



**Vorarlberg**  
unser Land

## ANLAGE 1

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

**L 190 - Vorarlberger Straße, Bludenz Ortsdurchfahrt,  
Neutrassierung km 1,91 - km 4,25**

Strategische Umweltprüfung

Zusammenfassende Erklärung, Dezember 2017



# **L190 Vorarlberger Straße**

**Verlegung aus dem Zentrumsbereich Bludenz**

**BS-2015-012**

**Strategische Umweltprüfung**

**Zusammenfassende Erklärung**

---



Wien/Bregenz im Dezember 2017



## **Bearbeitung:**

DI Ernst Mattanovich  
DI Katharina Stebegg  
DI Felix Sternath

---



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

## INHALT

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Auslöser.....</b>	<b>1</b>
1.1	Planungsauftrag .....	1
1.1.1	Planungsgenese .....	1
1.1.2	Planungsziele.....	2
1.1.3	Planungs- und Untersuchungsraum .....	5
1.2	Gründe für die Durchführung einer SUP.....	5
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung der Prozessschritte .....</b>	<b>7</b>
2.1	Überblick über die Prozessschritte .....	7
2.2	Festlegung des Untersuchungsrahmens (Scoping).....	8
2.3	Entwurf Strassenkorridore, Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) .....	10
<b>3</b>	<b>Zusammenfassung der Dokumente zur Entscheidungsfindung.....</b>	<b>13</b>
3.1	Entwurf Strassenkorridore, Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) .....	13
3.1.1	Inhalte des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) .....	13
3.1.1.1	Abschnitt westlich der Bludener Altstadt .....	13
3.1.1.2	Abschnitt östlich der Bludener Altstadt.....	15
3.1.1.3	Kombinationsalternativen zur Nutzung von Synergien .....	19
3.1.1.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung negativer Auswirkungen .....	20
3.1.2	Entwurf Straßenkorridore.....	20
3.1.3	Berücksichtigung des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht).....	23
3.2	Zusammenfassung der Stellungnahmen .....	24
3.2.1	Inhalte der Stellungnahmen.....	24
3.2.2	Berücksichtigung der Stellungnahmen .....	35
<b>4</b>	<b>Vorschlag für die Beschlussfassung durch die Landesregierung .....</b>	<b>36</b>
	<b>Quellenverzeichnis.....</b>	<b>37</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>38</b>
	<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>38</b>

# 1 AUSGANGSLAGE UND AUSLÖSER

## 1.1 PLANUNGS-AUFTRAG

### 1.1.1 Planungsgenese

Die Planungsgenese (vgl. für eine ausführliche Darstellung: RaumUmwelt Planungs-GmbH 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 Ver-

legung 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 vorgenommenen 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 1.1.2) zu erreichen. Zudem wird in diesem Schreiben mitgeteilt, dass eine zusätzliche Prüfung von **Systemalternativen** im nunmehr abgeschlossenen Prozess zur Festlegung eines bzw. mehrerer Straßenkorridore als nicht erforderlich erachtet wird.

### 1.1.2 Planungsziele

Die **Planungsziele** basieren sowohl auf der Dokumentation der Planungsgenese (vgl. Kapitel 1.1.1) 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 Barriere Wirkung 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 Straßenachse 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 (RaumUmwelt Planungs-GmbH 2017: S. 4)*



### 1.1.3 Planungs- und Untersuchungsraum

Ausgehend von den Planungszielen (vgl. Kapitel 1.1.2) wurde im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) ein **Planungsraum** festgelegt (vgl. Abbildung 2). Er bildet den räumlichen Rahmen, innerhalb dessen die Planungsziele zur Festlegung von Straßenkorridoren verfolgt werden.

Grundsätzlich ist der Planungsraum auf das Gemeindegebiet von **Bludenz** beschränkt und hier auf den Siedlungsbereich des Hauptorts Bludenz nordwestlich der ASt Bludenz-Montafon. Darüber hinaus 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 die Alternativen entwickelt wurden.

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

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

## 1.2 GRÜNDE FÜR DIE DURCHFÜHRUNG EINER SUP

Für das ggst. Vorhabens wurde seitens des Initiators von Haus aus zumindest hinsichtlich einiger Themenbereiche (Siedlungswesen, Mensch und Gesundheit, Ressourcen und deren Nutzung) mit einer **relevanten Sensibilität im Planungsraum** sowie mit **Auswirkungen relevanter Intensität** gerechnet. Damit wurde von Anfang an als sehr wahrscheinlich erachtet, dass die Erfordernis der Durchführung einer SUP zu erwarten bzw. zumindest nicht eindeutig zu verneinen ist. Daher wurde – in Abstimmung zwischen SUP-Stelle und Initiator – auf die Abwicklung eines vollständigen Screening-Verfahrens i. S. des Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore<sup>1</sup> verzichtet und direkt eine **SUP zur Festlegung des bzw. der Straßenkorridore** eingeleitet. Auch unter fachlichen Gesichtspunkten war diesem Vorgehen letztlich der Vorzug zu geben, da der Prozess nur so der Komplexität des Vorhabens gerecht wurde, die aus der Planungsgenese (vgl. Kapitel 1.1.1) zu erkennen war.

Entsprechend dem Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore<sup>2</sup> wurde dafür im Rahmen des sog. Scopings der **Untersuchungsrahmen** festgelegt, der die Grundlage für den vorgelegten Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) bildete. Zur Festlegung des Untersuchungsrahmens wurden sog. Umweltstellen konsultiert, deren **Anmerkungen und Prüfhinweise** dem Initiator zur Berücksichtigung durch die SUP-Stelle mitgeteilt wurden. Kapitel 2.2 gibt die wichtigsten **Festlegungen aus dem Scoping** wieder.

<sup>1</sup> Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: S. 16ff

<sup>2</sup> Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: S. 26ff

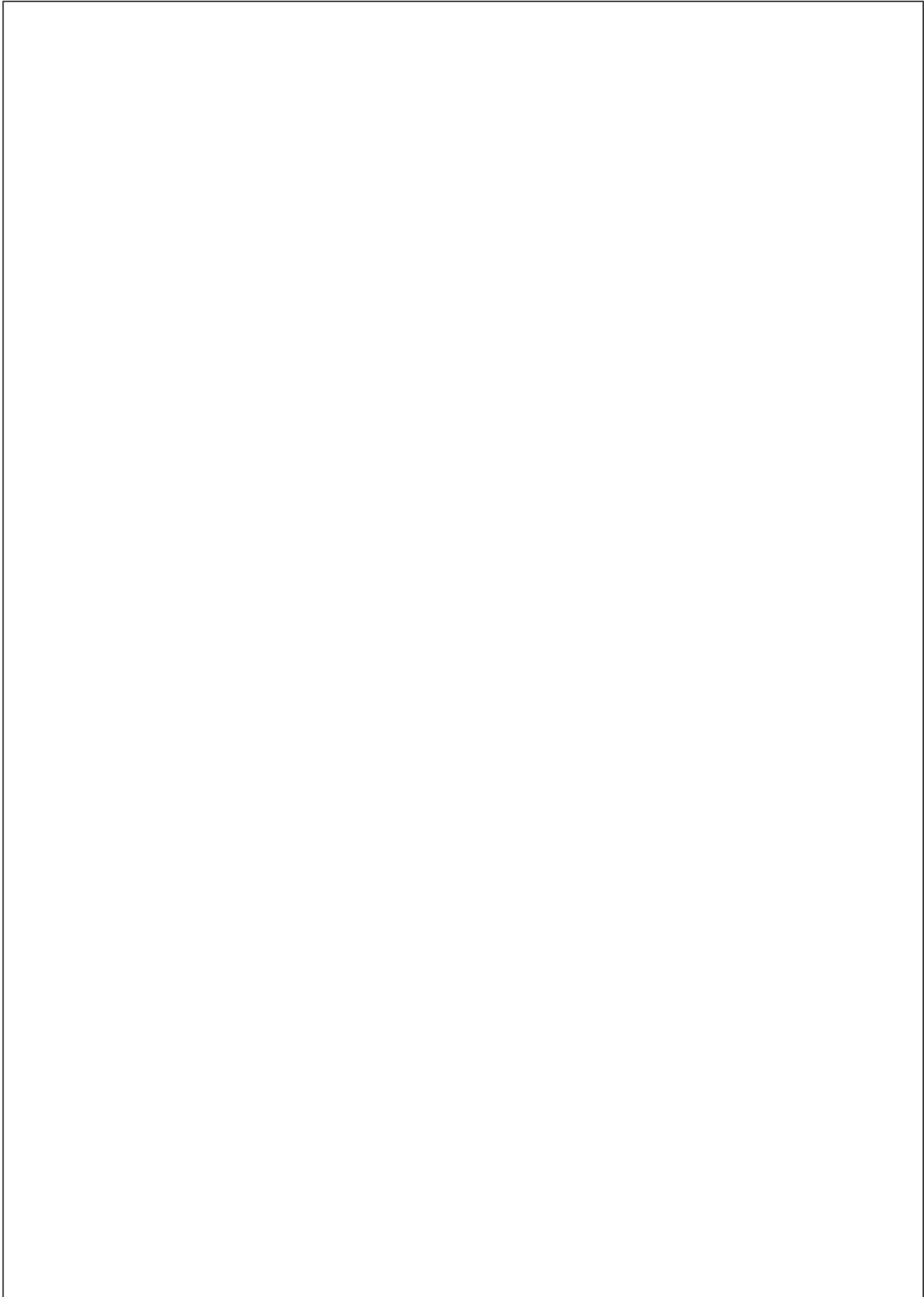


Abbildung 2: *Planungs- und Untersuchungsraum (RaumUmwelt Planungs-GmbH: S. 8)*

## 2 ZUSAMMENFASSUNG DER PROZESSCHRITTE

### 2.1 ÜBERBLICK ÜBER DIE PROZESSCHRITTE

Die **Strategische Umweltprüfung (SUP)** wird auf Basis der entsprechenden Festlegungen des **Straßengesetzes** durchgeführt. Die einzelnen Prozessschritte entsprechen den Vorgaben des **Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore<sup>3</sup>** für die Festlegung eines Straßenkorridors mit Durchführung einer SUP. Ausgangspunkt des Prozesses war die Feststellung, dass die Durchführung einer SUP für das ggst. Vorhaben faktisch alternativlos ist (vgl. Kapitel 1.2).

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

Zur **Vorbereitung der SUP** wurde im Zeitraum August 2015 bis Jänner 2016 ein sog. **Scoping** durchgeführt, in dessen Rahmen ausgewählte Umweltstellen zur Festlegung des Untersuchungsrahmens der SUP konsultiert wurden (vgl. Kapitel 2.2).

Aufbauend auf dem Scoping hat der Initiator im Zeitraum Februar 2016 bis Jänner 2017 den **Entwurf der Straßenkorridore** sowie einen gemeinsamen **Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht)** erarbeitet. Diese Dokumente wurden im Zeitraum Februar 2017 bis April 2017 durch die SUP-Stelle **öffentlich aufgelegt** und waren Gegenstand von **Konsultationen** mit definierten Umweltstellen (vgl. Kapitel 2.3).

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

Alle bis hierher überblicksartig dargestellten Prozessschritte konnten mit April 2017 abgeschlossen werden.

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

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

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

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

## 2.2 FESTLEGUNG DES UNTERSUCHUNGSRAHMENS (SCOPING)

Das **Scoping** ist vom Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore<sup>4</sup> als Ausgangspunkt für die fachliche Auseinandersetzung innerhalb der SUP vorgesehen. Ein **Scoping-Dokument** legt die für den zu erstellenden Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) getroffenen **Festlegungen des Untersuchungsrahmens** offen. Es umfasst Aussagen zu Umfang und Detaillierungsgrad der in den Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) aufzunehmenden Informationen. Zur Festlegung des Untersuchungsrahmens wurden sog. Umweltstellen konsultiert, deren **Anmerkungen und Prüfhinweise** dem Initiator zur Berücksichtigung durch die SUP-Stelle mitgeteilt wurden.

