinblick auf **technische Aspekte / Kosten, Landschaft und Erholung, Naturraum und Ökologie** sowie **Ressourcen und deren Nutzung** schneidet die Alternative W3 am besten ab. Die Alternative W1 zeigt sich – abgesehen von der Berührung offener Bachabschnitte – bei den naturräumlichen Aspekten weitgehend neutral, ist aber nach der Alternative W4 die zweitbeste, was auf die vergleichsweise hohen Kosten für die Grundablöse zurückzuführen ist. Im Hinblick auf das **Ortsbild** weisen alle Alternativen, abgesehen von der Alternative W4 mit nicht nur bautechnisch sondern auch optisch weitreichenderen Eingriffen, weitgehend vergleichbare und lokal beschränkte Auswirkungen auf.

Insgesamt erweist sich in der vergleichenden Betrachtung aller Alternativen westlich der Altstadt die **Alternative W1** am **geeignetsten im Hinblick auf die Erfüllung möglichst vieler Planungsziele**. In den Subalternativen W1a und W1b sind keine entscheidungsrelevanten Unterschiede gegeben. Eine vergleichende Darstellung der Alternativen westlich der Altstadt mit sämtlichen beschriebenen, relevanten Auswirkungen findet sich in Tabelle 11.

7.2 ALTERNATIVEN FÜR DEN ABSCHNITT ÖSTLICH DER ALTSTADT

7.2.1 Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - St. Peterstraße (O1)

7.2.1.1 Verkehrlich-funktionale Aspekte

Die Alternative O1 wurde in einem **Verkehrsmodell** (Besch und Partner 2016) berechnet (vgl. Verkehrsstärken absolut in Abbildung 52 und in Bezug zur Nullvariante in Abbildung 53). Bei einer Zunahme im Vergleich zur Nullvariante 2025 von 4.900 bis 5.000 Kfz/Tag entlang der südlichen Bahnhofstraße, Hermann-Sander-Straße und Ignaz-Wolf-Straße kommt es zu einer Abnahme um 2.900 Kfz/Tag entlang der Pulverturmstraße, um 3.200 Kfz/Tag entlang der bestehenden L190/ Werdenbergerstraße zwischen Sparkassenplatz und St. Peterstraße und um 4.000 Kfz/Tag im Bereich der Wichnerstraße.

Von einer Abnahme von bis zu 1.000 Kfz/Tag positiv betroffen sind weiters die Herrengasse (1.000 Kfz/Tag), die Untersteinstraße bis zur Kapuzinerstraße (900 Kfz/Tag) und daran anschließend ein Abschnitt der Unterfeldstraße (600 Kfz/Tag).

Abbildung 52: Alternative O1 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)

Die Alternative O1 bindet die Zufahrt zur geplanten Tiefgarage des Quartiers St. Jakob (Zufahrt über Ignaz-Wolf-Straße und öffentlichen Parkplatz in der Riedstraße) an das Landesstraßennetz an.

Im Falle einer Umsetzung der Alternative O1 **entfällt die bisherige Einbahnführung** im Bereich südliche Ignaz-Wolf-Straße. **Ebenso entfällt die Beanspruchung einer Gemeindestraße** für Verkehrsströme des Landesstraßenverkehrs.

Die bestehende Örtliche Hauptradroute – Alltag entlang der Wichnerstraße wird im Falle einer Umsetzung der Alternative O1 wesentlich entlastet. Aufgrund der bestehenden Radverbindung in der Ignaz-Wolf-Straße (mit Radfahrstreifen im Einbahnabschnitt) sollte im Straßenquerschnitt ein Radweg enthalten sein.

Abbildung 53: *Alternative O1 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)*

7.2.1.2 Technische Aspekte / Kosten

Ein mögliches Straßenbauvorhaben hat in der Alternative O1 eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von ca. 440 m.

Die Umsetzung erfolgt durch **Ausbau bestehender Gemeindestraßen**. Der **Brunnenbach** muss **gequert** werden. Aufgrund der bestehenden Radverbindung in der Ignaz-Wolf-Straße (mit Radfahrstreifen im Einbahnabschnitt) sollte im **Straßenquerschnitt ein Radweg enthalten sein**.

Der Korridor der Alternative O1 berührt zwei **Altstandorte** gem. Altlastensanierungsgesetz (verdachtsflächenrelevant). Die **Ablösung eines Gebäudes** ist erforderlich.

Die von der Abteilung VIIb des Landes Vorarlberg erstellte **Kostenermittlung** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1) ergibt für die Alternative O1 gerundete Gesamtkosten von **4,9 Mio. €**.

Die Kosten liegen damit im Vergleich mit den anderen Alternativen östlich der Altstadt um rd. 6,4 Mio. € unter dem Durchschnitt.

In die Kostenermittlung gingen die Grundablöse, Planungs- und Baukosten sowie die Risikoabdeckung ein; bei Planungs- und vor allem Baukosten ist die Alternative die günstigste im Vergleich mit den anderen Alternativen östlich der Altstadt, die Grundablösekosten liegen unter dem Durchschnitt.

7.2.1.3 Siedlungswesen

Siedlungs-/ Wirtschaftsraum und -entwicklung

Der Korridor der Alternative O1 berührt vorrangig Straßen sowie Flächen mit Widmung Baufläche-Mischgebiet bzw. Vorbehaltsfläche Baufläche-Mischgebiet (Stellfläche Ecke Riedstraße / Ignaz-Wolf-Straße, Kirche und Volksschule). Nördlich der Stellfläche wird zudem ein Gewässer (Brunnenbach) mit schmalen Streifen gewidmeter Freifläche-Freihaltegebiet berührt.

Die Korridoralternative verläuft am Rand des städtebaulichen Vorhabens **Quartier St. Jakob**, das zwischen Wichnerstraße / Werdenbergerstraße / Ignaz-Wolfstraße und Riedstraße geplant ist (vgl. Abbildung 11). Im Falle einer Umsetzung der Korridoralternative O1 ergibt sich für den geplanten **zentralen Stadtplatz** im Bereich Sparkassenplatz / Riedmüllerdenkmal eine Entlastung mit der Möglichkeit einer **Aufwertung des öffentlichen Raums** mit positiven Effekten auch für die nördlich und südlich angrenzenden innerstädtischen Entwicklungsbereiche Quartier Unterstein und Quartier St. Jakob.

Für den **Bereich Hl. Kreuzkirche und Volksschule** bleibt die **Barrierewirkung durch die bestehende L190** aufrecht.

Entlang des **Brunnenbachs** besteht laut Räumlichem Entwicklungskonzept (REK Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015) die Zielsetzung **Begleitgrün an Bächen erhalten und entwickeln**. Auf Höhe Sägeweg nördlich des Brunnenbachs quert der Korridor einen **ausgewiesenen innerörtlichen Fußweg**, diese Verbindung muss aufrecht erhalten bleiben.

Der Korridor der Alternative O1 reicht zur Unterbringung des Straßenquerschnitts grundsätzlich bis zu den angrenzenden Hauskanten. Im Kreuzungsbereich Hermann-Sander-Straße / Ignaz-Wolf-Straße ist aufgrund der erforderlichen Kurvenradien ein **Wohngebäude direkt betroffen**. Aufgrund der städtebaulichen Bedeutung an dieser Stelle sollte im Falle des Abrisses jedenfalls Ersatz durch Neubau erfolgen.

Ortsbild und Kulturgüter

Durch die Korridoralternative O1 sind **keine Kulturgüter direkt betroffen**.

Am nordöstlichen Ende des Korridors liegt die **Katholische Pfarrkirche Hl. Kreuz** (vgl. Abbildung 54), die ein geschütztes **Denkmal** (gem. Verordnung / § 2a Denkmalschutzgesetz) darstellt. Das Gebäude ist nicht direkt betroffen, der Korridor berührt jedoch **Außenanlagen des Kirchenareals** (Grünfläche mit Baumbestand, Zugang, Parkplätze).

Eingriffe in die **Außenanlagen** im Rahmen einer Umsetzung der Korridoralternative O1 würden sich jedenfalls auf das **lokale Ortsbild** auswirken, auf eine entsprechend hochwertige Begleitplanung sollte Bedacht genommen werden.

Durch die angesprochene Möglichkeit zur Aufwertung des öffentlichen Raums im Falle einer Umsetzung der Alternative O1 kann indirekt – mit entsprechender baulicher Umgestaltung – auch zur **Verbesserung des lokalen Ortsbilds** beigetragen werden.

Abbildung 54: Hl. Kreuz Kirche mit Außenanlagen (Foto: RaumUmwelt)

Verkehrssituation

Die Korridoralternative O1 verbessert die Anbindung zur Tiefgarage des geplanten Quartiers St. Jakob.

Im Falle einer Umsetzung der Alternative O1 entfällt die bisherige Einbahnführung im Bereich südliche Ignaz-Wolf-Straße.

Übergeordnete Radwege bzw. Radrouten verlaufen nicht innerhalb des Korridors. Am westlichen Ende des Korridors im Kreuzungsbereich Wichnerstraße – Hermann-Sanderstraße besteht eine **Unterführung des Bahnhofareals für Fußgänger und Radfahrer** (Radrouten u. a. Richtung Bürs und Feldkirch).

7.2.1.4 Mensch und Gesundheit

Immissionen

Entsprechend den Berechnungen im Verkehrsmodell ist im Falle der Umsetzung der Alternative O1 mit einer **Entlastung des bestehenden Straßennetzes im Nahbereich der Altstadt** (nördlich, südlich und östlich) von verkehrsbedingten Immissionen zu rechnen. Die Verlagerung betrifft insgesamt keine reinen

Wohngebiete (Baufläche-Wohngebiet), jedoch entlang der Hermann-Sander-Straße und vor allem Ignaz-Wolf-Straße Baufläche-Mischgebiet mit überwiegender Wohnbebauung. Sensible **öffentliche Einrichtungen bzw. Freiräume** (Spielplatz, teilweise Kirche und Schule) entlang der bestehenden L190 / westliche Werdenbergerstraße sind von der Verkehrsreduktion positiv betroffen.

Verkehrssicherheit

Die verkehrliche Entlastung im Nahbereich der Altstadt durch die Korridoralternative O1 verbessert die Situation für diesen auch stark vom nicht motorisierten Individualverkehr frequentierten Bereich. Der öffentliche Raum im Bereich Sparkassenplatz – Riedmüllerdenkmal kann im Falle einer Umsetzung der Alternative O1 für diese Verkehrsteilnehmer aufgewertet werden. Seitens der Stadt Bludenz angedachte verkehrsorganisatorische Maßnahmen (z. B. Begegnungszone) könnten dadurch ermöglicht werden. Die Situation im Bereich Hl. Kreuz Kirche – Schule wird insgesamt nicht verändert.

Durch Umsetzung der Alternative O1 erhöht sich die **Verkehrssicherheit entlang der Örtlichen Haupt- radroute – Alltag** in der Wichnerstraße.

Die sichere **Querungsmöglichkeit des innerörtlichen Fußweges** (Sägeweg) bzw. der Fuß- und Radwegunterführung am westlichen Rand des Korridors müssen im Rahmen einer Umsetzung gewährleistet werden.

7.2.1.5 (Landschaft und) Erholung

Die Korridoralternative O1 betrifft **keine erholungsrelevanten Landschaftsräume oder übergeordnete Freizeiteinrichtungen**.

7.2.1.6 Ressourcen und deren Nutzung

Boden

Die Korridoralternative O1 betrifft weitgehend Straßenflächen und befestigte Randbereiche. Sehr randlich sind einige **nicht versiegelte Flächen** ((Vor)Gärten, Kleingarten, Grünfläche bei Kirche) betroffen, teilweise auch als **Altstandorte** gem. Altlastensanierungsgesetz (verdachtsflächenrelevant) ausgewiesen; insgesamt handelt es sich um **anthropogen überprägte Bodenstandorte**.

Grundwasser

Die Korridoralternative O1 berührt **weder Schutz- oder Schongebiete noch Anlagen mit Wasserbenutzungsrechten**.

Oberflächengewässer

Der Korridor quert den **Brunnenbach** im Bereich einer bestehenden Brücke (Ignaz-Wolf-Straße). Durch die erforderliche Straßenverbreiterung inkl. bestehender Brücke kommt es zu einer unwesentlichen zu-

sätzlichen **Überplattung des offenen Bachverlaufs**, in diesem Bereich besteht **kein ausgeprägter Ufergehölbewuchs**. Im Rahmen einer Umsetzung der Alternative O1 sind in der Bau- und Betriebsphase Vorkehrungen zum **Schutz gegen jegliche Beeinträchtigung von Gewässer und Uferbereichen** vorzunehmen.

7.2.1.7 Naturraum und Ökologie

Von der Korridoralternative O1 sind **weder Schutzgebiete noch die Landesgrünzone** betroffen.

Im Nahbereich des Korridors sind **Fundpunkte gefährdeter Tier- und Pflanzenarten**²² aus der Inatura Datenbank ausgewiesen. Im Zuge nachfolgender Planungsschritte sind ggf. vertiefende Untersuchungen zur Verifizierung des tatsächlichen Bestandes vorzusehen.

7.2.1.8 Übersicht Schwächen / Risiken und Stärken / Chancen

In der Tabelle 12 werden die wichtigsten **Schwächen bzw. Risiken** sowie **Stärken bzw. Chancen** der Korridoralternative O1 überblicksartig dargestellt.

| Kriterien | Schwächen / Risiken | Stärken / Chancen |
|--|--|--|
| Verkehrlich-funktionale Aspekte | keine Verbesserung der Zufahrt zum Betriebsgelände Getzner Textil AG | Verkehrsverlagerung aus dem östlichen, südlichen und nördlichen Nahbereich der Altstadt; Verbesserung der Anbindung der Tiefgarage des geplanten Quartiers St. Jakob; Entlastung einer Örtlichen Hauptradroute – Alltag; Entfall der Beanspruchung Gemeindestraße für Verkehrsströme des Landesstraßenverkehrs |
| Technische Aspekte / Kosten | Berührung von Altstandorten gem. Altlastensanierungsgesetz (verdachtsflächenrelevant). | kostengünstigste Alternative östlich der Altstadt |
| Siedlungswesen | Abriss eines städtebaulich wichtigen Gebäudes erforderlich; Eingriff ins Ortsbild im Bereich Hl. Kreuzkirche möglich | Verkehrsentlastung als Voraussetzung zur Aufwertung öffentlicher Raum Sparkassenplatz-Riedmüllerdenkmal (zentraler Stadtplatz) mit positiven Effekten auch für innerstädtische Entwicklungsgebiete |
| Mensch und Gesundheit | Belastung bestehender Straßenabschnitte abseits der Altstadt mit überwiegender Wohnbebauung | Reduktion der Immissionsbelastung im nördlichen, südlichen und östlichen Nahbereich der Altstadt sowie im Umfeld einzelner sensibler öffentlicher Einrichtungen / Freiräume; Erhöhung der Verkehrssicherheit für nicht motorisierten Individualverkehr im Nahbereich der Altstadt |
| Landschaft und Erholung | - | - |
| Ressourcen und deren Nutzung | - | - |
| Naturraum und Ökologie | - | - |

Tabelle 12: Bewertung Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - St. Peterstraße (O1)

²² Dabei handelt es sich um eine Fledermaus (Kleiner Abendsegler) in der Grünfläche südlich der Hl. Kreuzkirche sowie um eine Mönchsgrasmücke im Bereich öffentlicher Parkplatz Riedstraße / Ignaz-Wolf-Straße.