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

- Als **Prognosehorizont** für die Entwicklung des derzeitigen Umweltzustands im Untersuchungsraum und die voraussichtlich erheblichen Auswirkungen der Landesstraßenvorhaben in den Straßenkorridoren wurde das **Jahr 2025** angenommen. Für die volle **Verkehrswirksamkeit** der verlegten L190 wurde das **Jahr 2025** angenommen. Damit wurde auch berücksichtigt, dass die Verlegung der L190 voraussichtlich **phasenweise** erfolgen wird und stets durch **Maßnahmen im Verantwortungsbereich der Stadt Bludenz** ergänzt werden müssen.
- Der **Planungsraum** (vgl. Abbildung 2) bildet den räumlichen Rahmen, innerhalb dessen die Planungsabsichten durch die Festlegung von Straßenkorridoren sinnvoll verfolgt werden können. Der **Untersuchungsraum** (vgl. Abbildung 2) umfasst jenes Gebiet, das für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen im Umweltbericht betrachtet wurde.
- **Untersuchungsgegenstand** des Umweltberichts sind im Kern die voraussichtlich erheblichen Auswirkungen, die von der Verlegung der L190 aus dem Zentrumsbereich von Bludenz ausgehen. Dabei werden für alle fünf **Themenbereiche**, die vom Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore<sup>5</sup> vorgesehen sind, Aussagen getroffen:
  - Siedlungswesen (einschließlich Wirtschaft, Kulturgüter und Ortsbild)
  - Mensch und Gesundheit (Lärm, Luft und Erschütterungen; Verkehrssicherheit)
  - Landschaft und Erholung (anthropozentrische Nutzungsaspekte; landschaftsbezogene Erholungsnutzungen)
  - Ressourcen und deren Nutzung (Boden und Wasser als Ressourcen)
  - Naturraum und Ökologie (Fokus auf Schutzbedürftigkeit und Erhaltungswürdigkeit)

<sup>4</sup> Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: S. 26ff

<sup>5</sup> Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: S. 34

Damit sind – wie im Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore<sup>6</sup> ausgeführt – alle **relevanten Aspekte nach Anhang I der SUP-RL** gefasst.

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

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

Mit Schreiben Zl.: VIIb-290A-0030-218 vom 25.08.2015 hat die Abt. VIIb - Straßenbau in ihrer Funktion als Initiator das **Scoping-Dokument** als erforderliche Grundlage für die Durchführung des Scopings der Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten in ihrer Funktion als SUP-Stelle übermittelt. Gemeinsam mit dem Scoping-Dokument wurde auch eine **Zusammenfassung der Planungsgenese** übermittelt, die alle vorangegangenen Planungsschritte zusammenfasst. Um zu einer abschließenden Beurteilung des vom Initiator vorgeschlagenen Untersuchungsrahmens zu gelangen, hat die SUP-Stelle Konsultationen mit ausgewählten Umweltstellen durchgeführt.

Mit Schreiben Zl.: VIa-411.06.06-5 vom 14.09.2015 hat die SUP-Stelle ausgewählte Umweltstellen eingeladen, bis 23.10.2015 eine Stellungnahme zum Scoping-Dokument zu formulieren und an die SUP-Stelle zu übermitteln. Die Umweltstellen wurden in diesem Zusammenhang auch ersucht, Ansprechpersonen für das weitere SUP-Verfahren zu benennen. Folgende **Umweltstellen** haben insgesamt zehn Stellungnahmen zum Scoping-Dokument formuliert:

- Abt. Ib - Verkehrsrecht
- Abt. IVe - Umwelt- und Klimaschutz
- Abt. Va - Landwirtschaft gemeinsam mit Agrarbezirksbehörde
- Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten
- Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik
- Abt. VIe - Abfallwirtschaft
- Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht
- Abt. VIId - Wasserwirtschaft
- Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit (Lufthygiene und Limnologie)

Die **eingelangten Stellungnahmen** wurden durch die SUP-Stelle **gesammelt** und mit Schreiben Zl.: VIa-411.06.06-7 vom 21.01.2016 dem Initiator **übermittelt**. Der Initiator wurde dabei aufgefordert, die in den Stellungnahmen enthaltenen **Hinweise** nach Möglichkeit bei der Erstellung des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) zu **berücksichtigen**.

<sup>6</sup> Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: S. 23f

Insgesamt wurde der durch den Initiator im Scoping-Dokument skizzierte **Untersuchungsrahmen als nachvollziehbar eingestuft**. Mehrere Umweltstellen haben die **Bedeutung einzelner Aspekte** für die Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes **betont** sowie **methodische und inhaltliche Angaben** für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen **ergänzt bzw. präzisiert**.

### 2.3 ENTWURF STRASSENKORRIDORE, ERLÄUTERUNGSBERICHT (INKL. UMWELTBERICHT)

Der **Entwurf der Straßenkorridore** erfolgte im Zuge einer Strategischen Umweltprüfung (SUP). Der dabei erforderliche Umweltbericht wurde vollständig in den Erläuterungsbericht integriert. Das entsprechende Vorgehen und die inhaltlichen Mindestanforderungen für diesen **Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht)** sind im Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore<sup>7</sup> festgeschrieben.

Als Besonderheit bei der Erarbeitung des Entwurfs der Straßenkorridore im Zuge einer SUP war zu berücksichtigen, dass im Zuge der mehrjährigen **Planungsgenese** bereits vielfältige Untersuchungen angestellt wurden und dabei auch die qualifizierte und allgemeine Öffentlichkeit in unterschiedlichen Phasen einbezogen wurde; dies war insbesondere bei der **Auswahl und Beurteilung von Alternativen** zu beachten.

Aus diesem Grund konnte in Teilen bereits auf detailliert ausgearbeitete **Grundlagen** zurückgegriffen werden, die hinsichtlich ihrer **Aktualität geprüft** und vereinzelt im Auftrag des Initiators **aktualisiert** wurden. Der Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) greift daher auf folgende **Dokumente aus der Planungsgenese** bzw. **aktualisierte Dokumente** zurück:

- ❑ Besch und Partner (2016): Verkehrsmodell Bludenz. Feldkirch.
- ❑ Besch und Partner (2013): Verkehrsmodell Bludenz. Feldkirch.
- ❑ Besch und Partner (2011): L190, Bludenz Ortsdurchfahrt Verkehrsmodell. Einlage GU-1155. Feldkirch.
- ❑ Besch und Partner (2001/2002): B190, Bludenz Ortsdurchfahrt – Verkehrsmodell. Einlage GU-0108. Feldkirch.
- ❑ DI Chiusole (2016): L190 Vorarlberger Straße. Bludenz, Ortsdurchfahrt Neubau. Einreichprojekt 2013, Ergänzende Studie 2016, Einlage BS-2012-010. Feldkirch, Vösendorf.
- ❑ Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Helmut Köll (2013/2014): L190 Vorarlberger Straße. Bludenz, Ortsdurchfahrt Neubau. Einreichprojekt 2013. Einlage BS-2012-010. Feldkirch, Reith bei Seefeld.
- ❑ Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Helmut Köll (2009/2010): L190 Vorarlberger Straße. Ortsdurchfahrt Bludenz. Erweitertes Vorprojekt. Einlage BS-0904. Feldkirch, Reith bei Seefeld.

<sup>7</sup> Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: S. 33ff

- ❑ Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Helmut Köll (2005): L190 Vorarlberger Straße. Ortsdurchfahrt Bludenz. Vorprojekt. Einlage BS-0431. Feldkirch, Reith bei Seefeld.
- ❑ Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Helmut Köll (2004): Bludenz Ortsdurchfahrt. NKU mit Variantenstudie 2002. Einlage BS-0236. Feldkirch, Reith bei Seefeld.
- ❑ Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG (2002): Mitwirkungsprozess Entlastung Zentrum Bludenz – Verlegung B190. Einlage GU-0228. Feldkirch, Brugg.
- ❑ Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG (1999): Verkehrskonzept Stadt Bludenz. Einlage GU-9908. Feldkirch, Brugg.
- ❑ Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG / frischer wind AG für Organisationsentwicklungen (2008): Dokumentation zum Beteiligungsprozess Verlegung L190 - Aufwertung Innenstadt. Einlage GU-0873. Feldkirch, Brugg.

Darüber hinaus war zu berücksichtigen, dass im Zuge der Planungsgenese bereits **Konsens** hinsichtlich einer **Umsetzungsalternative** hergestellt wurde, der auch durch entsprechende Absichtserklärungen der Stadt Bludenz mitgetragen wurde. Für diese Umsetzungsalternative wurden auch schon technische Detailplanungen durchgeführt. Die **Festlegung von Straßenkorridoren** als Grundlage für die Verordnung zur Erklärung als Landesstraßen ist erst seit 2012 durch das Straßengesetz normiert, wodurch der nunmehr erforderliche Prozess zur Festlegung von Straßenkorridoren der formalisierten **Wiederholung, Dokumentation bzw. Bestätigung** von bereits getroffenen Annahmen gleichkommt.

Des Weiteren wurde im Zuge der Erstellung des Entwurfs des Straßenkorridors sowie des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) seitens des Initiators erkannt, dass jedenfalls **mehr als nur ein Straßenkorridor** als Planungsgrundlage für die Verordnung zur Erklärung der verlegten L190 als Landesstraße erforderlich ist; dies in erster Linie deshalb, da der Verlauf der L190 südlich der Bludener Altstadt unverändert bleibt.

Mit Schreiben Zl.: VIIb-290A-0030-321 vom 19.01.2017 hat die Abt. VIIb - Straßenbau in ihrer Funktion als Initiator den Entwurf der Straßenkorridore sowie den Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) als erforderliche Grundlage für die Durchführung der SUP der Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten in ihrer Funktion als SUP-Stelle übermittelt. Diese Dokumente wurden seitens der SUP-Stelle **Konsultationen** mit sog. Umweltstellen sowie einer **öffentlichen Auflage** zugeführt.

Mit Schreiben Zl.: VIa-411.06.06-23 vom 24.01.2017 hat die SUP-Stelle ausgewählte Umweltstellen eingeladen, bis 24.03.2017 eine Stellungnahme zum Entwurf der Straßenkorridore sowie den Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) zu formulieren und an die SUP-Stelle zu übermitteln. Folgende **Umweltstellen** haben eine Stellungnahme zum Scoping-Dokument formuliert:

- ❑ Abt. IVe - Umwelt- und Klimaschutz
- ❑ Abt. Va - Landwirtschaft (in Abstimmung mit der Agrarbezirksbehörde)

- Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten
- Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik
- Abt. VIe - Abfallwirtschaft
- Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht
- Abt. VIId - Wasserwirtschaft
- Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit (Lufthygiene und Limnologie)

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

Daneben wurden der Entwurf der Straßenkorridore sowie der Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) im Zeitraum von 21.02.2017 bis 07.04.2017 beim Amt der Landesregierung, dem Amt der Stadt Bludenz und dem Gemeindeamt der Gemeinde Bürs sowie auf der Homepage des Landes Vorarlberg zur **öffentlichen Einsichtnahme** aufgelegt. Auf diese öffentliche Einsichtnahmemöglichkeit wurde am 21.02.2017 per **Kundmachung** in den Vorarlberger Nachrichten, in der NEUEen sowie auf der Homepage des Landes Vorarlberg hingewiesen.

Als Ergebnis dieser öffentlichen Auflage wurden zwei **Stellungnahmen** von betroffenen Gemeinden, der Stadt Bludenz und der Gemeinde Bürs, verfasst und an die SUP-Stelle übermittelt. Auch diese Stellungnahmen wurden von der SUP-Stelle **zusammengefasst** und hinsichtlich ihrer Relevanz für die Beschlussfassung der Straßenkorridore **ausgewertet** (vgl. Kapitel 3.2).



## 3 ZUSAMMENFASSUNG DER DOKUMENTE ZUR ENTSCHEIDUNGSFINDUNG

### 3.1 ENTWURF STRASSENKORRIDORE, ERLÄUTERUNGSBERICHT (INKL. UMWELTBERICHT)

#### 3.1.1 Inhalte des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht)

Für die Bearbeitung wurde zuerst der derzeitige Umweltzustand im Planungs- und Untersuchungsraum (vgl. Abbildung 2) dargestellt. Dafür wurden Aussagen in den Themenbereiche **Siedlungswesen, Mensch und Gesundheit, Landschaft und Erholung, Ressourcen und deren Nutzung** sowie **Naturraum und Ökologie** getroffen. Besonders wurde aufgrund der Lage des Vorhabens größtenteils im Siedlungsraum auf dessen Struktur und Entwicklung sowie bestehende Konflikte, v. a. im Bereich der Immissionsbelastungen und der Verkehrssicherheit, eingegangen.

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

##### 3.1.1.1 Abschnitt westlich der Bludener Altstadt

Für die Verlegung der L190 im Abschnitt westlich der Bludener Altstadt wurden folgende **Alternativen** untersucht (vgl. Abbildung 3):

- Straßenkorridor Äuleweg (W1; mit lokalen Subalternativen W1a und W1b)
- Straßenkorridor Fohrenburgstraße (W2)
- Straßenkorridor Am Tobel (W3; bedeutet Verlegung der L91 anstelle der L190)
- Straßenkorridor Quadrellastraße (W4)
- Nullalternative (W5; entspricht dem derzeitigen Verlauf der L190)
- Nullalternative + (W6; entspricht dem derzeitigen Verlauf der L190, ergänzt um einen Vollausbau der ASt Brandnertal in Bundeskompetenz)

Wichtigste Grundlage für die **Empfehlung** einer Korridoralternative für die Verlegung der L190 westlich der Altstadt sind die **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**.



Abbildung 3: Überblick der untersuchten Alternativen, schematische Darstellung (RaumUmwelt Planungs-GmbH 2017: S. 44)

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 Altstadttumfeld eine Entlastung aufweist, kommt es hingegen – wie auch bei der Alternative W3 – stellenweise auch zu einer zusätzlichen Belastung im Altstadttumfeld. 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 zweit teuerste, 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 1.

### 3.1.1.2 Abschnitt östlich der Bludener Altstadt

Für die Verlegung der L190 im Abschnitt westlich der Bludener Altstadt wurden folgende **Alternativen** untersucht (vgl. Abbildung 3):

- Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - St. Peterstraße (O1)
- Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - Werkskanal (O2)
- Straßenkorridor Bleichestraße (O3)
- Straßenkorridor Schlossbergtunnel (O4; mit lokalen Subalternativen O4a und O4b)
- Nullalternative (O5; entspricht dem derzeitigen Verlauf der L190)

Wichtigste Grundlage für die **Empfehlung** einer Korridoralternative für die Verlegung der L190 östlich der Altstadt sind die im Kapitel 1.1.2 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 Entlas-

tungswirkung, 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 2.



Kriterien Auswirkungen	Alternative W1 – Äuleweg				Alternative W2 – Föhrenburgstraße				Alternative W3 – Am Tobel				Alternative W4 - Quadrellastraße				Nullalternative + W6			
	Strecke	Planfall 0	Veränderung W1		Strecke	Planfall 0	Veränderung W2		Strecke	Planfall 0	Veränderung W3		Strecke	Planfall 0	Veränderung W4		Strecke	Planfall 0	Veränderung W6	
Veränderung Verkehrsaufkommen [KFZ/Tag]	L190 zwischen Altstadt und Föhrenburgstraße	8.672	-4.815	-56 %	L190 zwischen Altstadt und Föhrenburgstraße	8.672	-6.478	-75 %	L190 zwischen Altstadt und Föhrenburgstraße	8.672	+1.591	18 %	L190 zwischen Altstadt und Föhrenburgstraße	8.672	-5.629	-65 %	L190 zwischen Altstadt und Föhrenburgstraße	8.672	-622	-7 %
Relevanz hinsichtl. Planungsziele	südliche Mutterstraße (bis Herrengasse)	9.929	+127	1 %	südliche Mutterstraße (bis Herrengasse)	9.929	-2.381	-24 %	südliche Mutterstraße (bis Herrengasse)	9.929	-1.722	-17 %	südliche Mutterstraße (bis Herrengasse)	9.929	-1.066	-11 %	südliche Mutterstraße (bis Herrengasse)	9.929	-53	-1 %
spezifische Auswirkungen je Alternative	nördliche Bahnhofstraße	12.323	-2.246	-18 %	nördliche Bahnhofstraße	12.323	-3238	-26 %	nördliche Bahnhofstraße	12.323	-256	-2 %	nördliche Bahnhofstraße	12.323	-2.822	-23 %	nördliche Bahnhofstraße	12.323	-352	-3 %
	Kasernplatz	3.547	-3.034	-86 %	Kasernplatz	3.547	+10.429	294 %	Kasernplatz	3.547	+134	4 %	Kasernplatz	3.547	-583	-16 %	Kasernplatz	3.547	-386	-11 %
	Äuleweg	0	+7.962		L91 zwischen Altstadt und Föhrenburgstraße	8.044	-2.398	-30 %	Am Tobel	2.471	+4.095	166 %	Am Tobel	2.471	+1.752	71 %	A14, Abschnitt östlich HASI Brandnertal	26.277	+2.344	9 %
					südliche Föhrenburgstraße bis L190	3.839	+9.414	245 %	L91 zwischen Altstadt und Föhrenburgstraße	8.044	-2.088	-26 %	neuer Straße zwischen Autobahn und L190	0	+3.260					
Verkehrlich-funktionale Aspekte	+ Verkehrsverlagerung aus westlichem Nahbereich der Altstadt + Anbindung mehrerer überörtlich relevanter Verkehrserreger (Bahnhof, Mondelez (Anlieferung), Gebr. Weiss, Postbusareal) an Landesstraße - ein überörtlich relevanter Verkehrserreger (Brauerei Föhrenburg) verliert Anbindung an Landesstraße (Erschließungssituation bleibt aber unverändert)				+ Verkehrsverlagerung aus westlichem Nahbereich der Altstadt + Anbindung von Mondelez (Abfahrt) an Landesstraße, Anbindung Brauerei Föhrenburg bleibt unverändert - Teile des Altstadtfeldes mit Erhöhung des Verkehrsaufkommens - keine Anbindung des Bahnhofs und der Betriebsstandorte am Äuleweg an Landesstraße - Verschärfung der Überlastungssituation Kreuzung Pulverturmstraße/ Kasernplatz				+ teilweise Verkehrsverlagerungen aus dem nordwestlichen Nahbereich der Altstadt - keine Anbindung überörtlich relevanter Verkehrserreger an die Landesstraße				+ Verkehrsverlagerung aus westlichem und südlichem Nahbereich der Altstadt - Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Bahnhofsbereich - keine Anbindung überörtlich relevanter Verkehrserreger an die Landesstraße				+ geringfügige Verkehrsverlagerung aus westlichen Nahbereich der Altstadt - keine Anbindung überörtlich relevanter Verkehrserreger an die Landesstraße			
Relevanz hinsichtl. Planungsziele																				
spezifische Auswirkungen je Alternative	+ Lückenschluss in übergeordnetem Radroutennetz / Örtliche Hauptroute – Alltag + mögliche zielkonforme Führung Landesroute – Alltag westlich der Altstadt				+ teilweise mögliche zielkonforme Führung Landesroute – Alltag westlich der Altstadt - teilweise Konflikt mit zielkonformer Führung Landesroute – Alltag westlich der Altstadt				- Konflikt mit zielkonformer Führung Landesroute – Alltag westlich der Altstadt				+ Verbesserung der Anbindung Gewerbegebiet Quadrella + zielkonforme Führung Landesroute – Alltag westlich der Altstadt - Erhöhung des Verkehrsaufkommens betrifft auch Nachbargemeinden Bürs und Nüziders - Überlagerung mit örtlicher Hauptroute südlich der A14, Quering einer Landesroute nördlich der Ill				+ Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebiets Quadrella + Verringerung des Verkehrsaufkommens betrifft auch Nachbargemeinden Bürs und Nüziders - Erhöhung des Verkehrsaufkommens betrifft auch Nachbargemeinden Bürs und Nüziders - Quering einer Radroute Alltag			
Technische Aspekte / Kosten	Gesamtkosten: ca. 14,3 Mio. € - Überdurchschnittlich hohe Kosten, insbesondere bei Grundablässe - Berührung von Altstandorten (verdachtsflächenrelevant mit erhöhtem Gefährdungspotenzial), Subalternative W1a berührt jedenfalls Altablagung aus landesinternem Verdachtsflächenkataster				Gesamtkosten: ca. 8,1 Mio. € - Vergleichsweise hohe Kosten für Grundablässe - Trassierung möglicherweise in bautechnisch anspruchsvollem Steilhangbereich - räumliche Berührung eines Altstandortes (verdachtsflächenrelevant mit erhöhtem Gefährdungspotenzial)				Gesamtkosten: ca. 3,2 Mio. € + kostengünstigste Alternative - technisch anspruchsvolle Einbindung in bestehende L190 (aufgrund Geländeneigung)				Gesamtkosten: ca. 24,2 Mio. € - teuerste Alternative - erforderliche Errichtung etlicher Kunstbauten - mögliche Konflikte mit bestehender Infrastruktur (Maststandorte Freileitung) - Berührung einer Altablagung aus dem landesinternem Verdachtsflächenkataster, Altstandorte (erhöhtes Gefährdungspotenzial)				Gesamtkosten: ca. 5,0 Mio. € - baubedingt mögliche Beeinträchtigung des Autobahnbetriebes			
Siedlungswesen	+ Aufwertung des Rathausumfeldes durch Verkehrsverlagerung + möglicher Impuls für städtebauliches Entwicklungsgebiet Bahnhofsumfeld				+ Aufwertung des Rathausumfeldes durch Verkehrsverlagerung - kein Impuls zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes				- Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Rathausumfeld - kein Impuls zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes				+ Aufwertung des Rathausumfeldes durch Verkehrsverlagerung - kein Impuls zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes				+ geringfügig Aufwertung des Rathausumfeldes durch Verkehrsverlagerung - kein Impuls zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes			
spezifische Auswirkungen je Alternative	+ Verbesserung Situation für innerstädtisches Entwicklungsgebiet Quartier Weststadt, möglicher Impuls für städtebauliches Entwicklungsgebiet Am Tobel - Beeinträchtigung bzw. Gefährdung mehrerer Betriebsstandorte (ggf. Ablöse oder Schaffung von Teilersatzflächen) - erforderlicher Abbruch einzelner Objekte, potenzielle Betroffenheit eines ortsbildlich relevanten Gebäudes - mögliche lokale Veränderung des Ortsbildes (Geländesprung, Überplattung Bach) - Berührung von Begleitgrün an Bächen (gem. Räumlichem Entwicklungskonzept)				+ teilweise Verbesserung Situation für innerstädtisches Entwicklungsgebiet Quartier Weststadt - Gebäudeabbruch erforderlich - teilweise Verschlechterung der Situation im Bereich einer zukünftigen Wohnsiedlung (Werdenbergpark) - Berührung von Außenanlagen (Vorgarten) einer denkmalgeschützten Villa - lokale Veränderung des Ortsbildes möglich (Geländekante mit Gehölzbestand)				- Verschlechterung der Situation für innerstädtisches Entwicklungsgebiet Quartier Weststadt - mögliche lokale Veränderung des Ortsbildes (Eingriff in Gelände / Erdwall)				+ Verbesserung Situation für innerstädtisches Entwicklungsgebiet Quartier Weststadt - Umfangreiche Berührung von Freiflächen-Freihaltegebiet - Beeinträchtigung bzw. Gefährdung eines Betriebsstandortes (Gebr. Weiss), Flächenverfügbarkeit im Bereich eines expandierenden Betriebes (Getzner Werkstoffe) - möglicher Abbruch von Gebäuden, potenzielle Betroffenheit eines ortsbildlich relevanten Gebäudes - lokal massive Veränderung des Ortsbildes (Überbrückung Bahn und Ill)				+ Verbesserung der Standortqualität des Gewerbegebiets Quadrella + Verbesserung Situation für innerstädtisches Entwicklungsgebiet Quartier Weststadt - Berührung einer Grünfläche / Gehölzstreifen entlang Autobahn (gem. Räumlichem Entwicklungskonzept)			
Mensch und Gesundheit	+ Reduktion der Immissionsbelastung im westlichen Altstadtfeld + Entlastung bestehender Unfallhäufungsstellen im westlichen Nahbereich der Altstadt				+ teilweise Reduktion der Immissionsbelastung im westlichen Altstadtfeld + teilweise Entlastung bestehender Unfallhäufungsstellen im westlichen Nahbereich der Altstadt (Kreuzung Am Postplatz) - mögliche Verschärfung einer Unfallhäufungsstelle im westlichen Nahbereich der Altstadt (Kreuzung Kasernplatz)				+ teilweise Reduktion der Immissionsbelastung im westlichen Altstadtfeld - keine Entlastung bestehender Unfallhäufungsstellen im westlichen Nahbereich der Altstadt				+ Reduktion der Immissionsbelastung im westlichen und südlichen Altstadtfeld + Entlastung bestehender Unfallhäufungsstellen im westlichen Nahbereich der Altstadt				+ mögliche Entlastung einer Unfallhäufungsstelle im westlichen Altstadtfeld			
spezifische Auswirkungen je Alternative	+ Entlastung im Bestand (bestehende L190, Föhrenburgstraße) mit angrenzenden Wohngebieten bzw. zukünftigen Wohnanrainern (Quartier Weststadt) + zusätzliche Belastung durch Immissionen betrifft keine reinen Wohngebiete				+ Entlastung im Bestand (L91, Werdenbergerstraße) mit angrenzenden Wohngebieten bzw. zukünftigen Wohnanrainern (Quartier Weststadt) + keine starke zusätzliche Belastung reiner Wohngebiete durch Immissionen				+ Entlastung im Bestand (L91, nördliche Föhrenburgstraße) mit Wohnanrainern - Verlagerung der Immissionen betrifft teilweise reine Wohngebiete bzw. zukünftige Wohnanrainer (Am Tobel, Quartier Weststadt)				+ Entlastung im Bestand (bestehende L190, Föhrenburgstraße) mit angrenzenden Wohngebieten bzw. zukünftigen Wohnanrainern (Quartier Weststadt) - Belastung im Bestand mit angrenzenden Wohngebieten sowie zukünftigen Wohnanrainern (Am Tobel)				+ Entlastung im Bestand (v. a. bestehende L190) mit teilweise angrenzenden Wohngebieten bzw. zukünftigen Wohnanrainern (Quartier Weststadt) + zusätzliche Belastung durch Immissionen betrifft keine reinen Wohngebiete			
Landschaft und Erholung	Keine relevanten Auswirkungen				Keine relevanten Auswirkungen				Keine relevanten Auswirkungen				- Berührung Erholungsraum mit weggebundener Infrastruktur				Keine relevanten Auswirkungen			
Ressourcen und deren Nutzung	- Berührung offener Bachabschnitte				- mögliche räumliche Berührung eines Wasserschutzgebietes - mögliche Berührung eines Steilhanges mit Gehölzbeständen inkl. Ufergehölze				Keine relevanten Auswirkungen				- Berührung von Flächen (Gewässer, Wald) mit Schutz- bzw. Wohlfahrtsfunktion für den Siedlungsraum				- Berührung von Gehölzfläche(n), ggf. Hochwasserabflussbereich			
Naturraum und Ökologie	Keine relevanten Auswirkungen				Keine relevanten Auswirkungen				Keine relevanten Auswirkungen				- Berührung von Auwald und Ufergehölzen				- mögliche Berührung von Auwald			