7.2.2 Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - Werkskanal (O2)

7.2.2.1 Verkehrlich-funktionale Aspekte

Die Alternative O2 wurde in einem **Verkehrsmodell** (Besch und Partner 2016) berechnet (vgl. Verkehrsstärken absolut in Abbildung 55 und in Bezug zur Nullvariante in Abbildung 56). Es kommt zu einer Zunahme im Vergleich zur Nullvariante 2025 von 5.600 bis 5.600 Kfz/Tag entlang der südlichen Bahnhofstraße, Hermann-Sander-Straße und Ignaz-Wolf-Straße sowie um 600-700 Kfz/Tag entlang eines Abschnitts der Schulstraße und im Bereich der Bürser Brücke. Im Gegenzug kommt es zu einer Abnahme um 2.900 Kfz/Tag entlang der Pulverturmstraße, um 3.400 Kfz/Tag entlang der bestehenden L190/ Werdenbergerstraße zwischen Sparkassenplatz und St. Peterstraße und um 3.900 Kfz/Tag im Bereich der Wichnerstraße.

Abbildung 55: Alternative O2 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)

Die Alternative bindet die Zufahrt zur geplanten **Tiefgarage des Quartiers St. Jakob** (Zufahrt über Ignaz-Wolf-Straße und öffentlichen Parkplatz in der Riedstraße) an das Landesstraßennetz an.

Im Rahmen einer Umsetzung der Alternative O2 kann die bestehende **Anbindung** des Betriebes **Getzner Textil AG** an die Landesstraße (St. Peterstraße) **verbessert** werden.

Im Falle einer Umsetzung der Alternative O2 **entfällt die bisherige Einbahnführung** im Bereich südliche Ignaz-Wolf-Straße. **Ebenso entfällt die Beanspruchung einer Gemeindestraße** für Verkehrsströme des Landesstraßenverkehrs.

Die bestehende **Örtliche Hauptradroute** - Alltag entlang der Wichnerstraße wird im Falle einer Umsetzung der Alternative O2 **wesentlich entlastet**. Aufgrund der bestehenden **Radverbindung** in der Ignaz-Wolf-Straße (mit Radfahrstreifen im Einbahnabschnitt) sollte im Straßenquerschnitt ein Radweg enthalten sein.

Abbildung 56: *Alternative O2 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)*

7.2.2.2 Technische Aspekte / Kosten

Ein mögliches Straßenbauvorhaben hat in der Alternative O2 eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von ca. 520 m.

Die Umsetzung erfolgt durch **Ausbau bestehender Gemeindestraßen**, die **Errichtung eines neuen Straßenabschnitts** ist möglich. Der **Brunnenbach** muss gequert werden, zwischen Brunnenbach und bestehender L190 Werdenbergerstraße bzw. St. Peterstraße muss ein **Niveauunterschied** von ca. 6 m überwunden werden (Wiesenhang; vgl. Abbildung 57).

Aufgrund der bestehenden Radverbindung in der Ignaz-Wolf-Straße (mit Radfahrstreifen im Einbahnabschnitt) sollte im **Straßenquerschnitt ein Radweg enthalten sein**.

Der Korridor der Alternative O2 berührt **Altstandorte** gem. Altlastensanierungsgesetz, teilweise verdachtsflächenrelevant mit erhöhtem Gefährdungspotential. Die **Ablösung eines Wohngebäudes** ist erforderlich. Je nach Straßenverlauf können auch **Gebäude der Getzner Textil AG** (Getzner Shop, Wirtschaftsgebäude / Garage außer Nutzung) sowie zumindest ein **gemauerter Schuppen** im Bereich der Kleingartenanlage betroffen sein.

Die von der Abteilung VIIb des Landes Vorarlberg erstellte **Kostenermittlung** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1) ergibt für die Alternative O2 gerundete Gesamtkosten von **8,4 Mio. €**. Die Kosten liegen damit im Vergleich mit den anderen Alternativen östlich der Altstadt um rd. 2,9 Mio. € unter dem Durchschnitt.

In die Kostenermittlung gingen die Grundablöse, Planungs- und Baukosten sowie die Risikoabdeckung ein; während die Planungs- und vor allem die Baukosten unterdurchschnittlich sind, ergeben sich die höchsten Kosten für die Grundablöse im Vergleich mit allen Alternative östlich der Altstadt (insgesamt die zweithöchsten nach der Alternative W1).

7.2.2.3 Siedlungswesen

Siedlungs-/ Wirtschaftsraum und -entwicklung

Der Korridor der Alternative O2 berührt neben Straßen vorrangig Flächen mit Widmung Baufläche-Mischgebiet bzw. Vorbehaltsfläche Baufläche-Mischgebiet (Stellfläche Ecke Riedstraße / Ignaz-Wolfstraße und Baufläche-Betriebsgebiet. Auf einer Länge von rd. 200 m wird zudem ein Gewässer (Brunnenbach) mit an zwei Abschnitten schmalen Streifen gewidmeter Freifläche-Freihaltegebiet berührt.

Die Korridoralternative verläuft teilweise am Rand des städtebaulichen Vorhabens **Quartier St. Jakob**, das zwischen Wichnerstraße / Werdenbergerstraße / Ignaz-Wolfstraße und Riedstraße geplant ist (vgl. Abbildung 11). Im Falle einer Umsetzung der Korridoralternative O1 ergibt sich für den geplanten **zentralen Stadtplatz** im Bereich Sparkassenplatz / Riedmüllerdenkmal eine Entlastung mit der Möglichkeit einer **Aufwertung des öffentlichen Raums** mit positiven Effekten auch für die nördlich und südlich angrenzenden innerstädtischen Entwicklungsbereiche Quartier Unterstein und Quartier St. Jakob.

Zudem wird durch die Entlastung von Verkehrsaufkommen im **Bereich Hl. Kreuzkirche und Volksschule** die **Barrierewirkung durch die bestehende L190 wesentlich abgeschwächt**, auch hier entsteht die Möglichkeit zur **Aufwertung des öffentlichen Raums**.

Zwischen Riedstraße und Brunnenbach betrifft der Korridor eine **Kleingartenanlage** (Widmung Baufläche-Mischgebiet, vgl. Abbildung 58). Die Kleingartenanlage wird von einigen Arbeitern der Fa. Getzner genutzt, in deren Eigentum sich die Fläche befindet.

Der Korridor der Alternative O2 reicht zur Unterbringung des Straßenquerschnitts grundsätzlich bis zu den angrenzenden Hauskanten. Im Kreuzungsbereich Hermann-Sander-Straße / Ignaz-Wolf-Straße ist

aufgrund der erforderlichen Kurvenradien ein **Wohngebäude direkt betroffen**. Aufgrund der städtebaulichen Bedeutung an dieser Stelle sollte jedenfalls Ersatz durch einen Neubau erfolgen.

Im Bereich der Getzner Textil AG sind vom Korridor Teile des **Betriebsgeländes sowie Gebäude** (u. a. Getzner Shop, Stellplätze) betroffen. Seitens der Betreiber bestehen **Erweiterungsabsichten** am Gelände (u. a. im Anschluss an bestehende Gebäude in Richtung Bleichestraße) sowie ggf. eine Neuorganisation / Nutzungsänderung des Bereiches um den Fabriksverkauf; im Falle einer Umsetzung der Alternative O2 könnte dies ein Impulsgeber sein; eine entsprechende Abstimmung mit den Betreibern muss erfolgen.

Abbildung 57: Niveaunterschied im Osten des Korridors O2 / Betriebsflächen Getzner Textil AG (Foto: RaumUmwelt)

Entlang des **Brunnenbachs** besteht laut Räumlichem Entwicklungskonzept (REK Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015) die Zielsetzung **Begleitgrün an Bächen erhalten und entwickeln**, Eingriffe sind in diesem Bereich auf das nötige Minimum zu beschränken. Südlich der Kirche quert der Korridor einen **ausgewiesenen innerörtlichen Fußweg**, diese Verbindung muss aufrecht erhalten bleiben.

Ortsbild und Kulturgüter

Durch die Korridoralternative O2 sind **keine Kulturgüter betroffen**. Die **Katholische Pfarrkirche Hl. Kreuz** (vgl. Abbildung 54), die ein **geschütztes Denkmal** (gem. Verordnung / § 2a Denkmalschutzgesetz) darstellt, liegt inkl. Außenanlagen **außerhalb des Korridors**.

Eine Konsumation von Flächen der **Kleingartenanlage**, des **Brunnenbachs inkl. Begleitgehölz** sowie des **unbebauten Wiesenhangs** (vgl. Abbildung 57) wirkt sich negativ auf das lokale Ortsbild aus. Durch die angesprochene Möglichkeit zur **Aufwertung des öffentlichen Raums** im Falle einer Umsetzung der Alternative O2 kann indirekt – mit entsprechender baulicher Umgestaltung – auch zur **Verbesserung des lokalen Ortsbilds** beigetragen werden.

Verkehrssituation

Die Korridoralternative O2 verbessert die **Anbindung der Tiefgarage des geplanten Quartiers St. Jakob**.

Im Falle einer Umsetzung der Alternative O1 **entfällt die bisherige Einbahnführung** im Bereich südliche Ignaz-Wolf-Straße.

Übergeordnete Radwege bzw. Radrouten verlaufen nicht innerhalb des Korridors. Am westlichen Ende des Korridors im Kreuzungsbereich Wichnerstraße – Hermann-Sanderstraße besteht eine Unterführung des Bahnhofareals für Fußgänger und Radfahrer (Radrouten u. a. Richtung Bürs und Feldkirch; Unterführung „Schieben von Fahrrädern gestattet“).

7.2.2.4 Mensch und Gesundheit

Immissionen

Entsprechend den Berechnungen im Verkehrsmodell ist im Falle der Umsetzung der Alternative O2 mit einer **Entlastung des bestehenden Straßennetzes im Nahbereich der Altstadt** (nördlich, südlich und östlich) von verkehrsbedingten Immissionen zu rechnen. Die Verlagerung betrifft insgesamt keine reinen Wohngebiete (Baufläche-Wohngebiet), jedoch entlang der Hermann-Sander-Straße, Ignaz-Wolf-Straße und auch entlang der neuen Verbindung über die Riedstraße Baufläche-Mischgebiet mit überwiegender Wohnbebauung. Die Hermann-Sander-Straße und Ignaz-Wolf-Straße sind im Bestand schon Teile der Landesstraßenführung (Einbahn), mit der Riedstraße ist jedoch ein Straßenabschnitt von einer starken Verkehrsbelastung betroffen, der im Bestand nur eine **sehr geringes Verkehrsaufkommen** aufweist.

Mehrere **sensible öffentliche Einrichtungen bzw. Freiräume** (Spielplatz, Kirche und Schule) entlang der bestehenden L190 / Werdenbergerstraße bis St. Peterstraße sind von der Verkehrsreduktion positiv betroffen.

Verkehrssicherheit

Die verkehrliche Entlastung im Nahbereich der Altstadt durch die Korridoralternative O2 verbessert die Situation für diesen auch stark vom nicht motorisierten Individualverkehr frequentierten Bereich. Der **öffentliche Raum** im Bereich Sparkassenplatz – Riedmüllerdenkmal kann im Falle einer Umsetzung der Alternative O2 für diese Verkehrsteilnehmer **aufgewertet** werden. Seitens der Stadt Bludenz angedachte **verkehrsorganisatorische Maßnahmen** (z. B. Begegnungszone) könnten dadurch **ermöglicht** werden. Ebenso verbessert sich die Situation im **Bereich HI. Kreuz Kirche – Schule**. Planerische Überlegungen dazu seitens der Stadt Bludenz werden abhängig von der Entscheidung über die Verlegung der L190 konkretisiert.

Durch Umsetzung der Alternative O1 erhöht sich die **Verkehrssicherheit entlang der Örtlichen Haupt-radroute - Alltag** in der Wichnerstraße.

Die sichere **Querungsmöglichkeit des innerörtlichen Fußweges** (südlich der Kirche) bzw. der Fuß- und Radwegunterführung am westlichen Rand des Korridors muss im Rahmen einer Umsetzung gewährleistet werden.

7.2.2.5 (Landschaft und) Erholung

Die Korridoralternative O2 **betrifft keine erholungsrelevanten Landschaftsräume oder übergeordnete Freizeiteinrichtungen.**

Die vom Korridor berührte **Kleingartenanlage** ist als **untergeordnete erholungsrelevante Einrichtung** zu betrachten, da sie nur wenigen Personen in privater Nutzung zur Verfügung steht.

7.2.2.6 Ressourcen und deren Nutzung

Boden

Die Korridoralternative O2 betrifft zu einem guten Teil **Straßenflächen** und **befestigte Randbereiche**. Ab Höhe Riedstraße sind jedoch auch einige **unversiegelte Flächen** (v. a. Kleingarten, Wiesenhang) betroffen. Die gartenbaulichen Tätigkeiten in der Kleingartenanlage stellen **kleinräumig eine intensive Bodennutzung** dar.

Abbildung 58: Kleingarten im Bereich Riedstraße (Foto: RaumUmwelt)

Der Korridor **berührt Altstandorte gem. Altlastensanierungsgesetz**, die teilweise als verdachtsflächenrelevant mit erhöhtem Gefährdungspotential ausgewiesen sind.

Grundwasser

Die Korridoralternative O2 berührt **weder Schutz- noch Schongebiete.**

Am Rand des Korridors wird ein Grundstück berührt, auf dem **mehrere Punktanlagen mit Wasserrechten** bestehen (Zwangsversickerung und Grundwasserwärme-Pumpe Römisch-katholische Pfarrpfünde)

zum Hl. Laurentius). Im Bereich des **Brunnenbachs** berührt der Korridor eine Punktanlage mit Wasserrechten (Einleitungspunkt Getzner Textil AG; Teil von Brauchwasser Getzner Textil AG). Eine Betroffenheit bzw. Beeinträchtigung der Anlagen ist im Falle einer Umsetzung der Alternative O2 **abzuklären**.

Oberflächengewässer

Die Korridoralternative O2 berührt den **Brunnenbach** auf einer Länge von rd. 220 m; dieser verläuft hier in offener Lage, unterbrochen nur durch drei Straßenbrücken. Zumindest einseitig sind **uferbegleitende Baumgehölze** vorhanden. Die **Überplattung offener Bachverläufe** ist prinzipiell als sensibel zu betrachten und auf ein unbedingt notwendiges Maß zu beschränken. Im Rahmen der Umsetzung ist jegliche baubedingte **Verunreinigung oder Beeinträchtigung von Gewässern und Uferbereichen** zu vermeiden.

7.2.2.7 Naturraum und Ökologie

Von der Korridoralternative O2 sind **weder Schutzgebiete noch die Landesgrünzone** betroffen.

Im Nahbereich des Korridors sind **Fundpunkte gefährdeter Tier- und Pflanzenarten**²³ aus der Inatura Datenbank ausgewiesen. Im Zuge nachfolgender Planungsschritte sind ggf. vertiefende Untersuchungen zur Verifizierung des tatsächlichen Bestandes vorzusehen.

²³ Dabei handelt es sich um eine Fledermaus (Kleiner Abendsegler) in der Grünfläche südlich der Hl. Kreuzkirche sowie um eine Mönchsgrasmücke im Bereich öffentlicher Parkplatz Riedstraße / Ignaz-Wolf-Straße.

7.2.2.8 Übersicht Schwächen / Risiken und Stärken / Chancen

In der Tabelle 13 werden die wichtigsten **Schwächen bzw. Risiken** sowie **Stärken bzw. Chancen** der Korridoralternative O2 überblicksartig dargestellt.

| Kriterien | Schwächen / Risiken | Stärken / Chancen |
|--|--|--|
| Verkehrlich-funktionale Aspekte | - | Verkehrsverlagerung aus dem östlichen, südlichen und nördlichen Nahbereich der Altstadt; Verbesserung der Anbindung der Tiefgarage des geplanten Quartiers St. Jakob; mögliche Verbesserung der Zufahrt zum Betriebsgelände Getzner Textil AG (St. Peterstraße); Entlastung einer Örtlichen Hauptroute – Alltag; Entfall der Beanspruchung Gemeindestraße für Verkehrsströme des Landesstraßenverkehrs |
| Technische Aspekte / Kosten | Berührung von Altstandorten gem. Altlastensanierungsgesetz (tlw. verdachtsflächenrelevant mit erhöhtem Gefährdungspotential); möglicher neuer Straßenabschnitt im Bereich Niveauunterschied von ca. 6 m | - |
| Siedlungswesen | Abriss eines städtebaulich wichtigen Gebäudes erforderlich; lokale Veränderung des Ortsbildes durch Konsumation von Kleingartenanlage, Bach und Wiesenhang | Verkehrsentlastung als Voraussetzung zur Aufwertung öffentlicher Raum Sparkassenplatz-Riedmüllerdenkmal (zentraler Stadtplatz) mit positiven Effekten auch für innerstädtische Entwicklungsgebiete; Aufwertung öffentlicher Raum zwischen Kirche und Volksschule |
| Mensch und Gesundheit | Belastung bestehender Straßenabschnitte abseits der Altstadt mit überwiegender Wohnbebauung (Verlagerung nach Riedstraße betrifft einen Straßenabschnitt im untergeordneten Netz mit sehr geringem Verkehrsaufkommen im Bestand) | Reduktion der Immissionsbelastung im nördlichen, südlichen und östlichen Nahbereich der Altstadt sowie im Umfeld mehrerer sensibler öffentlicher Einrichtungen / Freiräume; Erhöhung der Verkehrssicherheit für nicht motorisierten Individualverkehr im Nahbereich der Altstadt |
| Landschaft und Erholung | - | - |
| Ressourcen und deren Nutzung | Berührung von unversiegeltem, tlw. produktivem Boden (Kleingartenanlage); Berührung offener Bachabschnitte inkl. Ufergehölz möglich | - |
| Naturraum und Ökologie | - | - |

Tabelle 13: Bewertung Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - Werkskanal (O2)

7.2.3 Straßenkorridor Bleichestraße (O3)

7.2.3.1 Verkehrlich-funktionale Aspekte

Die Alternative O3 wurde in einem **Verkehrsmodell** (Besch und Partner 2016) berechnet (vgl. Verkehrsstärken absolut in Abbildung 59 und in Bezug zur Nullvariante in Abbildung 60). Bei einer Zunahme im Vergleich zur Nullvariante 2025 von 3.000 bis 5.900 Kfz/Tag entlang der südlichen Bahnhofstraße, Hermann-Sander-Straße und Bleichestraße kommt es zu einer Abnahme um 1.700 Kfz/Tag entlang der Pulverturmstraße, um 3.700 Kfz/Tag entlang der bestehenden L190/ Werdenbergerstraße zwischen Sparkassenplatz und St. Peterstraße und um 2.700 bzw. 2.800 Kfz/Tag im Bereich der Wichnerstraße bzw. Ignaz-Wolf-Straße.

Von einer Zunahme von 600 bzw. 900 Kfz/Tag sind weiters die nördliche Bahnhofstraße sowie der Bereich Bürser Brücke betroffen. Ebenso kommt es im nordöstlichen Altstadtumfeld (Untersteinstraße südlich der Herrengasse) zu einer Erhöhung von knapp 1000 Kfz/Tag.

Abbildung 59: Alternative O3 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)

Im Rahmen einer Umsetzung der Alternative O3 kann die bestehende **Anbindung** des Betriebes **Getzner Textil AG** an die Landesstraße (St. Peterstraße) **verbessert** werden.

Die Alternative ermöglicht **keine Anbindung** der Zufahrt zur geplanten **Tiefgarage des Quartiers St. Jakob** an das Landesstraßennetz.

Im Falle einer Umsetzung der Alternative O3 **entfällt die Beanspruchung einer Gemeindestraße** für Verkehrsströme des Landesstraßenverkehrs.

Die bestehende **Örtliche Hauptradroute – Alltag** entlang der Wichnerstraße wird im Falle einer Umsetzung der Alternative O2 **wesentlich entlastet**.

Abbildung 60: *Alternative O3 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)*

7.2.3.2 Technische Aspekte / Kosten

Ein mögliches Straßenbauvorhaben hat in der Alternative O3 eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von ca. 505 m.

Die Umsetzung erfolgt durch **Ausbau bestehender Gemeindestraßen**, die **Errichtung eines neuen Straßenabschnitts** ist möglich. Der **Brunnenbach** muss gequert werden. Zwischen Brunnenbach und bestehender L190 Werdenbergerstraße bzw. St. Peterstraße muss ein **Niveaunterschied** von rd. 5 m überwunden werden (Wiesengang).

Der Korridor der Alternative O3 berührt **Altstandorte** gem. Altlastensanierungsgesetz, teilweise verdachtsflächenrelevant mit erhöhtem Gefährdungspotential. Die **Ablösung eines Wohngebäudes** ist erforderlich. Je nach Straßenverlauf können auch **Gebäude der Getzner Textil AG** (Getzner Shop, Wirtschaftsgebäude / Garage außer Nutzung) betroffen sein.

Die von der Abteilung VIIb des Landes Vorarlberg erstellte **Kostenermittlung** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1) ergibt für die Alternative O3 gerundete Gesamtkosten von **6,6 Mio. €**.

Die Kosten liegen damit im Vergleich mit den anderen Alternativen östlich der Altstadt um rd. 4,7 Mio. € unter dem Durchschnitt.

In die Kostenermittlung gingen die Grundablöse, Planungs- und Baukosten sowie die Risikoabdeckung ein; sämtliche Kostengruppen, am deutlichsten die Baukosten, liegen im Vergleich mit allen betrachteten Alternativen unter dem Durchschnitt.

7.2.3.3 Siedlungswesen

Siedlungs-/ Wirtschaftsraum und -entwicklung

Der Korridor der Alternative O3 berührt neben Straßen vorrangig Flächen mit Widmung Baufläche-Mischgebiet und Baufläche-Betriebsgebiet²⁴. Auf einer Länge von rd. 100 m wird zudem ein Gewässer (Brunnenbach) mit einem schmalen Streifen gewidmeter Freifläche-Freihaltegebiet berührt.

Im Falle einer Umsetzung der Korridoralternative O3 ergibt sich für den geplanten **zentralen Stadtplatz** im Bereich Sparkassenplatz / Riedmüllerdenkmal eine **Entlastung** mit der Möglichkeit einer **Aufwertung des öffentlichen Raums** mit positiven Effekten auch für die nördlich und südlich angrenzenden innerstädtischen **Entwicklungsbereiche Quartier Unterstein und Quartier St. Jakob**.

Zudem wird durch die Entlastung von Verkehrsaufkommen im **Bereich Hl. Kreuzkirche und Volksschule** die **Barrierewirkung durch die bestehende L190 wesentlich abgeschwächt**. Auch hier entsteht die Möglichkeit zur **Aufwertung des öffentlichen Raums**.

Der Korridor der Alternative O3 reicht zur Unterbringung des Straßenquerschnitts grundsätzlich bis zu den angrenzenden Hauskanten. Im Kreuzungsbereich Hermann-Sander-Straße / Bleichestraße ist aufgrund der erforderlichen Kurvenradien ein **Wohngebäude direkt betroffen**. Die städtebauliche Bedeutung des Gebäudes ist eher gering.

Im Bereich der Getzner Textil AG sind vom Korridor Teile des **Betriebsgeländes sowie Gebäude** (u. a. Getzner Shop, Stellplätze) betroffen. Seitens der Betreiber bestehen **Erweiterungsabsichten** am Gelände (u. a. im Anschluss an bestehende Gebäude in Richtung Bleichestraße) sowie ggf. eine Neuorganisation / Nutzungsänderung des Bereiches um den Fabriksverkauf; im Falle einer Umsetzung der Alternative O3 könnte dies ein Impulsgeber für eine Neuorganisation sein, die Flächenbeanspruchung entlang der Bleichestraße stellt jedoch eine Einschränkung für die betrieblichen Erweiterungsabsichten dar. Die Umsetzung muss in Abstimmung mit den Betreibern erfolgen.

Entlang des **Brunnenbachs** besteht laut Räumlichem Entwicklungskonzept (REK Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015) die Zielsetzung **Begleitgrün an Bächen erhalten und entwickeln**, Eingriffe sind in diesem Bereich auf das nötige Minimum zu beschränken. Südlich der Kirche

²⁴ Es handelt sich um Widmungskategorie BB I, in der gem. § 14 Abs. 5 Raumplanungsgesetz prinzipiell die Errichtung von Wohnungen für die in Betrieben des betreffenden Gebiets Beschäftigten zulässig ist.

quert der Korridor einen **ausgewiesenen innerörtlichen Fußweg**, diese Verbindung muss aufrecht erhalten bleiben.

Ortsbild und Kulturgüter

Durch die Korridoralternative O3 sind **keine Kulturgüter betroffen**. Die **Katholische Pfarrkirche Hl. Kreuz** (vgl. Abbildung 54), die ein **geschütztes Denkmal** (gem. Verordnung / § 2a Denkmalschutzgesetz) darstellt, liegt inkl. Außenanlagen **außerhalb des Korridors**.

Die Konsumation des **Wiesenhangs** (vgl. Abbildung 57) und die Berührung des **Brunnenbachs inkl. Ufergehölz** wirken sich negativ auf das lokale Ortsbild aus. Durch die Möglichkeit zur Aufwertung des öffentlichen Raums im Falle einer Umsetzung der Alternative O3 kann indirekt – mit entsprechender baulicher Umgestaltung – auch zur **Verbesserung des lokalen Ortsbilds** beigetragen werden.

Verkehrssituation

Eine seitens der Betriebsführung angedachte Verlegung der **Zufahrt zur Getzner Textil AG** in die Bleichestraße würde im Falle einer Umsetzung der Alternative O3 weiterhin über die Landesstraße erfolgen.

Übergeordnete Radwege bzw. Radrouten verlaufen nicht innerhalb des Korridors. Am westlichen Ende des Korridors im Kreuzungsbereich Wichnerstraße – Hermann-Sanderstraße besteht eine Unterführung des Bahnhofareals für Fußgänger und Radfahrer (Radrouten u.a. Richtung Bürs und Feldkirch; Unterführung „Schieben von Fahrrädern gestattet“).

7.2.3.4 Mensch und Gesundheit

Immissionen

Entsprechend den Berechnungen im Verkehrsmodell ist im Falle der Umsetzung der Alternative O3 mit einer **Entlastung des bestehenden Straßennetzes im Nahbereich der Altstadt** (südlich und östlich) von verkehrsbedingten Immissionen zu rechnen. Die Verlagerung betrifft insgesamt keine reinen Wohngebiete (Baufläche-Wohngebiet), jedoch entlang der Hermann-Sander-Straße und teilweise Bleichestraße Baufläche-Mischgebiet mit überwiegender Wohnbebauung. Durch die Verlagerung sind mehrere Straßenabschnitte von einer starken Verkehrsbelastung betroffen, die im Bestand nur ein **sehr geringes Verkehrsaufkommen** aufweisen. **Sensible öffentliche Einrichtungen bzw. Freiräume** (Spielplatz, Kirche und Schule) entlang der bestehenden L190 Werdenbergerstraße bis St. Peterstraße sind von Verkehrsreduktion positiv betroffen.

Verkehrssicherheit

Die verkehrliche Entlastung im Nahbereich der Altstadt durch die Korridoralternative O3 verbessert die Situation für diesen auch stark vom nicht motorisierten Individualverkehr frequentierten Bereich. Der **öffentliche Raum** im Bereich Sparkassenplatz / Riedmüllerdenkmal kann im Falle einer Umsetzung der Alter-

native O3 für diese Verkehrsteilnehmer **aufgewertet** werden. Seitens der Stadt Bludenz angedachte **verkehrsorganisatorische Maßnahmen** (z. B. Begegnungszone) könnten dadurch **ermöglicht** werden. Ebenso verbessert sich die Situation im **Bereich Hl. Kreuz Kirche – Schule**. Planerische Überlegungen dazu seitens der Stadt Bludenz werden abhängig von der Korridorfestlegung konkretisiert.

Durch Umsetzung der Alternative O3 erhöht sich die **Verkehrssicherheit entlang der Örtlichen Hauptradroute – Alltag** in der Wichnerstraße.

Die sichere **Querungsmöglichkeit des innerörtlichen Fußweges** (südlich der Kirche) bzw. der Fuß- und Radwegunterführung am westlichen Rand des Korridors müssen im Rahmen einer Umsetzung gewährleistet werden.

7.2.3.5 (Landschaft und) Erholung

Die Korridoralternative O3 betrifft **keine erholungsrelevanten Landschaftsräume oder übergeordnete Freizeiteinrichtungen**.

7.2.3.6 Ressourcen und deren Nutzung

Boden

Die Korridoralternative O3 betrifft überwiegend **Straßenflächen** und **befestigte Randbereiche**. Es sind jedoch auch einige **unversiegelte Flächen** (Betriebsgelände, Wiesenhang) betroffen.

Der Korridor berührt **Altstandorte** gem. Altlastensanierungsgesetz, die teilweise als verdachtsflächenrelevant mit erhöhtem Gefährdungspotential ausgewiesen sind; darunter fallen auch weitgehende die unversiegelten Flächen im Bereich des Betriebsgeländes.

Grundwasser

Die Korridoralternative O3 berührt **weder Schutz- noch Schongebiete**.

Im Bereich des **Brunnenbachs** liegt eine Punktanlage mit Wasserrechten (Einleitungspunkt Getzner Textil AG; Teil von Brauchwasser Getzner Textil AG) innerhalb des Korridors. Eine **Betroffenheit bzw. Beeinträchtigung** der Anlagen ist im Falle einer Umsetzung der Alternative O3 **abzuklären**.

Oberflächengewässer

Die Korridoralternative O3 berührt den **Brunnenbach** auf einer Länge von rd. 110 m. Dieser verläuft hier in offener Lage, unterbrochen nur durch zwei Straßenbrücken. Zumindest einseitig sind **uferbegleitende Baumgehölze** vorhanden (vgl. Abbildung 61). Die **Überplattung offener Bachverläufe** ist prinzipiell als sensibel zu betrachten und auf ein unbedingt notwendiges Maß zu beschränken. Im Rahmen der Umsetzung ist jegliche baubedingte **Verunreinigung oder Beeinträchtigung von Gewässern und Uferbereichen** zu vermeiden.

Abbildung 61: *Brunnenbach im Bereich nördlich der Getzner Textil AG (Foto: RaumUmwelt)*

7.2.3.7 Naturraum und Ökologie

Von der Korridoralternative O3 sind **weder Schutzgebiete noch die Landesgrünzone** betroffen. Im Nahbereich des Korridors sind **keine Fundpunkte gefährdeter Tier- und Pflanzenarten** aus der Inatura Datenbank ausgewiesen.