Tabelle 1: Vergleichender Überblick Auswirkungen, Alternativen westlich der Bludnzer Altstadt (RaumUmwelt Planungs-GmbH 2017: S. 93)



Kriterien Auswirkungen	Alternative O1 – Ignaz-Wolf-Str. - St. Peterstr.			Alternative O2 – Ignaz-Wolf-Str. - Werkskanal			Alternative O3 – Bleichestraße			(Sub)Alternative O4a – Schlossbergtunnel (kurz)			(Sub)Alternative O4b – Schlossbergtunnel (lang)		
	Strecke	Planfall 0	Veränderung O1	Strecke	Planfall 0	Veränderung O2	Strecke	Planfall 0	Veränderung O3	Strecke	Planfall 0	Veränderung O4a	Strecke	Planfall 0	Veränderung O4b
Veränderung Verkehrsaufkommen [KFZ/Tag]	nördliche Wichnerstraße	8.017	-3.981 -50 %	nördliche Wichnerstraße	8.017	-3.925 -49 %	nördliche Wichnerstraße	8.017	-2.745 -34 %	nördliche Wichnerstraße	8.017	-3.622 -45 %	nördliche Wichnerstraße	8.017	-3.845 -48 %
Relevanz hinsichtl. Planungsziele	Untersteinstraße südlich Herrengasse	3.142	-845 -27 %	Untersteinstraße südlich Herrengasse	3.142	-670 -21 %	Untersteinstraße südlich Herrengasse	3.142	970 31 %	Untersteinstraße südlich Herrengasse	3.142	5.294 168 %	Untersteinstraße südlich Herrengasse	3.142	86 3 %
	Sparkassenplatz	5.578	-3.239 -58 %	Sparkassenplatz	5.578	-3.401 -61 %	Sparkassenplatz	5.578	-3.702 -66 %	Sparkassenplatz	5.578	194 3 %	Sparkassenplatz	5.578	-3.640 -65 %
spezifische Auswirkungen je Alternative	L190 zw. Abzweigungspunkten O1 und O2 (Bereich zw. Kirche und Schule)	6.499	370 6 %	L190 zw. Abzweigungspunkten O1 und O2 (Bereich zw. Kirche und Schule)	6.499	-5.084 -78 %	L190 zw. Abzweigungspunkten O1 und O2 (Bereich zw. Kirche und Schule)	6.499	-4.076 -63 %	L190 zw. Abzweigungspunkten O1 und O2 (Bereich zw. Kirche und Schule)	6.499	-367 -6 %	L190 zw. Abzweigungspunkten O1 und O2 (Bereich zw. Kirche und Schule)	6.499	-670 -10 %
	Hermann-Sander-Straße zw. Wichnerstr. u. Ignaz-Wolf-Str.	6.763	4.948 73 %	Hermann-Sander-Straße zw. Wichnerstr. u. Ignaz-Wolf-Str.	6.763	5.460 81 %	Hermann-Sander-Straße zw. Wichnerstr. u. Ignaz-Wolf-Str.	6.763	2.985 44 %	Hermann-Sander-Straße zw. Wichnerstr. u. Ignaz-Wolf-Str.	6.763	-2.117 -31 %	Hermann-Sander-Straße zw. Wichnerstr. u. Ignaz-Wolf-Str.	6.763	-1.697 -25 %
Verkehrlich- funktionale Aspekte	südliche Ignaz-Wolf-Straße	4.530	5.042 111 %	südliche Ignaz-Wolf-Straße	4.530	5.562 123 %	südliche Ignaz-Wolf-Straße	4.530	-2.760 -61 %	südliche Ignaz-Wolf-Straße	4.530	-2.312 -51 %	südliche Ignaz-Wolf-Straße	4.530	-1.902 -42 %
	"neue" Riedstraße	0	5.516	östl. Hermann-Sander-Straße ab Ignaz-Wolf-Straße	665	5.842 879 %	Bleichestraße	394	5.926 1.506 %	Mutterstraße südlich Herrengasse	9.929	2.141 22 %	nördliche Kapuzinerstraße	147	3.711 2.525 %
Relevanz hinsichtl. Planungsziele	+ Verkehrsverlagerung aus dem östlichen, südlichen und nördlichen Nahbereich der Altstadt			+ Verkehrsverlagerung aus dem östlichen, südlichen und nördlichen Nahbereich der Altstadt			+ Verkehrsverlagerung aus dem östlichen und südlichen Nahbereich der Altstadt			+ Verkehrsverlagerung aus dem östlichen, südöstlichen sowie teilweise auch westlichen Nahbereich der Altstadt			+ Verkehrsverlagerung aus dem östlichen, südöstlichen sowie teilweise auch westlichen Nahbereich der Altstadt		
	+ Verbesserung der Anbindung der Tiefgarage des geplanten Quartiers St. Jakob			+ Verbesserung der Anbindung der Tiefgarage des geplanten Quartiers St. Jakob			+ mögliche Verbesserung der Zufahrt zum Betriebsgelände Getzner Textil AG (St. Peterstraße)			+ Entfall der Beanspruchung Gemeindestraße für Verkehrsströme des Landesstraßenverkehrs			+ Entfall der Beanspruchung Gemeindestraße für Verkehrsströme des Landesstraßenverkehrs		
spezifische Auswirkungen je Alternative	- keine Verbesserung der Zufahrt zum Betriebsgelände Getzner Textil AG			+ mögliche Verbesserung der Zufahrt zum Betriebsgelände Getzner Textil AG (St. Peterstraße)			+ Entfall der Beanspruchung Gemeindestraße für Verkehrsströme des Landesstraßenverkehrs			- Erhöhung des Verkehrsaufkommens im nordöstlichen und teilweise auch westlichen Altstadtfeld			- teilweise Erhöhung des Verkehrsaufkommens im westlichen Altstadtfeld		
	+ Entlastung einer Örtlichen Hauptradroute – Alltag			+ Entlastung einer Örtlichen Hauptradroute – Alltag			+ Entlastung einer Örtlichen Hauptradroute – Alltag			+ Entlastung einer Örtlichen Hauptradroute – Alltag			+ Entlastung einer Örtlichen Hauptradroute – Alltag		
Technische Aspekte / Kosten	Gesamtkosten: ca. 4,9 Mio. €			Gesamtkosten: ca. 8,4 Mio. €			Gesamtkosten: ca. 6,6 Mio. €			Gesamtkosten: ca. 12,7 Mio. €			Gesamtkosten: ca. 24,1 Mio. €		
	+ kostengünstigste Alternative			- Berührung von Altstandorten gem. Altlastensanierungsgesetz (tlw. verdachtsflächenrelevant mit erhöhtem Gefährdungspotenzial)			- Berührung von Altstandorten gem. Altlastensanierungsgesetz (tlw. verdachtsflächenrelevant mit erhöhtem Gefährdungspotenzial)			- Neuerrichtung kostenintensiver Tunnelabschnitte			- teuerste Alternative		
Siedlungswesen	- Berührung von Altstandorten gem. Altlastensanierungsgesetz (verdachtsflächenrelevant)			- möglicher neuer Straßenabschnitt im Bereich Niveauunterschied von ca. 6 m			- möglicher neuer Straßenabschnitt im Bereich Niveauunterschied von ca. 6 m			- Berührung von Altstandorten gem. Altlastensanierungsgesetz (verdachtsflächenrelevant)			- Berührung von Altstandorten gem. Altlastensanierungsgesetz (verdachtsflächenrelevant, tlw. mit erhöhtem Gefährdungspotenzial)		
	+ Verkehrsentlastung als Voraussetzung zur Aufwertung öffentlicher Raum Sparkassenplatz bis Riedmüllerdenkmal (zentraler Stadtplatz) mit positiven Effekten auch für innerstädtische Entwicklungsgebiete			+ Verkehrsentlastung als Voraussetzung zur Aufwertung öffentlicher Raum Sparkassenplatz bis Riedmüllerdenkmal (zentraler Stadtplatz) mit positiven Effekten auch für innerstädtische Entwicklungsgebiete			+ Verkehrsentlastung als Voraussetzung zur Aufwertung öffentlicher Raum Sparkassenplatz bis Riedmüllerdenkmal (zentraler Stadtplatz) mit positiven Effekten auch für innerstädtische Entwicklungsgebiete			- keine Verkehrsentlastung im Bereich Sparkassenplatz bis Riedmüllerdenkmal als Voraussetzung zur Aufwertung des öffentlichen Raumes			+ Verkehrsentlastung als Voraussetzung zur Aufwertung öffentlicher Raum Sparkassenplatz bis Riedmüllerdenkmal (zentraler Stadtplatz) mit positiven Effekten auch für innerstädtische Entwicklungsgebiete		
Relevanz hinsichtl. Planungsziele	- zusätzliche Verkehrsbelastung im Bereich zwischen Kirche und Volksschule, keine Voraussetzung zur Aufwertung des öffentlichen Raumes			+ Verkehrsentlastung im Bereich zwischen Kirche und Volksschule als Voraussetzung zur Aufwertung des öffentlichen Raumes			+ Verkehrsentlastung im Bereich zwischen Kirche und Volksschule als Voraussetzung zur Aufwertung des öffentlichen Raumes			- keine Verkehrsentlastung im Bereich zwischen Kirche und Volksschule als Voraussetzung zur Aufwertung des öffentlichen Raumes			- keine Verkehrsentlastung im Bereich zwischen Kirche und Volksschule als Voraussetzung zur Aufwertung des öffentlichen Raumes		
	- Abriss eines städtebaulich wichtigen Gebäudes erforderlich			- Abriss eines städtebaulich wichtigen Gebäudes erforderlich			- Abriss eines Gebäudes erforderlich			- Abriss eines Betriebsgebäudes			- mögliche Verschlechterung der Erlebbarkeit eines denkmalgeschützte Gebäudes (Kapuzinerkloster) durch Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf bisheriger Gemeindestraße		
spezifische Auswirkungen je Alternative	- Eingriff ins Ortsbild im Bereich HI, Kreuzkirche möglich			- lokale Veränderung des Ortsbildes durch Konsumation von Kleingartenanlage, Bach und Wiesenhang			- lokale Veränderung des Ortsbildes durch Konsumation von Bach und Wiesenhang			- Engstelle im Bereich eines denkmalgeschützten Gebäudes (ehem. Bezirksgericht)			- lokale Veränderung des Ortsbildes durch Tunnelportale im Hangbereich		
	+ Reduktion der Immissionsbelastung im östlichen, südlichen und nördlichen Nahbereich der Altstadt			+ Reduktion der Immissionsbelastung im östlichen, südlichen und nördlichen Nahbereich der Altstadt			+ Reduktion der Immissionsbelastung im östlichen und südlichen Nahbereich der Altstadt			+ Reduktion der Immissionsbelastung im östlichen, südöstlichen sowie teilweise auch westlichen Nahbereich der Altstadt			+ Reduktion der Immissionsbelastung im östlichen, südöstlichen sowie teilweise auch westlichen Nahbereich der Altstadt		
Mensch und Gesundheit	+ Reduktion der Immissionsbelastung im Umfeld einzelner sensibler öffentlicher Einrichtungen / Freiräume			+ Reduktion der Immissionsbelastung im Umfeld mehrerer sensibler öffentlicher Einrichtungen / Freiräume			+ Reduktion der Immissionsbelastung im Umfeld mehrerer sensibler öffentlicher Einrichtungen / Freiräume			- Belastung bestehender Straßenabschnitte abseits der Altstadt mit überwiegender Wohnbebauung			+ Reduktion der Immissionsbelastung im Umfeld einzelner sensibler öffentlicher Einrichtungen / Freiräume		
	+ Erhöhung der Verkehrssicherheit für nicht motorisierten Individualverkehr im Nahbereich der Altstadt			+ Erhöhung der Verkehrssicherheit für nicht motorisierten Individualverkehr im Nahbereich der Altstadt			+ Erhöhung der Verkehrssicherheit für nicht motorisierten Individualverkehr im Nahbereich der Altstadt			- Erhöhung der Immissionsbelastung im nordöstlichen sowie teilweise auch im westlichen Altstadtfeld			+ Erhöhung der Verkehrssicherheit für nicht motorisierten Individualverkehr im Nahbereich der Altstadt		
spezifische Auswirkungen je Alternative	- Belastung bestehender Straßenabschnitte abseits der Altstadt mit überwiegender Wohnbebauung			- Belastung bestehender Straßenabschnitte abseits der Altstadt mit überwiegender Wohnbebauung (Verlagerung nach Riedstraße betrifft einen Straßenabschnitt im untergeordneten Netz mit sehr geringem Verkehrsaufkommen im Bestand)			- Belastung bestehender Straßenabschnitte abseits der Altstadt mit überwiegender Wohnbebauung (Verlagerung nach Bleichestraße betrifft mehrerer Straßenabschnitte im untergeordneten Netz mit sehr geringem Verkehrsaufkommen im Bestand)			+ Erhöhung der Verkehrssicherheit für nicht motorisierten Individualverkehr im Nahbereich der Altstadt			- Belastung bestehender Straßenabschnitte abseits der Altstadt mit überwiegender Wohnbebauung		
	Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen			- Berührung des Naherholungsraums Montikel		
Landschaft und Erholung	Keine relevanten Auswirkungen			- Berührung von unversiegeltem, tlw. produktivem Boden (Kleingartenanlage)			- Berührung von unversiegeltem Boden			- Berührung offener Bodenstandorte			- Berührung offener Bodenstandorte; möglicherweise Wald mit übergeordneter Schutzfunktion betroffen		
	Keine relevanten Auswirkungen			- Berührung offener Bachabschnitte inkl. Ufergehölz möglich			- Berührung offener Bachabschnitte inkl. Ufergehölz möglich			Keine relevanten Auswirkungen			- Berührung von ausgewiesenem Biotop und hochwertigen Waldflächen nicht ausgeschlossen		
Ressourcen und deren Nutzung	Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen		
	Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen		
Naturraum und Ökologie	Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen		
	Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen			Keine relevanten Auswirkungen		