7.2.3.8 Übersicht Schwächen / Risiken und Stärken / Chancen

In der Tabelle 14 werden die wichtigsten **Schwächen bzw. Risiken** sowie **Stärken bzw. Chancen** der Korridoralternative O3 überblicksartig dargestellt.

| Kriterien | Schwächen / Risiken | Stärken / Chancen |
|--|--|---|
| Verkehrlich-funktionale Aspekte | teilweise Erhöhung des Verkehrsaufkommens im nordöstlichen und auch westlichen Altstadtumfeld; keine Anbindung der Tiefgarage des geplanten Quartiers St. Jakob | Verkehrsverlagerung aus dem östlichen und südlichen Nahbereich der Altstadt; mögliche Verbesserung der Zufahrt zum Betriebsgelände Getzner Textil AG; Entfall der Beanspruchung Gemeindestraße für Verkehrsströme des Landesstraßenverkehrs; Entlastung einer Örtlichen Hauptadroute – Alltag |
| Technische Aspekte / Kosten | Berührung von Altstandorten gem. Altlastensanierungsgesetz (tlw. verdachtsflächenrelevant mit erhöhtem Gefährdungspotential); möglicher neuer Straßenabschnitt im Bereich Niveauunterschied von ca. 6 m | - |
| Siedlungswesen | Abriss eines Gebäudes erforderlich; Konflikt mit Betriebsstandort (Einschränkung für betriebliche Erweiterungsabsichten Getzner Textil AG); lokale Veränderung des Ortsbildes durch Konsumation von Bach und Wiesenhang | Verkehrsentlastung als Voraussetzung zur Aufwertung öffentlicher Raum Sparkassenplatz-Riedmüllerdenkmal (zentraler Stadtplatz) mit positiven Effekten auch für innerstädtische Entwicklungsgebiete; Aufwertung öffentlicher Raum zwischen Kirche und Volksschule |
| Mensch und Gesundheit | Belastung bestehender Straßenabschnitte abseits der Altstadt mit überwiegender Wohnbebauung (Verlagerung nach Bleichstraße betrifft mehrerer Straßenabschnitte im untergeordneten Netz mit sehr geringem Verkehrsaufkommen im Bestand) | Reduktion der Immissionsbelastung im südlichen und östlichen Nahbereich der Altstadt sowie im Umfeld mehrerer sensibler öffentlicher Einrichtungen / Freiräume; Erhöhung der Verkehrssicherheit für nicht motorisierten Individualverkehr im Nahbereich der Altstadt |
| Landschaft und Erholung | - | - |
| Ressourcen und deren Nutzung | Berührung von unversiegeltem Boden; Berührung offener Bachabschnitte inkl. Ufergehölz möglich | - |
| Naturraum und Ökologie | - | - |

Tabelle 14: Bewertung Straßenkorridor Bleichstraße (O3)

7.2.4 Straßenkorridor Schlossbergtunnel (O4)

7.2.4.1 Verkehrlich-funktionale Aspekte

Die Alternative O4 wurde in einem **Verkehrsmodell** in der Subalternative O4a (vgl. Verkehrsstärken absolut in Abbildung 62 und in Bezug zur Nullvariante in Abbildung 63) sowie in der Subalternative O4b (vgl. Verkehrsstärken absolut in Abbildung 64 und in Bezug zur Nullvariante in Abbildung 65) berechnet.

Bei der Subalternative O4a kommt es zu einer Zunahme im Vergleich zur Nullvariante 2025 von 7.000 Kfz/Tag im Bereich neuer Tunnelabschnitt und südlich anschließender Abschnitt der Untersteinstraße (Verbindung Ostportal und bestehende L190), sowie von 1.500 bis 1.600 Kfz/Tag im gesamten östlich des Tunnelportals liegenden Abschnitt der Untersteinstraße. Eine Abnahme ergibt sich demgegenüber im Bereich der Pulverturmstraße (2.000 Kfz/Tag), entlang nördlicher Abschnitt Mutterstraße bzw. Bahnhofstraße (Verbindung Westportal und bestehende L190, 2.200 bzw. 2.100 Kfz/Tag), Wichnerstraße (1.600 Kfz/Tag südlicher, 3.600 Kfz/Tag nördlicher Abschnitt), Hermann-Sander-Straße (3.700 westlich Wichnerstraße, 2.100 östlich), Ignaz-Wolf-Straße (2.300 Kfz/Tag) sowie Jellerstraße (1.200 Kfz/Tag) und an einem Abschnitt der Schmitzenstraße (600 Kfz/Tag).

Bei beiden Subalternativen kommt es im nordwestlichen Altstadtumfeld (Mutterstraße südlich Herrengasse) auch zu einer Zunahme von ca. 1.500 Kfz/Tag (O4b) bzw. 2.100 Kfz/Tag (O4a).

Abbildung 62: Subalternative O4a – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)

Abbildung 63: *Subalternative O4a – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)*

Bei der Subalternative O4b kommt es zu einer Zunahme im Vergleich zur Nullvariante 2025 von 4.900 Kfz/Tag im Bereich neuer Tunnelabschnitt, von 3.700 Kfz/Tag entlang der Kapuzinerstraße (Verbindung Ostportal und bestehende L190) und 2.600 Kfz/Tag im westlichen Abschnitt der Unterfeldstraße. Eine Abnahme ergibt sich demgegenüber im Bereich der Pulverturmstraße (2.100 Kfz/Tag), Zufahrt Westportal / nördlicher Abschnitt Mutterstraße bzw. Bahnhofstraße (Verbindung Westportal und bestehende L190, 800 bzw. 1.300 Kfz/Tag), Kasernplatz (600 Kfz/Tag), Wichnerstraße (3.800 Kfz/Tag), Hermann-Sander-Straße (3.400 Kfz/Tag westlich Wichnerstraße, 1.700 Kfz/Tag östlich Wichnerstraße), Ignaz-Wolf-Straße (1.900 Kfz/Tag), bestehende L190 zwischen Sparkassenplatz und Ignaz-Wolf-Straße sowie Jellerstraße (2.000 Kfz/Tag) und ein Abschnitt der Schmitzenstraße (1.000 Kfz/Tag).

Die Alternative O4 steht nicht in direktem Zusammenhang mit der Anbindung überörtlicher Verkehrserreger.

Im Falle einer Umsetzung der Alternative O4 **entfällt die Beanspruchung einer Gemeindestraße** für Verkehrsströme des Landesstraßenverkehrs.

Die bestehende **Örtliche Hauptradroute – Alltag** entlang der Wichnerstraße wird im Falle einer Umsetzung der Alternative O4 wesentlich entlastet. Die Landesradroute – Alltag entlang der bestehenden L190 wird durch die Zufahrtsstrecken zu den Tunnelportalen punktuell berührt.

Abbildung 64: Subalternative O4b – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)

Abbildung 65: Subalternative O4b – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)

7.2.4.2 Technische Aspekte / Kosten

Ein mögliches Straßenvorhaben hat in der Subalternative O4a eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von ca. 555 m, in der Subalternative O4b insgesamt ca. 1.015 m.

Die Umsetzung erfolgt durch teilweise **Ausbau bestehender Gemeindestraßen, Nutzung einer weiteren bestehenden Landesstraße** (L91) sowie **Errichtung eines neuen Straßenabschnitts im Tunnel** teilweise unter besiedeltem Gebiet. Die **Tunnelabschnitte** umfassen im Fall der Subalternative O4a rd. 190 m und in der Subalternative O4b rd. 510 m.

Der Korridor der Subalternative O4a berührt im Bereich einer bestehenden Straße nur sehr randlich einen **Altstandort** gem. Altlastensanierungsgesetz (verdachtsflächenrelevant). Der Korridor der Subalternative O4b betrifft **weitere Altstandorte** im Bereich bestehender Straßen (einer davon verdachtsflächenrelevant mit erhöhtem Gefährdungspotenzial) sowie im Bereich des östlichen Tunnelportals Gewerbeflächen und einen darüber liegenden Steilhang (vgl. Abbildung 66, rechts unten).

Im Bereich des östlichen Tunnelportals beider Subalternativen bestehen Gebäude. Bei der **Subalternative O4a** ist in jedem Fall ein **Gewerbebetrieb** (u. a. Werkstatt, vgl. Abbildung 66, links unten) betroffen, bei der **Subalternative O4b** sind es je nach Straßenverlauf ein oder mehrere **Lagerbauten** (Holzschuppen, Unterstand) betroffen. Im Falle einer Umsetzung der Subalternative O4b sind zudem am südlichen Ende der Kapuzinerstraße **zwei Carports direkt betroffen**.

Zur Unterbringung des Mindestquerschnitts entlang des bestehenden Straßennetzes reicht der Korridor bis zu den angrenzenden Hausmauern. Aufgrund der vorhandenen Bausubstanz ergibt sich im Korridor der Subalternative O4a eine **Engstelle** (ca. 10 m gewidmete Straßenbreite) am südlichen Ende der Untersteinstraße auf Höhe eines Gebäudes unter Denkmalschutz (Gerichtsgebäude) und eines kürzlich general sanierten Betriebsgebäudes. Eine **bauliche Veränderung des Bereichs** zur Unterbringung einer Landesstraße ist kaum möglich.

Die von der Abteilung VIIIb des Landes Vorarlberg erstellte **Kostenermittlung** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1) ergibt für die Subalternative **O4a** gerundete Gesamtkosten von **12,7 Mio. €** und für die Subalternative **O4b** insgesamt **24,1 Mio. €**. Die Kosten liegen damit im Vergleich mit den anderen Alternativen östlich der Altstadt um rd. 1,3 Mio. € (O4a) bzw. um rd. 12,8 Mio. € (O4b) über dem Durchschnitt. Die Subalternative O4b ist insgesamt die zweit teuerste von allen betrachteten Alternativen.

In die Kostenermittlung gingen Grundablöse, Planungs- und Baukosten sowie die Risikoabdeckung ein; Planungs- und vor allem die Baukosten zeigen sich im Vergleich mit den anderen Alternativen östlich der Altstadt in der Subalternative O4b am höchsten, gefolgt von der Subalternative O4. Die Grundablösekosten hingegen liegen im Fall der Subalternative O4a unter dem Durchschnitt, im Fall der Subalternative O4b erst an zweiter Stelle nach der Alternative O2.

Abbildung 66: *Bereich geplante Tunnelportale: West (oben links und rechts) sowie Ost, Subalternative O4a (unten links) und O4b (unten rechts; Foto: RaumUmwelt)*

7.2.4.3 Siedlungswesen

Siedlungs-/ Wirtschaftsraum und -entwicklung

Der Korridor der Subalternative O4a betrifft neben Straßen im Bereich der Tunnelportale Flächen mit Widmung Baufläche-Kerngebiet (Tunnelportal West) sowie Baufläche-Mischgebiet und Freifläche-Freihaltegebiet (Tunnelportal Ost). Von der Untertunnelung sind Flächen mit Widmung Vorbehaltsfläche – Baufläche-Kerngebiet (Kirche, Bauhof), Baufläche-Wohngebiet und geringfügig Baufläche-Kerngebiet betroffen. Die Korridoralternative O4b betrifft neben Straßen im Bereich des Tunnelportals Ost Flächen mit Widmung Baufläche-Mischgebiet. Von der Untertunnelung sind neben den Flächen mit Widmung Vorbehaltsfläche – Baufläche-Kerngebiet (Kirche, Bauhof), Baufläche-Wohngebiet und geringfügig Baufläche-Kerngebiet, die auch im Bereich der Subalternative O4a liegen, weitere Flächen Baufläche-Wohngebiet und Baufläche-Mischgebiet sowie Freifläche-Sondergebiet (Sozialzentrum Heimgebundenes Wohnen), Freifläche-Freihaltegebiet und Wald betroffen.

Die Alternative O4 berührt **keine städtebaulichen Entwicklungsbereiche** direkt, hat aber in beiden Subalternativen durch Entlastung von Verkehrsströmen **positive Effekte auf das Altstadtumfeld** sowie im Fall der Subalternative O4b zusätzlich entlang des geplanten zentralen Stadtplatzes im Bereich Sparkassenplatz / Riedmüllerdenkmal. Im Fall der Subalternative O4a ergeben sich aufgrund der langen Zufahrtsstrecken zwischen bestehender L190 und Tunnelportal jedoch auch Verschlechterungen im Nahbereich der Altstadt.

Der Korridor der Subalternative O4a betrifft jedenfalls ein **Betriebsgebäude**, durch die Subalternative O4b können neben den zwei **Carports** weitere untergeordnete bauliche Anlagen (Unterstand im östlichen Portalbereich betroffen sein).

Ortsbild und Kulturgüter

Durch die Korridoralternative O4 sind in beiden Subalternativen **keine Kulturgüter direkt betroffen**. Aufgrund der Lage des Korridors am Rand der Altstadt befinden sich vor allem bei der Subalternative O4a etliche Kulturgüter, v. a. **denkmalgeschützte Gebäude im Umfeld**. Der **Tunnelabschnitt** liegt in beiden Subalternativen **unterhalb des Schlossbergs**. Jegliche Beanspruchung bzw. Beschädigung von Kulturgütern im Rahmen der Errichtung der Alternative O4 (Engstelle bzw. Tunnelbauarbeiten im Bereich denkmalgeschützter Objekte) ist durch Beiziehen eines Sachverständigen im Vorfeld auszuschließen.

Punktuell kann von einer **Verschlechterung der bereits vorbelasteten Erlebarkeit von Kulturgütern** an bestehenden Straßen entlang der Korridoralternative O4a (ehem. Gerichtsgebäude, Stadtapotheke) bzw. O4b (Kapuzinerkloster) gesprochen werden.

Die Errichtung von **Tunnelportalen** stellt einen **Eingriff in das lokale Ortsbild** dar, wobei dahingehend vor allem im Bereich des Westportals der **Schlossberg** als besonders sensibel zu bewerten ist. Durch einen privaten Parkplatz der Stadt Bludenz besteht bereits eine - wenn auch randliche - Vorbelastung (vgl. Abbildung 66, links oben).

Durch die bei der Subalternative O4b angesprochene Möglichkeit zur Aufwertung des öffentlichen Raums im Bereich zukünftiger Stadtplatz kann indirekt – mit entsprechender baulicher Umgestaltung – auch zur **Verbesserung des lokalen Ortsbilds** beigetragen werden.

Verkehrssituation

Der bestehende Privatparkplatz der Stadt Bludenz entfällt im Falle einer Umsetzung der Alternative O4.

Bei der Subalternative O4b ist eine **Adaptierung im Busliniennetz** im Zusammenhang mit der neuen Tunnelstrecke **denkbar**.

Entlang des Korridors verlaufen keine **übergeordneten Radwege oder -routen**, in der Subalternative O4b wird eine bestehende Landesroute – Alltag gequert. An den beiden Abzweigungspunkten des Korridors von der jetzigen L190 bestehen ebenfalls Berührungspunkte mit dieser Route.

7.2.4.4 Mensch und Gesundheit

Immissionen

Entsprechend den Berechnungen im Verkehrsmodell ist im Falle der Umsetzung der Alternative O4 in beiden Subalternativen mit einer **Entlastung des bestehenden Straßennetzes im Nahbereich der Altstadt** (südlich, südöstlich und westlich) von verkehrsbedingten Immissionen zu rechnen. Teilweise kommt es jedoch auch zu einer **Verschlechterung der Situation** (nordöstliches Altstadtumfeld im Fall der Subalternative O4a). Die Verlagerung betrifft in beiden Subalternativen entlang der Untersteinstraße reine Wohngebiete (Widmung Baufläche-Wohngebiet).

Verkehrssicherheit

Die verkehrliche Entlastung im Nahbereich der Altstadt durch die Korridoralternative O4 verbessert die Situation für diesen auch stark vom nicht motorisierten Individualverkehr frequentierten Bereich, im Fall der Subalternative O4a kann sich die Situation stellenweise auch verschärfen. Der **öffentliche Raum** im Bereich Sparkassenplatz – Riedmüllerdenkmal kann im Falle einer Umsetzung der Subalternative O4b für diese Verkehrsteilnehmer **aufgewertet** werden. Seitens der Stadt Bludenz angedachte **verkehrsorganisatorische Maßnahmen** (z. B. Begegnungszone) werden dadurch **ermöglicht**.

Die sichere Querungsmöglichkeit der Landesroute – Alltag bzw. im Zusammenhang mit ausgewiesenen Wanderwegen muss im Rahmen einer Umsetzung gewährleistet werden.

7.2.4.5 (Landschaft und) Erholung

Die Korridoralternative O4 betrifft mit den Tunnelabschnitten randlich den **Montikel**, der Bedeutung als **Naherholungsraum** hat. Im Bereich der Portale werden ausgewiesene **Wanderwege** gequert.

7.2.4.6 Ressourcen und deren Nutzung

Boden

Der Korridor der Subalternative O4a betrifft weitgehend **Straßenflächen** und **befestigte Randbereiche**. In den Portalbereichen ist randlich **unversiegelter Boden** (Hangbereich mit Baumbestand neben Parkplatz bei Westportal sowie Wiesenfläche auf Gewergrundstück und bewachsener Steilhang dahinter bei Ostportal) betroffen.

Die Subalternative O4b berührt weitreichenden **offenen Bodenstandort**, im östlichen Portalbereich ist im Hangbereich zudem die randliche Berührung von **Wald mit übergeordneter Schutzfunktion**²⁵ sowie **mittlerer Wertigkeit bei der Wohlfahrtsfunktion** (Quelle: VOGIS) möglich.

Der Korridor der Subalternative O4b betrifft einen **Altstandort** gem. Altlastensanierungsgesetz (verdachtsflächenrelevant) im Bereich eines Steilhanges.

²⁵ Die Schutzfunktion stellt hier die positiven Einflüsse des Waldes durch Objektschutzwirkung (gegen Steinschlag und Lawinen) dar. Die Wohlfahrtsfunktion begründet sich hier in der Reinigung des Wassers.

Grundwasser

Die Korridoralternative O4 berührt in keiner der beiden Subalternativen **Schutz- oder Schongebiete und enthält keine Anlagen mit Wasserbenutzungsrechten.**

Oberflächengewässer

Die Korridoralternative O4 berührt in **keiner der beiden Subalternativen Oberflächengewässer.**

7.2.4.7 Naturraum und Ökologie

Bei der Subalternative O4a ist von keiner Berührung von **Waldflächen des ausgewiesenen Biotops Montikel** auszugehen. Bei der Subalternative O4b kann abhängig von der konkreten Lage des östlichen Tunnelportals eine **Berührung von hochwertigen Waldflächen** (Laubmischwald / Lindenwälder) nicht ausgeschlossen werden.

Im Korridor(nahbereich) beider Subalternativen sind **Fundpunkte gefährdeter Tier- und Pflanzenarten**²⁶ aus der Inatura Datenbank ausgewiesen. Im Zuge nachfolgender Planungsschritte sind ggf. vertiefende Untersuchungen zur Verifizierung des tatsächlichen Bestandes vorzusehen.

Die Korridoralternative O4 berührt in keiner der beiden Subalternativen Landesgrünzone.

7.2.4.8 Übersicht Schwächen / Risiken und Stärken / Chancen

In der Tabelle 15 werden die wichtigsten **Schwächen bzw. Risiken** sowie **Stärken bzw. Chancen** der Korridoralternative O4 für beide Subalternativen überblicksartig dargestellt.

Ein **Vergleich der beiden Subalternativen O4a und O4b** zeigt **Unterschiede**, die jedoch keine der beiden Subalternativen eindeutig als bessere Wahl erkennen lassen. Bei Umsetzung der Subalternative O4b werden bezüglich Verkehrssituation / Immissionsbelastung und städtebauliche Aufwertung mehr Planungsziele erreicht, bestehende Wohngebiete außerhalb des Altstadtbereichs werden jedoch insgesamt stärker belastet. Der auf den Entlastungsstrecken rund um die Altstadt insgesamt höheren Wirkung bei der Subalternative O4a steht eine Belastung im nordöstlichen Altstadttumfeld entgegen. Deutliche Vorteile hat die Subalternative bezüglich technischer Aspekte und Kosten, da sie insgesamt kürzer ausfällt. Die Subalternative O4b ist die teuerste aller Alternativen östlich der Altstadt und zeigt mit einer randlichen Berührung des Montikel mehr (potenzielle) Konflikte in den Themenbereichen Ressourcen, Naturraum und Erholung.

²⁶ Bei der Subalternative O4a und O4b handelt es sich um Fledermäuse, Grünspecht, Erlenzeisig, Heuschrecke und Schmetterling im nördlichen Altstadtbereich bzw. Schlossberg. Bei der Subalternative O4b zudem um weitere Fledermäuse und Wendehals im Hangbereich Montikel bzw. angrenzender Siedlungszone.

| Kriterien | Schwächen / Risiken | Stärken / Chancen |
|--|---|--|
| Verkehrlich-funktionale Aspekte | Erhöhung des Verkehrsaufkommens im nordöstlichen und tlw. auch westlichen Altstadtumfeld bei Subalternative O4a, teilweise Erhöhung im westlichen Altstadtumfeld bei Subalternative O4b; keine Anbindung der Tiefgarage des geplanten Quartiers St. Jakob; keine Verbesserung der Zufahrt zum Betriebsgelände Getzner Textil AG | Verkehrsverlagerung aus dem östlichen, südlichen und westlichen Nahbereich der Altstadt; Entfall der Beanspruchung Gemeindestraße für Verkehrsströme des Landesstraßenverkehrs; Entlastung einer Örtlichen Hauptradroute – Alltag |
| Technische Aspekte / Kosten | Neuerrichtung kostenintensiver Tunnelabschnitte; Subalternative O4b ist die teuerste Alternative östlich der Altstadt; Altstandorte gem. Altlastensanierungsgesetz (verdachtsflächenrelevant) durch beide Subalternativen berührt, bei O4b insgesamt mehr Fläche tlw. mit erhöhtem Gefährdungspotenzial | - |
| Siedlungswesen | Abriss eines Betriebsgebäudes bei Subalternative O4a (bei O4b untergeordnete, bauliche Objekte betroffen); Betroffenheit (der Erlebbarkeit) denkmalgeschützter bzw. ortsbildlich relevanter Gebäude möglich; lokale Veränderung des Ortsbilds durch Tunnelportale im Hangbereich | bei Subalternative O4b Verkehrsentslastung als Voraussetzung zur Aufwertung öffentlicher Raum Sparkassenplatz-Riedmüllerdenkmal (zentraler Stadtplatz) mit positiven Effekten auch für innerstädtische Entwicklungsgebiete |
| Mensch und Gesundheit | teilweise Verschlechterung der Situation im östlichen Nahbereich der Altstadt bei der Subalternative O4a; Verlagerung von verkehrsbedingten Immissionen betrifft in beiden Subalternativen teilweise reine Wohngebiete sowie (stärker bei O4b) weitere bestehende Straßenabschnitte mit überwiegender Wohnbebauung | Entlastung von verkehrsbedingten Immissionen im westlichen, südlichen und teilweise östlichen Nahbereich der Altstadt (insgesamt stärkere Effekte bei O4a) sowie im Umfeld sensibler öffentlicher Einrichtungen / Freiräume (insgesamt stärkere Effekte bei O4b); Erhöhung der Verkehrssicherheit für nicht motorisierten Individualverkehr im Nahbereich der Altstadt (O4b) |
| Landschaft und Erholung | Berührung des Naherholungsraums Montikel bei der Subalternative O4b | - |
| Ressourcen und deren Nutzung | Berührung offener Bodenstandorte in beiden Subalternativen, bei Subalternative O4b möglicherweise Wald mit übergeordneter Schutzfunktion betroffen | - |
| Naturraum und Ökologie | Berührung von ausgewiesenem Biotop und hochwertigen Waldflächen bei Subalternative O4b nicht ausgeschlossen | - |

Tabelle 15: Bewertung Straßenkorridor Schlossbergtunnel (O4)

7.2.5 Nullalternative (O5)

Die **unmittelbaren Umweltauswirkungen** einer Nichtrealisierung der Verlegung der L190 **im Untersuchungsraum** sind – im Vergleich zur Realisierung – **überwiegend neutral** zu beurteilen, wie es beim Unterbleiben einer Planung stets der Fall ist.

7.2.5.1 Verkehrlich-funktionale Aspekte

Bei Nichtumsetzung der Verlegung bleibt das **Verkehrsnetz** bis auf die - in jedem Fall vorgesehene - Erhöhung der ASt Bludenz-Bürs **unverändert**. An der Anbindung überörtlich relevanter Verkehrserreger ändert sich nichts. Das Verkehrsaufkommen inkl. der verkehrlichen Belastungssituation rund um die Altstadt bleibt unverändert (vgl. Abbildung 9). Die Nullalternative widerspricht somit in jeder Hinsicht den verkehrlich-funktionalen Planungszielen (vgl. Kapitel 1.2).

7.2.5.2 Technische Aspekte / Kosten

Die Nullalternative verursacht **keinen unmittelbaren baulichen Aufwand oder Kosten**.

7.2.5.3 Siedlungswesen

Siedlungs-/ Wirtschaftsraum und -entwicklung

Ohne Umsetzung der Verlegung der L190 östlich der Altstadt ergeben sich **keine positiven Effekte** für eine **städtebauliche Aufwertung** und **Schaffung eines neuen Zentrumsbereichs**.

Einige städtebauliche Entwicklungsabsichten sind planerisch bereits auf die Verlegung der L190 abgestellt; u. a. baut das innerstädtische Entwicklungsleitbild Strategie 2020 (vgl. Kapitel 5.1.5) auf dem Stand des Einreichprojektes 2013 auf. Somit würden diesen **stadtplanerischen und städtebaulichen Überlegungen** eine wesentliche **Grundlage** (hochwertige Anbindung, Entlastung durch Verlagerung) entzogen bzw. auch die **Aufwertung** des (gebauten) öffentlichen Raumes **unterbleiben**. Für zukünftige Entwicklungsgebiete unterbleiben v. a. Entlastungen (Quartier Unterstein, Quartier St. Jakob). Die Nullalternative widerspricht somit den städtebaulichen Planungszielen (vgl. Kapitel 1.2).

Ortsbild und Kulturgüter

Ohne Verlegung der L190 ergeben sich naturgemäß **keine unmittelbaren Veränderungen** für Kulturgüter oder das Ortsbild. Damit unterbleiben auch jegliche positive oder negative Effekte im Zusammenhang mit dem Erleben von Kulturgütern, potenzieller Gefährdung einzelner Objekte durch Bautätigkeiten oder Auswirkungen auf das lokale Ortsbild; allenfalls kann jedoch davon ausgegangen werden, dass bei einer weiterhin kontinuierlichen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs im Altstadtbereich die Erlebbarkeit der Bludener Altstadt abnimmt.

Verkehrssituation

Im Falle der Nichtverlegung der L190 bleibt die **Verkehrssituation**, wie für das Jahr 2025 mit den erwartbaren Entwicklungen prognostiziert, **unverändert**. Somit bleiben auch die **bekanntesten Belastungen** des Verkehrsnetzes bestehen bzw. werden unter der Annahme einer kontinuierlichen Zunahme des motorisierten Verkehrs zunehmen.

Das bestehende **Straßennetz mit vorhandenen Einbahnführungen, Radwegverbindungen und öffentlichem Verkehrsangebot** erfährt **keine Veränderung**, wofür sich im Rahmen der Verlegung der L190 und ggf. erforderlicher Umstrukturierungen des Straßennetzes ggf. die Gelegenheit ergeben würde. Speziell die damit einhergehende Beibehaltung der partiellen Führung von Landesstraßenverkehr auf dem Gemeindestraßennetz im Einbahnverkehr widerspricht den Planungszielen (vgl. Kapitel 1.2).

7.2.5.4 Mensch und Gesundheit

Es kommt zu **keinen Verlagerungen von Verkehrsströmen** und daher auch zu **keiner Entlastung oder zusätzlichen Belastung** durch Lärm- und Luftschadstoffimmissionen.

Eine **Entschärfung von Unfallhäufungspunkten bzw. Überlastungssituationen** an Kreuzungspunkten mit der L190 im östlichen Altstadtumfeld ist ohne eine Verlegung der L190 und entsprechender Reduktion des Verkehrsaufkommens im Altstadtumfeld laut den umfangreichen Erkenntnissen aus der Planungs-genese (vgl. Kapitel 1.1) **nicht erreichbar**, da bereits eine Vielzahl möglicher begleitender Maßnahmen ausgeschöpft sind.

7.2.5.5 (Landschaft und) Erholung

Wird die L190 nicht verlegt, ergeben sich **keine Beeinträchtigungen** des Landschaftsraums sowie übergeordneter Erholungs- und Freizeitinfrastruktur.

7.2.5.6 Ressourcen und deren Nutzung

Bei Beibehaltung der bestehenden Landesstraße kommt es zu **keiner neuen Flächeninanspruchnahme** und somit zu **keinem Verbrauch der Ressource Boden**. Ebenso ergibt sich **keine Beeinträchtigung von Grund- oder Oberflächenwasser**.

7.2.5.7 Naturraum und Ökologie

Wird die L190 nicht verlegt, ergeben sich **keine Beeinträchtigungen für Naturraum und Ökologie**.

7.2.6 Zusammenfassende Empfehlung einer Alternative östlich der Altstadt

Wichtigste Grundlage für die **Empfehlung** einer Korridoralternative für die Verlegung der L190 östlich der Altstadt sind die im Kapitel 1.2 formulierten **Planungsziele**. Ergänzt wird die vergleichende Betrachtung um weitere **Auswirkungen** auf die dargestellte Umwelt bzw. den Raum als solches sowie **technische Aspekte** und zu erwartende **Kosten**.

Die **Nullalternative O5** zeigt naturgemäß **keine Wirkung** hinsichtlich der Erfüllung der Planungsziele.

Bei der **Verlagerung von Verkehrsaufkommen** im östlichen Nahbereich der Altstadt und dadurch auch bei der **Reduktion von Immissionsbelastungen** zeigt Alternative O4b die weitestreichende Entlastungswirkung, die auch den westlichen Bereich umfasst; allerdings ergibt sich bei beiden Subalternativen O4 auch eine Verschlechterung im nordwestlichen Altstadtumfeld. Die Alternativen O1 und O2 zeigen auch positive Wirkung, hier wird auch der nördliche Altstadtbereich entlastet. Bei den Alternativen O3 und O4a, die abschnittsweise sehr positive Entlastungswirkung zeigen, kommt es allerdings stellenweise zu einer zusätzlichen Belastung im nordöstlichen Altstadtumfeld. Bei allen Alternativen östlich der Altstadt kommt es zu zusätzlichen Belastungen für bestehende Wohnnutzungen im erweiterten Altstadtumfeld.

Bei der **Anbindung übergeordneter Verkehrserreger** tragen die Alternativen O3 bzw. O1 und O2 mit jeweils unterschiedlichen Standorten zur Zielerfüllung bei. Alle Alternativen stellen eine **Bündelung der Verkehrsströme des Landesstraßenverkehrs ohne Beanspruchung von Gemeindestraßen** sicher.

Zum Planungsziel der **städtebaulichen Aufwertung und Schaffung eines neuen Zentrumsbereichs** tragen die Alternativen O2 und O3 am umfassendsten bei, da der gesamte Bereich zwischen Altstadt und Kirche / Volksschule von Entlastungen positiv betroffen ist. Die Alternativen O1 und O4b bewirken eine Minimierung des Verkehrsaufkommens zumindest im Bereich Sparkassenplatz.

Bezogen auf die weiteren Themenbereiche zeigen sich unterschiedliche Alternativen von Vor- bzw. Nachteil. In Hinblick auf **technische Aspekte / Kosten** ist Alternative O1 die günstigste und bautechnisch einfachste, bezüglich der Aspekte **Landschaft und Erholung, Naturraum und Ökologie** sowie **Ressourcen und deren Nutzung** ergeben sich keine Konflikte. Die Alternative O2 zeigt sich – nach den naturgemäß teuren „Tunnelalternativen“ O4a und O4b – am drittteuersten, was auch auf die hohen Kosten für die Grundablöse zurückzuführen ist. Die Alternative O4 weist die größten Konflikte in den landschaftlich-naturräumlichen Themenbereichen auf. Geringfügig gilt dies auch für Alternative O3 mit der Berührung offener Bachabschnitte bzw. O2 mit zusätzlicher Berührung einer Kleingartenanlage. Im Hinblick auf das **Ortsbild** verursachen die Alternativen O2 und O3 lokale Auswirkungen, die Alternative O4 zeigt sich konfliktträchtig. Bei der Alternative O1 hat ein möglicher Eingriff stärkere ortsbildliche Bedeutung.