Tabelle 2: Vergleichender Überblick Auswirkungen, Alternativen östlich der Altstadt (RaumUmwelt Planungs-GmbH 2017: S. 127)



### 3.1.1.3 Kombinationsalternativen zur Nutzung von Synergien

Im Zuge der Behandlung der Korridoralternativen im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) 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 im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) **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 Föhrenburgstraße 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 eigens durchgeführter Variantenstudie zur Verknüpfung der Korridoralternativen W1 und W3 (DI Chiusole 2016) ist die Kombinationsalternative W1 + O2 + W3 sinnvoll nur als **Kombinationsalternative W1a + O2 + W3.1** umsetzbar. Diese Kombinationsalternative wird daher im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) **abschließend empfohlen**.

#### 3.1.1.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung negativer Auswirkungen

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

- Minderungs- und Schutzmaßnahmen für Bau und Betrieb
- amtssachliche Baubegleitung Abfalltechnik
- Berücksichtigung materienrechtlicher Tatbestände, insbesondere Wasser- und Naturschutzrecht
- Berücksichtigung Rad- und Fußwegenetz
- Herstellung Übereinkommen, Grundeinlöse, ggf. Ersatzflächen (ÖBB, Postbus)
- Vorantreiben einer abgestimmten städtebaulichen Entwicklung
- optimierte Planung und schrittweise Umsetzung unter Berücksichtigung städtebaulicher Entwicklungen und verkehrsorganisatorischen Maßnahme der Stadt Bludenz

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

#### 3.1.2 Entwurf Straßenkorridore

Die **Kombinationsalternative W1a + O2 + W3.1** geht aus dem Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) als Empfehlung für die **Verlegung der L190** (bzw. der L91 hinsichtlich des Alternativenteils W3.1) hervor. Die einzelnen daraus **resultierenden Straßenkorridore** sind in Abbildung 4, Abbildung 5 und Abbildung 6 dargestellt und werden im Folgenden textlich beschrieben.

Der **Straßenkorridor Äuleweg** (W1a; vgl. Abbildung 4) enthält den Letztstand des im Auftrag des Amtes der Vorarlberger Landesregierung ausgearbeiteten Einreichprojektes (Köll 2013). 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 verläuft die empfohlene Subalternative W1a 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. Vom Äuleweg hinauf zur Werdenbergerstraße ist ein Höhenunterschied von ca. 9,5 m zu überwinden.

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



Abbildung 4: *Straßenkorridor Äuleweg (W1; mit Subalternativen W1a und W1b; RaumUmwelt Planungs-GmbH 2017: 45)*

Der **Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - Werkskanal** (O2; vgl. Abbildung 5) 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. 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.

Ein Landesstraßenvorhaben hat eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von etwa 520 m. Es sind 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 au-

ßer 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 5: *Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - Werkskanal (O2; RaumUmwelt Planungs-GmbH 2017: 52)*

Der im Zuge der Erstellung des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) **angepasste Straßenkorridor Am Tobel** (W3.1; vgl. Abbildung 6) 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 fällt mit dem Verlauf des Straßenkorridors Äuleweg (W1a) zusammen. In seinem Verlauf Richtung Nordosten verjüngt sich der Korridor von 200 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 Landesstraßenvorhaben hat eine **Gesamtlänge** (gemittelter Korridorquerschnitt) von ca. 500 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 6: *Angepasster Straßenkorridor Am Tobel (W3.1; RaumUmwelt Planungs-GmbH 2017: 131)*

### 3.1.3 Berücksichtigung des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht)

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

Die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) aus der empfohlenen Kombinationsalternative W1a + O2 + W3.1 resultierenden Straßenkorridore weisen gegenüber den einzeln sowie in Kombination untersuchten Alternativen klare **Vor- und Nachteile hinsichtlich voraussichtlich erheblicher Umweltauswirkungen** auf, wobei die Vorteile deutlich überwiegen.

Die voraussichtlich erheblichen negativen Auswirkungen der Straßenkorridore sind Grundlage der **Maßnahmenentwicklung** im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht). Erst unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen werden die Straßenkorridore final für eine Beschlussfassung durch die Landesregierung empfohlen. Die entwickelten Maßnahmen sind **geeignet**, einen Großteil der zuvor identifizierten voraussichtlich erheblichen negativen Umweltauswirkungen zu verhindern, zu verringern oder soweit wie möglich auszugleichen.

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

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

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

## 3.2 ZUSAMMENFASSUNG DER STELLUNGNAHMEN

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

### 3.2.1 Inhalte der Stellungnahmen

#### Stellungnahme Abt. IVe - Umweltschutz

*Die Abt. IVe - Umweltschutz erachtet die den Erläuterungsbericht inkl. Umweltbericht aus naturschutzfachlicher Sicht als nachvollziehbar und vollständig.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

*Seitens Abt. IVe - Umweltschutz erfolgt der Hinweis, dass bei der Bewertung der Varianten die Notwendigkeit einer materienrechtlichen Prüfung nach dem Gesetz für Naturschutz und Landschaftsentwicklung im Uferschutzbereich von Gewässern (§24 Abs 2 GNL) aufgenommen werden sollte.*

Die SUP-Stelle verweist auf die vorgesehenen Maßnahmen betreffend negative Auswirkungen (Kapitel 9.2 Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht)), wo auf den Uferschutz gem. Naturschutzgesetz eingegangen wird und eine ggf. materienrechtliche Überprüfung in Abstimmung mit den zuständigen Behörden vorgesehen ist. Die SUP-Stelle erachtet zudem die Notwendigkeit einer materienrechtlichen Prüfung nicht als relevantes Kriterium zur Bewertung von Alternativen im Zuge der Festlegung von Straßenkorridoren, da eine solche Notwendigkeit an sich noch keine Aussage über die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens in nachfolgenden Planungsphasen zulässt und auch der damit verbundene zusätzliche finanzielle Aufwand keinen entscheidungsrelevanten Kostenbestandteil darstellt.

## Stellungnahme Abt. Va - Landwirtschaft und Agrarbezirksbehörde

*Die Stellungnahme der Abt. Va - Landwirtschaft erfolgt in Abstimmung mit der Agrarbezirksbehörde.*

Die SUP-Stelle nimmt dieses Vorgehen zur Kenntnis.

*Die Abt. Va - Landwirtschaft und die Agrarbezirksbehörde beurteilten die Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes sowie der aktuellen Entwicklungen im Planungs- und Untersuchungsraum als ausreichend bzw. vollständig.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

*Die Auswahl und Darstellung der Alternativen wird als nachvollziehbar betrachtet.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

*Die Abt. Va - Landwirtschaft und die Agrarbezirksbehörde beurteilten die Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen für die Ressourcen Boden sowie Naturraum und Ökologie als ausreichend. Eine detailliertere Prüfung von Quantität bzw. Qualität der Inanspruchnahme von Landwirtschaftsboden ist aus Sicht der Abt. Va - Landwirtschaft und die Agrarbezirksbehörde nicht erforderlich. Die Betrachtung der sekundären, kumulativen und synergetischen Auswirkungen betreffend die Ressource Boden wird als ausreichend erachtet. Abt. Va - Landwirtschaft und die Agrarbezirksbehörde beurteilen die Bewertung der Auswirkungen sowie die textliche Kurzzusammenfassung der entscheidungsrelevanten Auswirkungen als nachvollziehbar.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

*Für die Abt. Va - Landwirtschaft und die Agrarbezirksbehörde werden durch die angeführten Maßnahmen alle erheblich negativen Auswirkungen erfasst und verweisen ausreichend auf diese.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

*Für die Abt. Va - Landwirtschaft und die Agrarbezirksbehörde ist bezogen auf die Formulierung „Darüber hinaus wird der Rückgriff auf bestehende Systeme des Umweltmonitorings des Landes Vorarlberg und der Stadt Bludenz empfohlen.“ im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) im Kapitel 9.3 „Maßnahmen zur Überwachung“ eine nähere Erläuterung erforderlich.*

Die SUP-Stelle nimmt dies zur Kenntnis. Als Ergebnis einer Abstimmung mit dem Initiator werden vorrangig Monitoringsysteme angesprochen, die der Überwachung der Erreichung der Planungsziele dienen; dies sind u. a.:

- Unfälle mit Personenschaden: kontinuierliche Erhebung / Auswertung durch Kuratorium für Verkehrssicherheit und Statistik Austria, die dem Land regelmäßig zur Verfügung gestellt wird und auch die Grundlage für Analysen der Bezirkshauptmannschaft (Unfallhäufungsstellen) bildet;
- Verkehrsverlagerung: Erhebung durch das Land Vorarlberg durch Einbau einer automatisierten Zählstelle im Straßenbauvorhaben (bei vergleichbaren Neubauvorhaben üblich); Erhebungen

durch die Stadt Bludenz im untergeordneten Straßennetz im Zusammenhang mit div. Planungsabsichten und –zielen zur Umgestaltung (Durchführung von Verkehrszählungen wahrscheinlich);

- ❑ Luftschadstoffe: Messstelle des Umweltbundesamts in der Herrengasse; potenzielle signifikante Erhöhungen von Messwerten können auf Basis verfügbarer Verkehrsdaten Beurteilungsgrundlage sein, ob ein Zusammenhang mit der Verlagerung durch das Straßenbauvorhaben bestehen könnte.

*Die Abt. Va - Landwirtschaft und die Agrarbezirksbehörde beurteilten die Empfehlung der Straßenkorridore als nachvollziehbar begründet und teilen die Empfehlung.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

### **Stellungnahme Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten**

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

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

### **Stellungnahme Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik**

*Die Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik weist darauf hin, dass im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) bei der Auflistung der verwendeten Grundlagen der veraltete Verweis auf Lärm.info.at 2007 besteht, obwohl im weiteren Bericht auf den Lärmkataster des Berichtsjahres 2012 Bezug genommen wird.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis.

*Die Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik weist auf das Erfordernis einer näheren Zuordnung der in der ÖAL-Richtlinie 36 angeführten Grenzwerte für bestimmte Widmungsflächen zu schalltechnischen Kategorie nach ÖNORM S 5021 hin, um Grenzwerte konkret festlegen zu können. Abweichungen von Hauptzuordnungen können durch besonders ruhige Lage, ruhige Hoflage, Nahbereich zu einer Hauptverkehrsstraße und ähnliche Faktoren verursacht werden.*

*Gemäß Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik sind in den Bereichen der geplanten Straßenkorridore folgende Zuordnungen realistisch:*

- ❑ *Baufläche Wohngebiet in ruhiger Lage entspricht Kategorie 2 mit den Planungsrichtwerten Tag 50 dB, Abend 45 dB und Nacht 40 dB (allenfalls mittlerer Bereich der Anbindung zur L 91, Am Tobel)*
- ❑ *Baufläche Wohngebiet in verkehrsbelasteter Lage entspricht Kategorie 3 mit den Planungsrichtwerten Tag 55 dB, Abend 50 dB und Nacht 45 dB*

- ❑ *Baufläche Mischgebiet (nicht in sehr ruhiger und nicht in verkehrsbelasteter Lage) entspricht Kategorie 3 mit den Planungsrichtwerten Tag 55 dB, Abend 50 dB und Nacht 45 dB*
- ❑ *Baufläche Mischgebiet in verkehrsbelasteter Lage entspricht Kategorie 4 mit den Planungsrichtwerten Tag 60 dB, Abend 55 dB und Nacht 50 dB*
- ❑ *Baufläche Kerngebiet entspricht Kategorie 4 mit den Planungsrichtwerten Tag 60 dB, Abend 55 dB und Nacht 50 dB*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) erfolgt bei der Beschreibung des derzeitigen Umweltzustands die Beurteilung der Grenzwertüberschreitung nach ÖNORM S 5021 bzw. ÖAL RL Nr. 36 in einer zusammenfassenden Betrachtung der Grenzwerte der Hauptkategorien sowie möglicher Abweichungen.

*Die Abt. Vlc - Maschinenbau und Elektrotechnik vertritt die Meinung, dass bei der Beschreibung des derzeitigen Umweltzustandes, der Darstellung der Alternativen und der Bewertung von Auswirkungen das Sachthema Erschütterungen konkret zu behandeln wäre. Unter der Prämisse einer Zuordnung der im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) im Kapitel 7 (Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Auswirkungen) verwendeten Begriffs „Immissionen“ werden jedoch keine geänderten Bewertungsergebnisse erwartet.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Aufgrund der durch die Abt. Vlc - Maschinenbau und Elektrotechnik geteilten Ansicht, dass der genannte Aspekt keinen Einfluss auf die Empfehlung der Straßenkorridore hat und somit für die Beschlussfassung durch die Landesregierung nicht relevant ist, sieht die SUP-Stelle keinen Handlungsbedarf. Diese Einschätzung gilt sinngemäß auch für die folgenden Punkte der Stellungnahme der Abt. Vlc - Maschinenbau und Elektrotechnik.

*Die Abt. Vlc - Maschinenbau und Elektrotechnik verweist darauf, dass aufgrund der prinzipiell kumulierenden Wirkungen von Lärm und Erschütterungen eine diesbezügliche Entlastung beider Immissionsarten stärker zu bewerten ist. In dem Zusammenhang wird die Verlagerung hin zur Bahnlinie aufgrund geringerer nahegelegener Wohnbebauung als teilweise vorteilhaft betrachtet. Bei Gebieten mit hoher Vorbelastung z. B. durch Schienenverkehr und/ oder Straßenverkehr darf durch hinzukommende neue Straßen die Kumulation als Gesamtlärm zu keiner weiteren Erhöhung führen, in diesem Zusammenhang wird von der Abt. Vlc - Maschinenbau und Elektrotechnik die Siedlung Mokrystraße angeführt.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Zur weiteren Einschätzung siehe sinngemäß vorangehende Antwort der SUP-Stelle. Die Siedlung Mokrystraße südlich der Bahn zeigt keine direkten Berührungspunkte mit den empfohlenen Straßenkorridoren und grenzt auch nicht, wie durch die Abt. Vlc - Maschinenbau und Elektrotechnik bestätigt, direkt an den Straßenkorridor W1a an. Nicht ausgeschlossen sind als Folge der angestrebten Verlagerungswirkung aus dem Zentrumsbereich potenzielle Verschlechterungen in anderen Bereichen, u. a. auch verstärkt aufgrund von Kumulationswirkung. Die Behandlung von Veränderungen der Immissionssituation im Zusammenhang mit dem Vorhaben erfolgt entsprechend der in der anzuwendenden Verfahrensart geltenden rechtlichen Grundlagen.

*Die Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik sieht mit den Ausführungen und Bewertungen für den Themenbereich „Immissionen“ überwiegend große Übereinstimmung. Es werden ergänzend Anmerkungen zu verschiedenen Alternativen angeführt, die jedoch in der Gesamtsicht kein geändertes Ergebnis erwarten lassen. Die Ergänzungen betreffen die Alternativen W1 (Siedlung Mokrystraße, mögliche Schallschutzmaßnahmen), W2 (Wohnsiedlung Werdenbergpark), W3 (ruhigstes Wohnumfeld im gesamten Planungsabschnitt) und W4 (Gemeindegebiet Bürs, Außerau und Zimbastraße).*

Die SUP-Stelle nimmt die ergänzenden Hinweise zur Kenntnis. Zum ergänzenden Hinweis zur Variante W1 siehe sinngemäß Ausführungen zu vorangegangenen Stellungnahme. Insgesamt haben die Hinweise keinen Einfluss auf die Empfehlung der Straßenkorridore und sind somit für die Beschlussfassung durch die Landesregierung nicht relevant.

*Die Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik weist bei der Entwicklung von Maßnahmen auf das Thema Erschütterungen und den Vorteil von ebenen, von Kanalschächten etc. befreiten Fahrbahnflächen hin. Ebenso erfolgt der Hinweis auf das Fehlen einer Maßnahme bezüglich des in Kapitel 7.1.13 des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) angesprochenen Ersatzstandorts für die entfallenden Mitarbeiterparkplätze der Mondelez GmbH. Im Zusammenhang mit der Wohnbebauung Mokrystraße wird auf die Immissionsberechnungen im Rahmen der Detailplanung und eine möglicherweise erforderliche Lärmschutzwand zwischen Straße (mit Radweg) und Schienenanlage der ÖBB hingewiesen. Zudem wird auf die grundsätzliche Möglichkeit eines Monitorings für die Beschreibung der Erschütterungseinwirkungen hingewiesen.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt bzw. Hinweis zur Kenntnis. Das Vorsehen eines Ersatzstandortes für die entfallenden Mitarbeiterparkplätze der Mondelez GmbH wird als Maßnahme in der Zusammenfassenden Erklärung aufgenommen. Zum Hinweis auf etwaige Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Thema Erschütterung wird hinzugefügt, dass allein aus Gründen der Fahrbahnerhaltung entsprechende Einbauten nicht im Rollbereich der Fahrzeugräder vorgesehen werden. Bezüglich der angesprochenen Immissionsberechnungen im Rahmen der Detailplanung wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der zu erwartenden Verfahrensart für das Vorhaben keine rechtliche Verpflichtung zur Durchführung dieser Berechnungen besteht.