Insgesamt erweist sich in der vergleichenden Betrachtung aller Alternativen östlich der Altstadt die **Alternative O2** am **geeignetsten im Hinblick auf die Erfüllung möglichst vieler Planungsziele**. Eine vergleichende Darstellung der Alternativen östlich der Altstadt mit sämtlichen beschriebenen, relevanten Auswirkungen findet sich in Tabelle 16.

7.3 MÖGLICHE SYNERGIEN DURCH GEMEINSAME UMSETZUNG VON KORRIDORALTERNATIVEN

Die Betrachtung der einzelnen Korridoralternativen für die Abschnitte westlich und östlich der Altstadt (vgl. Kapitel 7.1 und Kapitel 7.2) lässt nicht ausschließen bzw. teilweise auch erwarten, dass eine gemeinsame Realisierung von Alternativen westlich und / oder östlich der Altstadt zu **verkehrlich-funktionalen Synergiewirkungen** führen. Damit einhergehend sind jedoch auch - negative wie positive - **kumulative (Umwelt-)Wirkungen** denkbar.

Aus diesem Grund erfolgt nachfolgend eine **gemeinsame Betrachtung ausgewählter Korridoralternativen**. Es werden dafür jene Korridoralternativen herangezogen, die sich aufgrund ihrer verkehrlich-funktionalen Wirkungen, des Ausmaßes der Erreichung der Planungsziele (vgl. Kapitel 1.2) sowie der zu erwartenden Auswirkungen als verfolgenswert herausgestellt haben.

Im Sinne einer vollständigen und gleichwertigen Betrachtung aller – also auch der kombinierten – Korridoralternativen, wurden auch die nachfolgend betrachteten Korridorkombinationen in einem **Verkehrsmodell** (vgl. Besch und Partner 2016) berechnet. Seitens der Abteilung VIIb des Landes Vorarlberg wurde die Kombination mehrerer Alternativen zudem auch in der **Kostenermittlung** berücksichtigt.

7.3.1 Kombinationsalternative W1 + W3

Durch **Kombination der Korridoralternativen W1 und W3** ergibt sich im Vergleich mit den beiden einzelnen Alternativen eine **Entlastung** der Gesamtheit des **westlichen Nahbereichs der Altstadt** und des **Rathausumfelds** (vgl. Abbildung 67 und Abbildung 68). Langfristig besteht der besondere Vorteil dieser Kombinationsvariante für die Stadt Bludenz darin, eine weitere Landesstraße – die L91 – und damit auch einen erheblichen Teil des auf dieser anfallenden Verkehrsaufkommens aus dem Altstadttumfeld zu verlagern; dies auch mithilfe entsprechender verkehrsberuhigender Maßnahmen, für die die Verlegung der Landesstraße die Voraussetzung ist.

Die Vorteile der **Entlastung von Wohngebieten** auch entlang der im Westen bestehenden L190 sowie der L91 Alte Landstraße und Föhrenburgstraße stehen dem Nachteil der **Belastung Am Tobel** mit bestehender und zukünftiger Wohnnutzung entgegen. Mit der starken **Verlagerung** von Verkehrsaufkommen auf den Äuleweg betrifft die zusätzliche Belastung weitgehend **keine Wohnnutzung**.

Auf Basis der von der Abteilung VIIb des Landes Vorarlberg erstellten **Kostenermittlung** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1) ergeben sich für die Kombinationsalternative W1 + W3 summierte Gesamtkosten von insgesamt **18,3 Mio. €**.

Die weiteren themenbezogenen Vor- und Nachteile können weitgehend als Summierung der Auswirkungen der einzelnen Alternativen W1 und W3 betrachtet werden. Es ist mit **keinen erheblichen kumulativen Wirkungen** zu rechnen.

Abbildung 67: Kombinationsalternative W1 + W3 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)

Abbildung 68: Kombinationsalternative W1 + W3 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)

Die Kombinationsalternative W1 + W3 ist in mehreren **Phasen** realisierbar, wobei aufgrund der höheren individuellen verkehrlichen Wirksamkeit der Umsetzung der Alternative W1 zeitlich der Vorzug zu geben ist. Darüber hinaus muss ein Straßenprojekt, für das die Korridoralternative W1 die Planungsgrundlage darstellt, so gestaltet sein, dass eine spätere **Verknüpfung** mit einem Straßenprojekt im Rahmen der Korridoralternative W3 problemlos möglich ist.

Detailstudie Verknüpfung Korridore W1 / W3

Im Zuge der Wirkungsbetrachtung wird erkannt, dass eine Verknüpfung der Korridoralternativen W1 und W3 im Kreuzungsbereich von Werdenbergerstraße und Am Tobel aufgrund **der topografisch anspruchsvollen** und allgemein **beengten räumlichen Verhältnisse** nicht uneingeschränkt möglich ist.

Zur Prüfung der generellen technischen Machbarkeit und richtlinienkonformen Umsetzbarkeit dieser Verknüpfung wurde seitens des Amts der Vorarlberger Landesregierung eine **Variantenstudie** in Auftrag gegeben (vgl. Chiusole 2016). Darin werden **Verknüpfungsvarianten** hinsichtlich ihrer **Machbarkeit** unter Rückgriff bzw. Einhaltung auf die einschlägigen **Trassierungsnormen** untersucht.

Als verkehrstechnisch sinnvollste und hinsichtlich topografischer Veränderungen und Flächenverbrauch in bestehenden Betriebsgebieten sparsamste Variante wird als Ergebnis der Variantenstudie „**Variante 2**“ ermittelt. Diese Variante sieht eine Verbesserung der Einmündung von Am Tobel in die bestehende L190 vor sowie westlich davon dann den Anschluss an die neue L190; dafür müsste innerhalb der Alternative W1 auf die **Subalternative W1a** zurückgegriffen werden.

Die Korridoralternativen W1a und W3 (vgl. Kapitel 7.1.1 und Kapitel 7.1.3) ermöglichen in der ursprünglich entworfenen Form **keinen direkten Übergang** zueinander. Um die beiden Korridoralternativen **verknüpfen** zu können, ist eine **Anpassung** der Korridoralternative W3 erforderlich. Diese **Korridoralternative W3.1** wird dazu am südlichen Ende nach Westen erweitert und auf gesamter Länge bis zur ÖBB-Trasse gezogen (vgl. Abbildung 69). Im Korridor W3.1 sind sämtliche untersuchte Varianten (vgl. Chiusole 2016), deren Umsetzung prinzipiell denkbar ist, enthalten.

Abbildung 69: Straßenkorridor Am Tobel (W3.1)

7.3.2 Kombinationsalternative W1 + O2

Durch **Kombination der Korridoralternativen W1 und O2** ergeben sich im Vergleich mit den beiden einzelnen Alternativen Entlastungen im gesamten Nahbereich der Altstadt sowie im Rathausumfeld. Auch der zukünftige Stadtplatz sowie der Öffentliche Raum im Bereich Kirche – Volksschule wird entlastet (vgl. Abbildung 70 und Abbildung 71). Der besondere Vorteil dieser Kombinationsvariante für die Stadt Bludenz besteht in der vollständigen Kompatibilität mit den Zielen der Stadtentwicklung für das Altstadtumfeld, da die Verlegung der L190 als Voraussetzung für verkehrsberuhigende und stadtgestalterische Maßnahmen sowohl westlich als auch östlich der Altstadt erfolgt.

Belastungen betreffen **geringfügig Am Tobel** bestehende und zukünftige Wohnnutzung, im Bereich Hermann-Sander-Straße und Ignaz-Wolf-Straße ist angrenzende **Wohnbebauung** stärker betroffen. Mit der starken **Verlagerung von Verkehrsaufkommen** in den Äuleweg betrifft die zusätzliche Belastung weitgehend **keine Wohnnutzung**.

Für die Umsetzung der Kombinationsalternative ist zwischen den Alternativen im Westen und Osten im Bereich Bahnhofstraße – Hermann-Sander-Straße ein baulicher Lückenschluss erforderlich. Die von der Abteilung VIIb des Landes Vorarlberg erstellte **Kostenermittlung** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1) ergibt für diesen Lückenschluss gerundete Gesamtkosten von 2,1 Mio. € und somit für die Kombinationsalternative W1 + W3 insgesamt **25,9 Mio. €**.

Die weiteren themenbezogenen Vor- und Nachteile können weitgehend als Summierung der Auswirkungen der einzelnen Alternativen W1 und W3 betrachtet werden. Es ist mit **keinen erheblichen kumulativen Wirkungen** zu rechnen.

Die Kombinationsalternative W1 + O2 ist in mehreren **Phasen** realisierbar. Damit ergibt sich der Vorteil, dass eine schrittweise **Umsetzung auch in Abhängigkeit verfügbarer Mittel** – sowohl für die Verlegung der L190 seitens des Landes Vorarlberg und der Stadt Bludenz als auch für die Umsetzung von für die Erreichung der meisten Planungsziele erforderlichen verkehrsberuhigenden stadtgestalterischen Maßnahmen seitens der Stadt Bludenz – ohne Einschränkung möglich ist.

Im Unterschied zur Kombinationsalternative W1 + W3 (vgl. Kapitel 7.3.1) wird für die Kombinationsalternative W1 + O2 **keine Empfehlung** für eine der **Subalternativen W1a und W1b** ausgesprochen; verkehrliche Wirksamkeit und räumliche Wirkungen sind vergleichbar.

Abbildung 70: Kombinationsalternative W1 + O2 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)

Abbildung 71: *Kombinationsalternative W1 + O2 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)*

7.3.3 Kombinationsalternative W1 + O2 + W3

Durch **Erweiterung der Kombination W1 und O2 um die Korridoralternative W3** zeigen sich die deutlichsten Unterschiede in der nur dann von Entlastung profitierenden L91 sowie in der stärkeren Entlastung von nördlicher Föhrenburgstraße und nördlicher Bahnhofstraße (vgl. Abbildung 72 und Abbildung 73).

Deutlich stärker ist auch die **Belastung Am Tobel** sowie entlang des Äulewegs, der jedoch **wenig sensible Nutzungen** aufweist.

Auf Basis der von der Abteilung VIIb des Landes Vorarlberg erstellten **Kostenermittlung** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1) ergeben sich für die Kombinationsalternative W1 + O2 + W3 summierte Gesamtkosten von insgesamt **27,3 Mio. €**.

Die weiteren themenbezogenen Vor- und Nachteile können weitgehend als Summierung der Auswirkungen der einzelnen Alternativen W1 und W3 betrachtet werden. Es ist mit **keinen erheblichen kumulativen Wirkungen** zu rechnen.

Abbildung 72: Kombinationsalternative W1 + O2 + W3 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)

Abbildung 73: Kombinationsalternative W1 + O2 + W3 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Fkz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)

Auch die Kombinationsalternative W1 + O2 + W3 ist in mehreren **Phasen** realisierbar, wobei die **Einschränkungen bzw. Besonderheiten** der Kombinationsalternativen W1 + W3 (vgl. Kapitel 7.3.1) und W1 + O2 (vgl. Kapitel 7.3.2) sinngemäß gelten bzw. zu beachten sind: Aufgrund der Ergebnisse der Variantenstudie zur Verknüpfung der Korridoralternativen W1 und W3 (vgl. Chiusole 2016 bzw. Kapitel 7.3.1) ist die Kombinationsalternative W1 + O2 + W3 sinnvoll nur als **Kombinationsalternative W1a + O2 + W3.1** umsetzbar.

8 ABSCHLIESSENDE EMPFEHLUNG FÜR STRASSEN-KORRIDORE

Wie in den Empfehlungen für Korridoralternativen getrennt für den westlichen und östlichen Abschnitt nochmals verdeutlicht (vgl. Kapitel 7.1.7 bzw. Kapitel 7.2.6), werden jeweils **unterschiedliche Planungsziele** verfolgt und erreicht.

Für den Abschnitt **westlich der Altstadt** zeigt die **Alternative W1** die beste Eignung zur umfassenden Erreichung möglichst vieler Planungsziele; gleichzeitig scheinen die sonstigen erwartbaren Wirkungen sowie technischen Aspekte / Kosten vertretbar. Für den Abschnitt **östlich der Altstadt** ist dies die **Alternative O2**; mit ihr werden die meisten Planungsziele erreicht.

In der kombinierten Betrachtung der Alternativen (vgl. Kapitel 7.3) zeigt sich, dass die **gemeinsame Umsetzung** zweier (W1 und O2) oder mehrerer Alternativen (zusätzlich W3) **zielgerichtete Synergien** unter **verkehrlich-funktionalen Gesichtspunkten** und hinsichtlich der Erreichung der **Planungsziele** mit sich bringt. Gleichzeitig sind **keine erheblichen kumulativen Wirkungen** zu erwarten, die gegen eine gemeinsame Umsetzung von Alternativen sprechen.

Daraus ist zu schließen, dass für sich gesehen ein **Beschluss der Landesregierung** sowohl für **jeden einzelnen** als auch für **beide** der genannten **Korridore W1 und O2 zielführend** ist. Für eine **vollwertige Erreichung der Planungsziele** westlich und östlich der Altstadt braucht es aber eine **Kombination von westlichen und östlichen Alternativen (W1 + O2)**. Durch **Ergänzung um die Alternative W3** (W1 + W3 + O2) entsteht für das gesamte Altstadtumfeld eine noch **stärkere Zielerreichung**. Zur kombinierten Umsetzung von Alternativen westlich der Altstadt werden die **Subalternative W1a** sowie die **adaptierte Alternative W3.1** vorgesehen.

Die **Empfehlung für die Kombinationsalternative** ist immer mit Blick auf eine **phasenweise Umsetzung** zu verstehen; jede Alternative ist auch für sich gesehen verkehrswirksam.

Wesentlich für die Erreichung der Planungsziele ist, dass die **Verlegung der L190 (bzw. L91)** immer nur die **Voraussetzung für verkehrsberuhigende und stadtgestalterische Maßnahmen** seitens der Stadt Bludenz darstellt. Die Erreichung der Planungsziele bzw. das Eintreten gewünschter Wirkungen sind an die Umsetzung dieser Maßnahmen gebunden. Die phasenweise Umsetzung muss demgemäß in sehr **enger Abstimmung zwischen der Stadt Bludenz und dem Land Vorarlberg** erfolgen.

Straßenkorridore stellen gem. § 8 Abs. 3 Straßengesetz **Planungsgrundlagen** für beabsichtigte Planungsstraßen in einem **frühen Planungsstadium** dar. Aus diesem Grund ist es vorteilhaft, durch eine zu diesem Zeitpunkt weitreichende **Korridorausweisung W1a + W3.1 + O2** den **Handlungsspielraum für das kooperative Vorgehen** zwischen Land Vorarlberg und Stadt Bludenz möglichst groß zu gestalten.

Es wird daher empfohlen, die **Straßenkorridore W1a und O2** zur Verlegung der L190 sowie den **Straßenkorridor W3.1** zur Verlegung der L91 als **Planungsgrundlagen zu beschließen**.

9 ENTWICKLUNG VON MASSNAHMEN

9.1 METHODISCHES VORGEHEN

Ähnlich dem Vorgehen zur Darstellung des derzeitigen Umweltzustands (vgl. Kapitel 4.2) erlaubt auch die Entwicklung von Maßnahmen teilweise einen **Rückgriff auf die Planungsgenese** (vgl. Kapitel 1.1).