*Die Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik erachtet die Empfehlung der Straßenkorridore als nachvollziehbar begründet und aufbereitet.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

### **Stellungnahme Abt. VIe - Abfallwirtschaft**

*Als ergänzenden Hinweis führt die Abt. VIe - Abfallwirtschaft der Stellungnahme vorangestellt an, dass zu den im Rahmen der Erstellung des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) übermittelten und eingearbeiteten Altablagerungen und Altstandorte mittlerweile eine Erstabschätzung durch das Umweltbundesamt vorliegt, wonach kein Verdacht besteht, dass von den drei Altablagerungen im Untersuchungsgebiet erhebliche Gefahren für die Gesundheit des Menschen oder der Umwelt ausgehen. Daher wurden diese*



*nicht in den Verdachtsflächenkataster des Umweltbundesamtes aufgenommen. Dennoch bestünden laut Umweltbundesamt prinzipiell Restrisiken (insbesondere Deponiegase) und es könne bei Nutzungsänderungen zu erhöhten Aufwendungen kommen (z. B. höhere Entsorgungskosten).*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis.

*Die Abt. VIe - Abfallwirtschaft erachtet den Entwurf der Straßenkorridore und den Erläuterungsbericht inkl. Umweltbericht als weitgehend plausibel. Ergänzend wird auf die Betroffenheit von einer Altablagerung und zwei (weiteren) Altstandorten durch die (zuletzt angepasste) Korridoralternative W3.1 sowie auf die Berührung von zwei weiteren Altstandorten im Bereich des baulichen Lückenschlusses hingewiesen.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis.

*Die Abt. VIe - Abfallwirtschaft regt an, im weiteren Planungsverlauf die Altablagerung („Deponie Schädler“) im Bereich der empfohlenen Straßenkorridore vorab zu untersuchen. Es erfolgt der Hinweis auf die Notwendigkeit eines Genehmigungsverfahrens nach dem Abfallwirtschaftsgesetz bei Eingriffen in die Altablagerung sowie der Beiziehung eines abfalltechnischen Amtssachverständigen bei Nutzungsänderungen / Genehmigungsverfahren im Bereich von Altstandorten.*

Die SUP-Stelle verweist auf die vorgesehenen Maßnahmen betreffend negative Auswirkungen (Kapitel 9.2 Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht)), wo in der Bauphase eine sachkundige Begleitung vorgesehen ist. Die Präzisierung mit „abfalltechnischer Amtssachverständiger“ wird für die nachfolgenden Planungsphasen aufgenommen, ebenso wie der Hinweis auf ein Genehmigungsverfahren nach dem Abfallwirtschaftsgesetz. Die vonseiten der Abt. VIe - Abfallwirtschaft angeregte Vorabuntersuchung der Altablagerungen („Deponie Schädler“) im Bereich der empfohlenen Straßenkorridore wird als Maßnahme in der Zusammenfassenden Erklärung aufgenommen.

### **Stellungnahme Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht**

*Die Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht erachtet die Inhalte des Erläuterungsberichts inkl. bekannter Entwicklungen im Planungs- und Untersuchungsraum, Darstellung von Alternativen, Beschreibung und Bewertung von Auswirkungen sowie Entwicklung von Maßnahmen als ausreichend. Die Empfehlung der Straßenkorridore wird als nachvollziehbar dargelegt und begründet betrachtet.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

### **Stellungnahme Abt. VIId - Wasserwirtschaft**

*Die Abt. VIId - Wasserwirtschaft erachtet im Zusammenhang mit der Ressource Grundwasser die Beschreibung des Umweltzustands im Bereich des Trinkwasserbrunnens der Brauerei Fohrenburg GmbH & Co KG aus fachlicher Sicht als unzureichend. Diese Aussage wird auf die Angabe des mittleren Grundwasserspiegels (Flurabstand ca. 5 m) und auf die Lage bzw. Darstellung des Trinkwasserschutzgebiets (nicht bescheidgemäß festgelegte Schutzzone II reicht in den Straßenkorridor W1; nicht korrekte Darstellung der Schutzzone I im VOGIS) bezogen. Zudem wird auf nicht dargestellte wasserrechtlich genehmigte Anlagenteile (Einleitungen in den Brunnenbach, Leitungsführungen etc.) hingewiesen.*

Die SUP-Stelle nimmt diese Hinweise zur Kenntnis. Der im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) angegebene Mittelwert in Form der mittleren Grundwasserspiegellage mit 10 m unter Gelände bezieht sich auf den gesamten Einzelgrundwasserkörper Walgau und stellt daher aus Sicht der SUP-Stelle keinen Widerspruch zur Angabe des Flurabstandes der Abt. VIII d - Wasserwirtschaft dar, bei der es sich um eine lokale Präzisierung handelt. Die angesprochenen, nicht dargestellten wasserrechtlich genehmigten Anlagenteile werden im Zuge der weiteren Projektplanung entsprechend berücksichtigt. Bei der Schutzzone II des Trinkwasserbrunnens handelt es sich, wie auch von der Abt. VIII d - Wasserwirtschaft festgehalten, um keine bescheidmäßige Festlegung. Die nunmehr im VOGIS korrekt gestellte Darstellung der Schutzzone I wurde zur Kenntnis genommen, es besteht wie von der Abt. VIII d - Wasserwirtschaft angegeben keine Berührung mit Korridoralternative W1.

*Vonseiten der Abt. VIII d - Wasserwirtschaft wird im Zusammenhang mit dem Thema Oberflächengewässer festgehalten, dass der Brunnenbach als erheblich veränderter Wasserkörper einzustufen ist und als potenzieller Fischlebensraum gilt. Ergänzt wird der Hinweis, dass der Tintenbach als Umgehungsgerinne im Straßenkorridor W1 verläuft. Tintenbach und Brunnenbach dienen mit einer Ausbauwassermenge von 4,13 m<sup>3</sup>/s der Hochwasserabfuhr. Gemäß Abt. VIII d - Wasserwirtschaft wird die Mindestdotiation des Brunnenbaches, ausgehend vom Brunnenfelder Wehr, im Zusammenhang mit der in naher Zukunft beabsichtigten Auflassung der Kraftwerksanlage der Mondelez Österreich GmbH festgesetzt werden.*

Die SUP-Stelle nimmt diese Hinweise zur Kenntnis. Zu den angesprochenen Oberflächengewässern wird angemerkt, dass es im Zuge der Umsetzung des Vorhabens zu keiner Querschnittsveränderung der Bäche kommt und die Hochwasserabfuhrfunktion entsprechend unberührt bleibt.

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

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

*Für die Abt. VIII d - Wasserwirtschaft nimmt im Zusammenhang mit der Ressource Grundwasser/Oberflächengewässer die Bewertung des Straßenkorridors W1 zu wenig Rücksicht auf die Überlagerung des Korridors mit dem Zuflussbereich des Trinkwasserbrunnens II der Brauerei Fohrenburg GmbH & Co KG und verweist auf ihre Stellungnahme vom 07.12.2015. Aufgrund einer absehbaren Ersatzwasserversorgung in der Bauphase und der Erhöhung des Gefährdungspotentials für den Trinkwasserbrunnen II durch die Straßenführung müsse aus Sicht der Abt. VIII d - Wasserwirtschaft die Bewertung wesentlich kritischer als im vorliegenden Bericht erfolgen. Weiters wird auf im Straßenkorridor vorhandene, wasserrechtlich bewilligte Anlagenteile (Leitungen) und auf die Ergänzung des Erhalts des Tintenbachs und Brunnenbachs für die Hochwasserabfuhr hingewiesen. Die Überplattung des Brunnenbachs wird von der Abt. VIII d - Wasserwirtschaft grundsätzlich kritisch bewertet.*

Die SUP-Stelle nimmt diese Hinweise und Standpunkte zur Kenntnis. Die SUP-Stelle verweist auf die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung jeglicher Beeinträchtigung von Oberflächengewässern, des Grundwassers sowie wasserrechtlicher Schutzgebiete mit dem Treffen entsprechender Vorkehrungen in

der Bau- und Betriebsphase. Im Zusammenhang mit der Überlagerung des Straßenkorridors mit dem Zuflussbereich des Trinkwasserbrunnens II wurde seitens der Abt. VIIb - Straßenbau ein Abstimmungsgespräch mit der Brauerei Fohrenburg GmbH & Co KG geführt (AV 12.06.2017, Telefonat DI Schwärzler mit Hr. Rosa, Technischer Geschäftsführer Brauerei Fohrenburg). Darin wurde eine Trassenführung innerhalb der Schutzzone II seitens der Brauerei prinzipiell nicht abgelehnt, sofern entsprechende Vorkehrungen getroffen werden. Im Rahmen der Einreichplanung erfolgt eine Einbindung der Brauerei Fohrenburg GmbH & Co KG bezüglich des Brunnens sowie die Festlegung der notwendigen technischen Maßnahmen.

Bezüglich der angesprochenen wasserrechtlich bewilligten Anlagenteile sowie der Hochwasserabfuhrfunktion wird auf die vorangegangenen Ausführungen verwiesen. Die Überplattung offener Bachläufe wurde auch im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) prinzipiell als sensibel betrachtet und bewertet.

*Die Abt. VIId - Wasserwirtschaft stellt fest, dass die Bewertung des Straßenkorridors W2 zu wenig auf den Umstand Rücksicht nimmt, dass sich der Korridor im Zuflussbereich des Trinkwasserbrunnens II der Brauerei Fohrenburg GmbH & Co KG befindet. Im Zusammenhang mit dem Straßenkorridor W4 wird auf die Anmerkung der limnologischen Sachverständigen verwiesen, wonach die notwendige Strukturverbesserung der III behindert werden könnte.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Da die im Zusammenhang mit den Alternativen W2 und W4 genannten Aspekte keinen Einfluss auf die Empfehlung der Straßenkorridore hat und somit für die Beschlussfassung durch die Landesregierung nicht relevant ist, sieht die SUP-Stelle keinen Handlungsbedarf.

*In Hinblick auf die Tatsache, dass Planungen in der SUP einen vergleichsweise geringen Detaillierungsgrad aufweisen, werden von der Abt. VIId - Wasserwirtschaft die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen für die Ressource Oberflächenwasser als grundsätzlich ausreichend bzw. nachvollziehbar erachtet.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

*Die Abt. VIId - Wasserwirtschaft stellt fest, dass die Bewertung des Straßenkorridors W1 ohne besondere Berücksichtigung der Beeinträchtigung des Zuflusses zum Trinkwasserbrunnen II der Fohrenburg GmbH & Co KG gemacht wurde und die Auswirkungen auf Ressourcen und deren Nutzungen bei der Überblickstabelle 11 bei den Alternativen W1 und W2 entsprechend zu ergänzen seien.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis und verweist auf die vorangegangenen und folgenden Ausführungen im Zusammenhang mit der Schutzzone II, vorgesehenen Maßnahmen in Bau- und Betriebsphase sowie dem erfolgten Abstimmungsgespräch mit einem Vertreter der Brauerei Fohrenburg GmbH & Co KG.