Die zu entwickelnden Maßnahmen stehen teilweise in direktem Zusammenhang mit der Verlegung der L190 und zeigen einen **höheren Konkretisierungsgrad**, z. B. in Form verkehrsorganisatorischer Begleitmaßnahmen. Darüber hinaus bedarf es auch einiger Maßnahmen **typologischer Natur**, etwa in der Umsetzung städtebaulicher Entwicklungen, für die die Verlegung der L190 die wesentliche Voraussetzung darstellt. Erst dadurch können die Planungsziele vollinhaltlich erreicht werden.

Wesentlich bei der Umsetzung einiger Maßnahmen ist ihre Verankerung mit **Verbindlichkeit** in Abstimmung zwischen Land Vorarlberg und Stadt Bludenz.

9.2 MASSNAHMEN BETREFFEND NEGATIVE AUSWIRKUNGEN

Die Entwicklung von **Maßnahmen** im Zusammenhang mit der geplanten Verlegung der L190 hat zum Ziel, voraussichtlich erhebliche **negative (Umwelt-)Auswirkungen**, die in (in)direktem Zusammenhang mit der Errichtung bzw. dem Betrieb der verlegten L190 stehen können, **möglichst zu verhindern, zu verringern oder auszugleichen**:

- Zur Vermeidung jeglicher Beeinträchtigung von **Oberflächengewässern**, des **Grundwassers** sowie **wasserrechtlicher Schutzgebiete** sind entsprechende Vorkehrungen in der Bau- und Betriebsphase zu treffen. Etwaige Erfordernisse im Zusammenhang mit übergeordneten Schutzfunktionen (z. B. Widmung Freifläche Freihaltegebiet Galgentobel / Hochwasserschutz, Uferschutz gem. Naturschutzgesetz) sind zu berücksichtigen und ggf. in Abstimmung mit den zuständigen Behörden materienrechtlich zu überprüfen.
- Bei Nutzungsänderungen auf und im Nahbereich des Verdachtsbereichs von **Altablagerungen** oder **Altlasten** werden zusätzliche Maßnahmen erforderlich. Während der Bauphase ist eine sachkundige Begleitung vorzusehen.
- Im Rahmen der nachfolgenden Planungsschritte sind ggf. vertiefende Untersuchungen zur **Verifizierung naturschutzfachlich relevanter Bestände bzw. Vorkommen** vorzusehen sowie im Falle einer Betroffenheit naturschutzfachlich zu berücksichtigen.
- Für die Umsetzung der Alternative O2 ist die bauliche Gestaltung des **Kreuzungsbereichs Ignaz-Wolf-Straße / Riedstraße** mit Zufahrt zur geplanten Tiefgarage unter dem Quartier St. Jakob gesondert zu prüfen. Im Falle der Errichtung eines Kreisverkehrs ist die Errichtung eines Bypasses zwischen Ignaz-wolf-Straße und südlicher Riedstraße in Erwägung zu ziehen.

- Im Rahmen der Umsetzung der Alternative W1a ist zur zielkonformen Einbindung des Äulewegs in das bestehende Landesradwegekonzept ein **Radweg im Landesstraßenquerschnitt** vorzusehen. Andernfalls ist eine Umorganisation des Netzes erforderlich.
- Zur Verringerung der **Barrierewirkung** im Bereich innerörtlicher Fuß- bzw. teilweise auch Radwege (Brunnenbach, Verbindung Bahnhof-Altstadt, Querung Am Tobel) sind gesicherte Querungen mit möglichst niveaufreier Gestaltung für Fußgänger und Radfahrer vorzusehen.
- Als Voraussetzung für eine Realisierung der Alternative W1 ist ein **Einvernehmens mit der ÖBB-Infrastruktur AG** hinsichtlich der Beanspruchung ihrer Liegenschaften und Anlagen herzustellen.
- Zur Umsetzung der Alternative W1 ist eine (Teil)Ablöse des **Postbusareals** durch das Land Vorarlberg erforderlich, ggf. ist in Abstimmung zwischen Stadt Bludenz und dem Betrieb ein Ersatzstandort für Busabstellplätze festzulegen.
- Für die überörtlich relevanten **Verkehrserreger** ist eine möglichst konfliktfreie und **günstige Umsetzung** Hinblick auf die **Funktionserhaltung** als Betriebsstandorte anzustreben.
- Aufgrund der mit den Planungszielen in Verbindung stehenden städtebaulichen Entwicklungsabsichten ist in den nächsten Planungsschritten eine zwischen dem Land Vorarlberg, der Stadt Bludenz und Dritten **abgestimmte Entwicklung** voranzutreiben.
- Die schrittweise Umsetzung der Verlegung der L190 berücksichtigt die abgestimmte Umsetzung der für die Erreichung der Planungsziele erforderlichen **verkehrsorganisatorischen und städtebaulichen Maßnahmen** seitens der Stadt Bludenz.

Unter **Berücksichtigung dieser Maßnahmen** wird davon ausgegangen, dass bei der Verlegung der L190 umfangreichen positiven Wirkungen lediglich lokale bzw. geringfügige negative Auswirkungen gegenüberstehen.

9.3 MASSNAHMEN ZUR ÜBERWACHUNG

Folgende **spezielle Maßnahmen zur Überwachung** werden vorgeschlagen:

- Zur Überprüfung der Planungsziele im Zusammenhang mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit sollte das Land ein Monitoring mit regelmäßiger Erhebung der **Unfallhäufigkeit** unter Rückgriff auf Daten der Stadt Bludenz durchführen.
- Entsprechend dem Fortschritt der Umsetzung der Verlegung der L190 sollten aktuell bestehende städtebauliche oder verkehrsorganisatorische Zielsetzungen (z. B. über das REK, Radverkehrskonzept) durch das Land auf ihre unveränderte Gültigkeit überprüft werden.

Darüber hinaus wird der Rückgriff auf bestehende Systeme des **Umweltmonitorings** des Landes Vorarlberg und der Stadt Bludenz empfohlen.

10 NICHTTECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG

Planungsanlass und Planungsziele

Das Land Vorarlberg beabsichtigt gemeinsam mit der Stadt Bludenz, die **L190 Vorarlberger Straße aus dem Zentrumsbereich von Bludenz zu verlegen**, um eine von der Stadt Bludenz forcierte Ausweitung der verkehrsberuhigten Zone im unmittelbaren Umfeld des historischen Stadtzentrums zu ermöglichen.

Mit der Verlegung der L190 sollen unterschiedliche **Planungsziele sowohl westlich als auch östlich der Altstadt** verfolgt werden, nämlich die Erhöhung der Verkehrssicherheit, Anbindung überörtlich relevanter Verkehrserreger an das Landesstraßennetz, Reduktion von Immissionsbelastungen im Nahbereich der Altstadt sowie eine städtebauliche Aufwertung in Teilbereichen, für die die Verlegung der L190 eine wesentliche Voraussetzung darstellt.

Derzeitiger Umweltzustand

Der **Untersuchungsraum** für die Verlegung der L190 betrifft die siedlungsgeprägten Teile der Gemeinden Bludenz, Nüziders und Bürs, die hier weitgehend zusammengewachsen sind und die größte **zusammenhängende Siedlungsfläche** am Rand des Ballungsraums Walgau bilden. Zwischen den Ortskernen der drei Gemeinden breitet sich eine kleinstrukturierte, aufgelockerte Bebauung aus Mehr- und Einfamilienhäusern und Kleingewerbe aus, die eng mit kleineren landwirtschaftlichen Nutzflächen verzahnt ist. Die **alten Ortskerne** weisen etliche Bauten unter Denkmalschutz auf. Durch die mittig im Talboden verlaufenden **hochrangigen Verkehrsinfrastrukturen** (Bahn und A14 Rheintal / Walgau Autobahn) sowie die **III** besteht eine räumliche Trennwirkung zwischen den Gemeinden, die durch die in den letzten Jahrzehnten zunehmenden **gewerblichen Nutzungen** u. a. in Form von Einkaufszentren rund um die ASt Bludenz-Bürs abgeschwächt wird. Bludenz als **Bezirkshauptstadt** und **Dienstleistungszentrum** hat für die Stadtregion und darüber hinausgehend für den gesamten Walgau eine wichtige funktionale Bedeutung.

Das **Räumliche Entwicklungskonzept**, das für die Stadtregion Bludenz-Bürs-Nüziders gemeinsam ausgearbeitet wurde, sieht u. a. vorrangige Verdichtungsräume für Ortszentren, Wohnquartiere und Gewerbe- bzw. Handelszentren vor. Für die Innenstadt von Bludenz wird mit der Strategie 2020 ein **städtebauliches Entwicklungskonzept** verfolgt, das in mehreren Quartieren Entwicklungsschwerpunkte vorsieht und die Verlegung der L190 (ausgearbeitetes Einreichprojekt, Stand 2013) ebenso wie das Radwegkonzept als eine der Grundlagen heranzieht.

Die der Haupteerschließung dienenden **Landesstraßen** verlaufen im Untersuchungsraum weitgehend parallel zum Talverlauf in Ost-West-Richtung, wobei das Bludenzer Zentrum im direkten Verlauf eng umfahren wird. Zur Führung des Landesstraßenverkehrs der Landesstraße L190 werden aufgrund der geltenden **Einbahnregelungen** auch Gemeindestraßen mitbenutzt.

Verkehrserhebungen im Rahmen vorhandener Verkehrsmodelle zeigen, dass die bestehenden Belastungen überwiegend durch stadtbezogenen **Ziel- und Quellverkehr** verursacht werden, Innerörtliche Abschnitte mit dem höchsten täglichen Kfz-Aufkommen decken sich weitgehend mit dem Abschnitt der bestehenden L190 westlich der Altstadt.

Im Untersuchungsraum werden entlang der L190 bezogen auf die Planungsrichtwerte des Landes (Immissionsgrenzwerte nach ÖNORM S 5021 bzw. ÖAL RL Nr. 36) u. a. **Grenzwerte** für Wohngebiete, Kerngebiete sowie für Mischgebiete **überschritten**. Hinsichtlich der **Verkehrssicherheit** besteht insbesondere auf den Landesstraßen ein hohes Verbesserungspotenzial; meist überlagern sich Sicherheits- und Gestaltungsmängel an den Knoten.

An naturräumlichen Besonderheiten bzw. schützenswerten Ressourcen befinden sich im Untersuchungsraum **kleinflächige Schutzzonen und Schongebiete** mit wasserwirtschaftlicher Beschränkung. Weiter sind bestehende **Gewässer** als sensible Bereiche anzusprechen (u. a. Hochwasserschutz, offene Bachabschnitte mit Uferstrukturen). Ebenso enthält bzw. berührt der Untersuchungsraum randlich einige **Biotope** (u.a. Montikel) sowie hochwertige **Waldgesellschaften**.

Auswirkungsbetrachtung anhand von Alternativen

Die Verlegung der L190 wird für die Abschnitte westlich und östlich der Altstadt getrennt untersucht, im **Westen** anhand von sechs Alternativen (inkl. Nullalternative), im **Osten** anhand von fünf Alternativen (inkl. Nullalternative). Anhand der einzelnen **Alternativen** erfolgt eine Darstellung der zu erwartenden **Auswirkungen** auf die beschriebene Umwelt bzw. den Raum sowie ergänzend technische Aspekte und Kosten. Darauf aufbauend wird die **Erfüllung** der definierten **Planungsziele** beurteilt.

Für den **Abschnitt westlich der Altstadt** zeigt in der vergleichenden Betrachtung aller Alternativen die **Alternative W1** bei der Verlagerung von Verkehrsaufkommen und dadurch auch bei der Reduktion von Immissionsbelastungen durch die Verlegung der L190 sowie bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit insgesamt die breiteste **positive Wirkung**. Bei der Anbindung übergeordneter Verkehrserreger erreicht die Alternative W1 die meisten Standorte, wenn auch teilweise innerbetriebliche Einschränkungen damit verbunden sind. Das **Planungsziel** der städtebaulichen Aufwertung von Rathaus- und Bahnhofsumfeld wird durch die Alternative W1 vollständig **abgedeckt**.

Bezogen auf die weiteren betrachteten Themenbereiche zeigt sich abgesehen von der Berührung offener Bachabschnitte die Alternative W1 bei den naturräumlichen Aspekten weitgehend **neutral**, ist aber die zweit teuerste Alternative westlich der Altstadt, was auf die vergleichsweise **hohen Kosten** für die Grundablässe zurückzuführen ist. Im Hinblick auf das Ortsbild ergeben sich lokal beschränkte Auswirkungen. In den **Subalternativen W1a und W1b** sind insgesamt keine entscheidungsrelevanten Unterschiede zu erkennen.

Für den **Abschnitt östlich der Altstadt** zeigen sich in der vergleichenden Betrachtung in Hinblick auf die Erfüllung einzelner Planungsziele jeweils mehrere, unterschiedliche Alternativen als geeignet. Insgesamt

kann die **Alternative O2** mit **positiven Wirkungen** bei der Verlagerung von Verkehrsaufkommen im östlichen Nahbereich der Altstadt und dadurch auch bei der Reduktion von Immissionsbelastungen durch die Verlegung der L190, mit der Anbindung übergeordneter Verkehrserreger, der Bündelung der Verkehrsströme des Landesstraßenverkehrs ohne Beanspruchung von Gemeindestraßen sowie der städtebaulichen Aufwertung und Schaffung eines neuen Zentrumsbereichs die meisten **Vorteile** in sich vereinen.

Bezogen auf die weiteren betrachteten Themenbereiche ist die Alternative O2 die drittteuerste Alternative östlich der Altstadt, u. a. aufgrund vergleichsweise **hoher Kosten** für die Grundablöse. Bei Umsetzung kommt es zu einer Berührung offener Bachabschnitte sowie einer Kleingartenanlage, im Hinblick auf das Ortsbild ergeben sich lokal beschränkte Auswirkungen.

Auswirkungsbetrachtung anhand von Kombinationsalternativen

Im Zuge der Bearbeitung hat sich gezeigt, dass durch eine gemeinsame Realisierung von Alternativen westlich und / oder östlich der Altstadt **verkehrlich-funktionalen Synergiewirkungen** möglich sind.

So überwiegen durch **Kombination der Korridoralternativen W1 und W3** bzw. auch der Korridoralternativen W1 und O2 insgesamt die **Vorteile** gegenüber den daraus entstehenden Nachteilen hinsichtlich der Erfüllung einzelner Planungsziele im Vergleich zu den einzelnen Alternativen. Es ist durch Summierung der Auswirkungen mit **keinen erheblichen kumulativen Wirkungen** durch die Kombination zu rechnen.

Die **Kombinationsalternative W1 + W3** ist in mehreren Phasen realisierbar, wobei aufgrund der höheren individuellen verkehrlichen Wirksamkeit der Umsetzung der Alternative W1 zeitlich der Vorzug zu geben ist. Darüber hinaus muss ein Straßenprojekt, für das die Korridoralternative W1 die Planungsgrundlage darstellt, so gestaltet sein, dass eine spätere Verknüpfung mit einem Straßenprojekt im Rahmen der Korridoralternative W3 problemlos möglich ist. Für eine technisch und topografisch optimale Verknüpfung müsste innerhalb der Alternative W1 auf die Subalternative W1a zurückgegriffen werden. Da die Korridoralternativen W1a und W3 in der ursprünglich entworfenen Form keinen direkten Übergang zueinander ermöglichen, ist eine Anpassung und Weiterentwicklung der **Korridoralternative W3.1** erforderlich.

Die **Kombinationsalternative W1 + O2** ist in mehreren Phasen realisierbar. Damit ergibt sich der Vorteil, dass eine schrittweise Umsetzung auch in Abhängigkeit verfügbarer Mittel – sowohl für die Verlegung der L190 seitens des Landes Vorarlberg und der Stadt Bludenz als auch für die Umsetzung von für die Erreichung der meisten Planungsziele erforderlichen verkehrsberuhigenden stadtgestalterischen Maßnahmen seitens der Stadt Bludenz – ohne Einschränkung möglich ist. Im Unterschied zur Kombinationsalternative W1 + W3 wird für die Kombinationsalternative W1 + O2 **keine Empfehlung** für eine der **Subalternativen W1a und W1b** ausgesprochen; verkehrliche Wirksamkeit und räumliche Wirkungen sind vergleichbar.

Durch Erweiterung der Kombinationsalternative W1 + O2 um die Korridoralternative W3 zeigen sich die deutlichsten Unterschiede in der nur dann von Entlastung profitierenden L91 sowie in der stärkeren Entlastung von nördlicher Fohrenburgstraße und nördlicher Bahnhofstraße. Deutlich stärker ist auch die Belastung Am Tobel sowie entlang des Äulewegs, der jedoch wenig sensible Nutzungen aufweist. Die weiteren themenbezogenen Vor- und Nachteile können weitgehend als Summierung der Auswirkungen der einzelnen Alternativen W1 und W3 betrachtet werden. Es ist mit keinen erheblichen kumulativen Wirkungen zu rechnen.

Auch die **Kombinationsalternative W1 + O2 + W3** ist in mehreren Phasen realisierbar, wobei die Einschränkungen bzw. Besonderheiten der Kombinationsalternativen W1 + W3 und W1 + O2 sinngemäß gelten bzw. zu beachten sind: Aufgrund der Ergebnisse der Variantenstudie zur Verknüpfung der Korridoralternativen W1 und W3 ist die Kombinationsalternative W1 + O2 + W3 sinnvoll nur als **Kombinationsalternative W1a + O2 + W3.1** umsetzbar.

Abschließende Empfehlung

Abschließend wird daher empfohlen, die **Straßenkorridore W1a und O2** zur Verlegung der L190 sowie den **Straßenkorridor W3.1** zur Verlegung der L91 als **Planungsgrundlagen zu beschließen**.

QUELLENVERZEICHNIS

Fachliche Grundlagen

Amt der Vorarlberger Landesregierung (2016): Geodaten des Landes Vorarlberg, <http://vogis.cnv.at>

Amt der Vorarlberger Landesregierung (2015): L190 Vorarlberger Straße. Verlegung aus dem Zentrumsbereich Bludenz. Planungsgenese, Bregenz

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

Besch und Partner (2016): Verkehrsmodell Bludenz, Feldkirch

Besch und Partner (2013): Verkehrsmodell Bludenz, Feldkirch

Besch und Partner (2012): Regionales Radroutenkonzept, Feldkirch

Besch und Partner (2011): L190, Bludenz Ortsdurchfahrt Verkehrsmodell, Feldkirch; GU-1155

Besch und Partner (2001/2002): B190, Bludenz Ortsdurchfahrt – Verkehrsmodell, Feldkirch; GU-0108

Bludenz Stadtmarketing GmbH (2011): Entwicklungskonzept Innenstadt Bludenz. Strategie 2020, Bludenz

BMLFUW (2016): Digitale Bodenkarte, <http://bfw.ac.at/rz/bfwcms2.web?dok=7066>

BMLFUW (2016): Lärmkarte Straßenverkehr 2012, <http://www.laerminfo.at/>

BMLFUW (2016): Wasser Informationssystem Austria, <http://wisa.bmlfuw.gv.at>

DI Chiusole (2016): L190 Vorarlberger Straße. Bludenz, Ortsdurchfahrt Neubau. Einreichprojekt 2013, Ergänzende Studie 2016, BS-2012-010

inatura – Erlebnis Naturschau GmbH: Biologische Verbreitungsdaten, Stand März 2016

Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Helmut Köll (2013/2014): L190 Vorarlberger Straße. Bludenz, Ortsdurchfahrt Neubau. Einreichprojekt 2013, Reith bei Seefeld; BS-2012-010

Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Helmut Köll (2009/2010): L190 Vorarlberger Straße. Ortsdurchfahrt Bludenz. Erweitertes Vorprojekt, Reith bei Seefeld; BS-0904

Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Helmut Köll (2005): L190 Vorarlberger Straße. Ortsdurchfahrt Bludenz. Vorprojekt, Reith bei Seefeld; BS-0431

Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Helmut Köll (2004): Bludenz Ortsdurchfahrt. NKU mit Variantenstudie 2002, Reith bei Seefeld; BS-0236

Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG (2002): Mitwirkungsprozess Entlastung Zentrum Bludenz – Verlegung B190, Brugg; GU-0228

Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG (1999): Verkehrskonzept Stadt Bludenz, Brugg; GU-9908

Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG / frischer wind AG für Organisationsentwicklungen (2008): Dokumentation zum Beteiligungsprozess Verlegung L190 - Aufwertung Innenstadt; GU-0873

Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA (2015): Räumliches Entwicklungskonzept Bludenz

Umweltbundesamt (2016): Grundwasserkörper, http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/wasser/wasser_daten/grundwasserkoerper (Stand 2012)

Umweltbundesamt (2016): Luftqualität, http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/luftguete_aktuell

Rechtliche Grundlagen

Gesetz über den Bau und die Erhaltung öffentlicher Straßen sowie über die Wegefreiheit (kurz: Straßengesetz), idF LGBl. Nr. 54/2015

Gesetz über die Raumplanung, idF LGBl. Nr. 54/2015

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

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

| | | |
|---------------|--|----|
| Abbildung 1: | Orientierungskarte Planungsziele | 4 |
| Abbildung 2: | Planungs- und Untersuchungsraum | 8 |
| Abbildung 3: | Raummuster und soziale Infrastruktur der Stadt-Region- Bludenz/Bürs/Nüziders im Untersuchungsraum (Quelle: Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015: Seite 5; eigene Bearbeitung)..... | 18 |
| Abbildung 4: | Flächenwidmung im Untersuchungs- und Planungsraum (Quelle: VOGIS; eigene Bearbeitung)..... | 19 |
| Abbildung 5: | Kulturgüter im Untersuchungsraum (Quelle: Bundesdenkmalamt, ÖK 50; eigene Bearbeitung)..... | 21 |
| Abbildung 6: | Busliniennetz Stadt Bludenz (Quelle: Offizieller Stadtplan Alpenstadt Bludenz; Ausschnitt eigene Bearbeitung) | 23 |
| Abbildung 7: | Zielzustand Landesradrouten (Quelle: Besch und Partner 2012: Beilage 1; Ausschnitt eigene Bearbeitung) | 24 |
| Abbildung 8: | Planfall 0 – 2010 Bestand, Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2013 / 2014) | 25 |
| Abbildung 9: | Variante 0 – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 26 |
| Abbildung 10: | Vorrangige Verdichtungsräume in der Stadtregion BBN (Quelle: Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015: Seite 16)..... | 27 |
| Abbildung 11: | Stadtentwicklungsprojekte Altstadt Bludenz (Quelle: Bludenz Stadtmarketing GmbH 2011: Seite 43) | 27 |
| Abbildung 12: | Ziele zu den innerörtlichen Grünstrukturen – Übersicht (Quelle: Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015: Seite 31)..... | 28 |
| Abbildung 13: | Lärmindex Landesstraßen, Mittelwert Tag-Abend-Nachtzeitraum, Berichtsjahr 2012 (Quelle: Lärminfo.at, BMLFUW) | 30 |
| Abbildung 14: | Lärmindex Autobahnen und Schnellstraßen, Mittelwert Tag-Abend- Nachtzeitraum, Berichtsjahr 2012 (Quelle: Lärminfo.at, BMLFUW) | 30 |
| Abbildung 15: | Konfliktkarte (Quelle: Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG 1999: Planbeilage Nr. 2) | 32 |
| Abbildung 16: | Naherholungsräume und -funktionen im Untersuchungsraum (Quelle: Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015: Seite 34; eigene Bearbeitung)..... | 33 |

| | | |
|---------------|--|----|
| Abbildung 17: | Waldfunktionen laut Waldentwicklungsplan im Untersuchungsraum (Quelle: VOGIS; eigene Bearbeitung) | 34 |
| Abbildung 18: | Freizeiteinrichtungen und Freizeitwege im Untersuchungsraum (Quelle: Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015: Seite 33; eigene Bearbeitung)..... | 35 |
| Abbildung 19: | Bodentypen im Untersuchungsraum (Quelle: BFW, Digitale Bodenkarte Österreich; eigene Bearbeitung) | 36 |
| Abbildung 20: | Altstandorte und Verdachtsflächen (Landesinterner Verdachtsflächenkataster, Datenquelle: Land Vorarlberg – data.vorarlberg.gv.at) | 37 |
| Abbildung 21: | Wasserschutz- und schongebiete und Wasserrechte (Punktanlagen) im Untersuchungsraum (Quelle: Digitales Wasserbuch Vorarlberg)..... | 38 |
| Abbildung 22: | Hochwasser – Gefahrenkarte Überflutungsflächen (Ausschnitt, Quelle WISA, Stand Dez. 2013) | 39 |
| Abbildung 23: | Oberflächengewässer und Gefahrenzonen BWV im Untersuchungsraum (Quelle: VOGIS; eigene Bearbeitung)..... | 40 |
| Abbildung 24: | Biotope und Schutzgebiete im Untersuchungsraum (Quelle: VOGIS; eigene Bearbeitung)..... | 42 |
| Abbildung 25: | Wald im Untersuchungsraum (Quelle: VOGIS) | 43 |
| Abbildung 26: | Überblick Alternativen | 44 |
| Abbildung 27: | Straßenkorridor Äuleweg (W1; mit Subalternativen) | 45 |
| Abbildung 28: | Straßenkorridor Fohrenburgstraße (W2) | 46 |
| Abbildung 29: | Straßenkorridor Am Tobel (W3)..... | 47 |
| Abbildung 30: | Straßenkorridor Quadrellastraße (W4) | 49 |
| Abbildung 31: | Nullalternative (W5) und Nullalternative + (W6)..... | 49 |
| Abbildung 32: | Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - St. Peterstraße (O1) | 50 |
| Abbildung 33: | Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - Werkskanal (O2) | 52 |
| Abbildung 34: | Straßenkorridor Bleichestraße (O3)..... | 53 |
| Abbildung 35: | Straßenkorridor Schlossbergtunnel (O4; mit Subalternativen O4a / kurz, O4a / lang)..... | 54 |
| Abbildung 36: | Nullalternative (O5) | 55 |
| Abbildung 37: | Alternative W1a – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 56 |

| | | |
|---------------|---|-----|
| Abbildung 38: | Alternative W1a – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 57 |
| Abbildung 39: | Räumliches Entwicklungskonzept Bludenz. Bürs. Nüziders (Quelle: Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015: Ausschnitt Zielplan)..... | 60 |
| Abbildung 40: | Alternative W2 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 64 |
| Abbildung 41: | Alternative W2 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 65 |
| Abbildung 42: | Denkmalgeschützte Villa Walch (Foto: RaumUmwelt) | 66 |
| Abbildung 43: | Alternative W3 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 70 |
| Abbildung 44: | Alternative W3 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 71 |
| Abbildung 45: | Flächenwidmung und Siedlungsentwicklungsgebiet, Teilbereich Alternative W3 (Quelle: VOGIS; REK Stadtland / Raumplanung DI Georg Rauch / TU Wien, ISRA 2015: Ausschnitt Zielplan)..... | 72 |
| Abbildung 46: | Ufergehölz entlang Galgentobel (Foto: RaumUmwelt) | 75 |
| Abbildung 47: | Alternative W4 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 77 |
| Abbildung 48: | Alternative W4 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 78 |
| Abbildung 49: | Technische Aspekte im Bereich der Korridoralternative W4 (Fotos: RaumUmwelt) | 79 |
| Abbildung 50: | Nullalternative + (W6) – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 87 |
| Abbildung 51: | Nullalternative + (W6) – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 88 |
| Abbildung 52: | Alternative O1 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 94 |
| Abbildung 53: | Alternative O1 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 95 |
| Abbildung 54: | Hl. Kreuz Kirche mit Außenanlagen (Foto: RaumUmwelt) | 97 |
| Abbildung 55: | Alternative O2 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 100 |

| | | |
|---------------|---|-----|
| Abbildung 56: | Alternative O2 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 101 |
| Abbildung 57: | Niveauunterschied im Osten des Korridors O2 / Betriebsflächen Getzner Textil AG (Foto: RaumUmwelt) | 103 |
| Abbildung 58: | Kleingarten im Bereich Riedstraße (Foto: RaumUmwelt)..... | 105 |
| Abbildung 59: | Alternative O3 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 108 |
| Abbildung 60: | Alternative O3 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 109 |
| Abbildung 61: | Brunnenbach im Bereich nördlich der Getzner Textil AG (Foto: RaumUmwelt) | 113 |
| Abbildung 62: | Subalternative O4a – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 115 |
| Abbildung 63: | Subalternative O4a – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 116 |
| Abbildung 64: | Subalternative O4b – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 117 |
| Abbildung 65: | Subalternative O4b – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 117 |
| Abbildung 66: | Bereich geplante Tunnelportale: West (oben links und rechts) sowie Ost, Subalternative O4a (unten links) und O4b (unten rechts; Foto: RaumUmwelt) ... | 119 |
| Abbildung 67: | Kombinationsalternative W1 + W3 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 129 |
| Abbildung 68: | Kombinationsalternative W1 + W3 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)..... | 129 |
| Abbildung 69: | Straßenkorridor Am Tobel (W3.1)..... | 131 |
| Abbildung 70: | Kombinationsalternative W1 + O2 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 132 |
| Abbildung 71: | Kombinationsalternative W1 + O2 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016)..... | 133 |
| Abbildung 72: | Kombinationsalternative W1 + O2 + W3 – 2025, Verkehrsstärken absolut in Kfz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 134 |
| Abbildung 73: | Kombinationsalternative W1 + O2 + W3 – 2025, Differenz zur Nullalternative – 2025, Angaben in Fkz/Tag (DTV) (Quelle: Besch und Partner 2016) | 134 |

TABELLENVERZEICHNIS

| | | |
|-------------|--|-----|
| Tabelle 1: | Aussagequalität und Fokussierung zur Darstellung des derzeitigen Umweltzustands..... | 9 |
| Tabelle 2: | Vorgehen zur Entwicklung und Darstellung von Alternativen | 12 |
| Tabelle 3: | Vorgehen zur Ermittlung und Beschreibung von Auswirkungen..... | 15 |
| Tabelle 4: | Vorgehen zur Bewertung von Auswirkungen und Empfehlung | 15 |
| Tabelle 5: | Vorgehen zur Entwicklung von Maßnahmen | 17 |
| Tabelle 6: | Bewertung Straßenkorridor Äuleweg (W1) | 63 |
| Tabelle 7: | Bewertung Straßenkorridor Fohrenburgstraße (W2) | 69 |
| Tabelle 8: | Bewertung Straßenkorridor Am Tobel (W3)..... | 76 |
| Tabelle 9: | Bewertung Straßenkorridor Quadrellastraße (W4) | 84 |
| Tabelle 10: | Bewertung Nullalternative + (W6) | 91 |
| Tabelle 11: | Vergleichender Überblick Auswirkungen, Alternativen westlich der Altstadt..... | 93 |
| Tabelle 12: | Bewertung Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - St. Peterstraße (O1)..... | 99 |
| Tabelle 13: | Bewertung Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - Werkskanal (O2) | 107 |
| Tabelle 14: | Bewertung Straßenkorridor Bleichestraße (O3) | 114 |
| Tabelle 15: | Bewertung Straßenkorridor Schlossbergtunnel (O4)..... | 123 |
| Tabelle 16: | Vergleichender Überblick Auswirkungen, Alternativen östlich der Altstadt | 127 |