*Die Abt. VIId - Wasserwirtschaft ergänzt bezüglich mit der im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) bei den Maßnahmen angeführten Berücksichtigung von Erfordernissen im Zusammenhang mit übergeordneten Schutzfunktionen den Hinweis auf gesetzliche Zielzustände gem. § 30a WRG 1959.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

*Die Abt. VIII d - Wasserwirtschaft weist darauf hin, dass als Voraussetzung für eine Realisierung der Alternativen W1 und W2 ein Einvernehmen mit der Brauerei Fohrenburg GmbH & Co KG hinsichtlich der Auswirkungen auf deren Trinkwasserbrunnen herzustellen.*

Die SUP-Stelle verweist auf das erfolgte Abstimmungsgespräch zwischen der Abt. VII b - Straßenbau und der Brauerei Fohrenburg GmbH & Co KG (AV 12.06.2017, Telefonat DI Schwärzler mit Hr. Rosa, Technischer Geschäftsführer Brauerei Fohrenburg GmbH & Co KG).

*Die Abt. VIII d - Wasserwirtschaft weist darauf hin, dass bei der Alternativen W1 und W2 ist die Hochwasserabfuhr im Tintenbach zu berücksichtigen ist.*

Die SUP-Stelle nimmt diese Hinweise zur Kenntnis. Wie bereits vorangegangen ausgeführt kommt es im Zuge der Umsetzung des Vorhabens zu keiner Querschnittsveränderung des Tintenbachs, dementsprechend bleibt die Hochwasserabfuhrfunktion unberührt.

*Die Abt. VIII d - Wasserwirtschaft erachtet die Empfehlung der Straßenkorridore (W1a und O2 zur Verlegung der L190 sowie der Straßenkorridor W3.1 zur Verlegung der L91) als im Wesentlichen nachvollziehbar begründet und aufbereitet. Im Sinne der Planungssicherheit sollte jedoch beim Straßenkorridor W1a die Realisierbarkeit im Hinblick auf die Beeinträchtigung des Trinkwasserbrunnens II der Brauerei Fohrenburg GmbH & Co KG als Vorfrage geklärt werden.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis und verweist auf die vorangegangene Ausführung zum Abstimmungsgespräch zwischen der Abt. VII b - Straßenbau und der Brauerei Fohrenburg GmbH & Co KG.

*Gemäß der Abt. VIII d - Wasserwirtschaft sollte die Berücksichtigung fischereibiologischer Aspekte geprüft werden.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) vorgesehene Maßnahme zur Vermeidung jeglicher Beeinträchtigung von Oberflächengewässern, des Grundwassers sowie wasserrechtlicher Schutzgebiete in der Bau- und Betriebsphase deckt inhaltlich auch Erfordernisse aus Sicht der Fischereibiologie ab.

### **Stellungnahme Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit hinsichtlich Lufthygiene**

*Das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit stellt in der lufthygienischen Stellungnahme auf Basis der SUP-Unterlagen sowie einer erfolgten Besprechung mit dem verkehrsplanerischen Sachverständigen DI Zimmermann und dem Fachbüro, welches die SUP-Unterlagen erstellte, fest, dass durch das Vorhaben weder eine maßgebliche Mehrbelastung von Anrainern oder Straßenzügen durch Verkehr noch eine effektiv wirkende Entlastung zu erwarten ist, wobei Be- und Entlastung auf das Verkehrsaufkommen (DTV) und lufthygienische Auswirkungen bezogen wird. Somit sind für das Umweltinstitut aus lufthygienischer Sicht keine relevanten negativen Emissions- bzw. Immissionsveränderungen im Sinne der SUP-Richtlinie zu erwarten.*

*Wesentlich ist dem Umweltinstitut der Hinweis, dass insbesondere das Planungsziel der Verringerung der Immissionsbelastung durch verkehrliche Entlastung im Bereich der derzeit bestehenden, höher belasteten herbeigeführt wird.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

### **Stellungnahme Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit hinsichtlich Limnologie**

*Das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit erachtet in der limnologischen Stellungnahme die Beschreibung des derzeitigen Umweltzustands inkl. aktueller Entwicklungen, die Auswahl und Darstellung der Alternativen sowie die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen als ausreichend bzw. nachvollziehbar.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

*Seitens des Instituts für Umwelt und Lebensmittelsicherheit erfolgt ein Hinweis im Zusammenhang mit dem Korridor der Alternative W4 und der Berührung des Uferbegleitsaums der III, was einer Behinderung einer möglichen Zustandsverbesserung in diesem Abschnitt gleichkäme. Dieser Aspekt sollte nach Ansicht des Umweltinstituts im Erläuterungsbericht ergänzt werden.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Da der genannte Aspekt keinen Einfluss auf die Empfehlung der Straßenkorridore hat und somit für die Beschlussfassung durch die Landesregierung nicht relevant ist, ergibt sich für die SUP-Stelle kein Handlungsbedarf.

*Das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit ergänzt bezüglich mit der im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) bei den Maßnahmen angeführten Berücksichtigung von Erfordernissen im Zusammenhang mit übergeordneten Schutzfunktionen den Hinweis auf gesetzliche Zielzustände gem. § 30a WRG 1959.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

*Das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit erachtet die Empfehlung der Straßenkorridore als nachvollziehbar begründet und aufbereitet. Im Zusammenhang mit der Tangierung des Brunnenbachs erfolgt der Hinweis, dass Nachteile durch die empfohlenen Straßenkorridore durch strukturverbessernde Maßnahmen sowie Gehölzplantagen ausgeglichen werden können.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis.

### **Stellungnahme Gemeinde Bürs**

*Für die Gemeinde Bürs erhebt keinen Einwand gegen die beabsichtigte Verlegung der L190 aus dem Zentrumsbereich von Bludenz. Es erfolgt der Hinweis, dass bei der Umsetzung die Einbindung des geplanten Geh- und Fahrradwegs entlang der L82 von Bürs nach Bludenz in die Neutrassierung der L190 zu berücksichtigen ist.*

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis und verweist auf Angaben der Stadt Bludenz (Amt für Stadtplanung, DI Diekmann), wonach der Geh- und Radverkehr in Querung der neuen Autobahnbrücke

der L82 nicht über die Bürser Brücke geführt werden soll, sondern zwischen Hofer Bürs und Bürser Brücke an die Ill und dort über die vorhandene Fuß- und Radbrücke auf den Oberen Illrain, wo die Landesradroute Alltagsverkehr und Freizeitverkehr verläuft. Die Verbindung in die Innenstadt von Bludenz soll für den Radverkehr über die Bahnunterführung Wichnerstraße erfolgen, für Fußgänger ist sowohl die Wichnerstraße, als auch die Bahnhofsunterführung nutzbar. Dies stellt laut Angaben der Stadt Bludenz ein Ergebnis der Abstimmung der Verkehrsplanung zwischen Bludenz, Bürs und Nüziders im Sinne einer Entflechtung des MIV vom Fuß- und Radverkehr dar.

### **Stellungnahme Stadt Bludenz**

*Die Stadt Bludenz nimmt den Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) zustimmend zur Kenntnis. Ihr Gemeinderat hat sich einstimmig zur Verlegung der L190 im Stadtgebiet Bludenz bekannt. Die Stadt Bludenz ersucht das Land Vorarlberg, die empfohlenen Straßenkorridore als Planungsgrundlage zu beschließen. Zudem erfolgt die Bitte an das Land, die Eingabeplanung in Auftrag zu geben und mit den Grundablösen zu beginnen.*

Die SUP-Stelle nimmt die Stellungnahme der Stadt Bludenz zur Kenntnis. Der Beginn der Einreichplanung erfolgt voraussichtlich, sobald die Landesregierung die als Ergebnis des ggst. SUP-Prozesses empfohlenen Straßenkorridore beschlossen hat.

### 3.2.2 Berücksichtigung der Stellungnahmen

Aus den **Stellungnahmen** ergeben sich die im Folgenden dargestellten **Hinweise**, die für die Beschlussfassung der Straßenkorridore bzw. nachfolgende Planungsphasen von Relevanz sind und berücksichtigt werden.

Die Berücksichtigung sämtlicher **wasserrechtlich bewilligter Anlagenteile** erfolgt gemäß Stand der Technik im Zuge der Projektplanung. Durch die Umsetzung des Vorhabens kommt es zu keiner Querschnittsveränderung von Bächen und dementsprechend keiner Veränderung ihrer Funktion als Hochwasserabfuhr.

Die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) vorgesehene **Maßnahme** zur Vermeidung jeglicher Beeinträchtigung von **Oberflächengewässern**, des **Grundwassers** sowie **wasserrechtlicher Schutzgebiete** in der Bau- und Betriebsphase deckt inhaltlich auch Erfordernisse im Zusammenhang mit gesetzlichen Zielzuständen gem. § 30a WRG 1959 sowie Erfordernissen aus Sicht der Fischereibiologie ab.

Im Zusammenhang mit der Überlagerung des Straßenkorridors W1 mit der **Schutzzone II des Trinkwasserbrunnens** der Brauerei Fohrenburg GmbH & Co KG erfolgte ein Abstimmungsgespräch durch die Abt. VIIb - Straßenbau bezüglich zu treffender Vorkehrungen. Es wurde vereinbart, im Rahmen der Einreichplanung die Brauerei bezüglich des Brunnens einzubinden und notwendige technische Maßnahmen festzulegen. Eine prinzipielle Unvereinbarkeit zwischen dem Vorhaben und den Interessen der Brauerei Fohrenburg GmbH & Co KG besteht nicht.

In den nachfolgenden Planungsphasen wird das Vorsehen eines Ersatzstandortes für die entfallenden **Mitarbeiterparkplätze der Mondelez GmbH** als Maßnahme aufgenommen.

Die vonseiten der Abt. VIe - Abfallwirtschaft angeregte **Vorabuntersuchung der Altablagerungen** („Deponie Schädler“) im Bereich der empfohlenen Straßenkorridore wird als Maßnahme in der zusammenfassenden Erklärung im ggst. Bericht aufgenommen.

Im Zusammenhang mit Eingriffen/ Nutzungsänderungen bei Altablagerungen wird **abfalltechnischer Amtssachverständiger** beigezogen sowie ein **Genehmigungsverfahren nach dem Abfallwirtschaftsgesetz** durchgeführt.

## 4 VORSCHLAG FÜR DIE BESCHLUSSFASSUNG DURCH DIE LANDESREGIERUNG

Auf Grundlage der durchgeführten fachlichen Untersuchungen und Prozesse schlägt die Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten in ihrer Funktion als SUP-Stelle die **Straßenkorridore W1a und O2** zur Verlegung der L190 sowie den **Straßenkorridor W3.1** zur Verlegung der L91 (vgl. Kapitel 3.1.2) für die Beschlussfassung durch die Landesregierung vor.

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

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

Mögliche erhebliche negative Auswirkungen von Landesstraßen, für die die vorgeschlagenen Straßenkorridore die Planungsgrundlage bilden, können durch geeignete **Maßnahmen verhindert, verringert oder ausgeglichen** werden. Sowohl im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) als auch in den dazu eingelangten Stellungnahmen werden entsprechende Maßnahmen angeführt, die die SUP-Stelle zur Berücksichtigung in nachfolgenden Planungsphasen vorsieht (vgl. Kapitel 3.1.1.4 und Kapitel 3.2.2). Dasselbe gilt für **Maßnahmen zur Überwachung**, die sich ebenfalls auf nachfolgende Planungsphasen beziehen.

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



## QUELLENVERZEICHNIS

- 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 (2011): L190, Bludenz Ortsdurchfahrt Verkehrsmodell. Einlage GU-1155. Feldkirch.
- Besch und Partner (2001/2002): B190, Bludenz Ortsdurchfahrt – Verkehrsmodell. Einlage GU-0108. Feldkirch.
- DI Chiusole (2016): L190 Vorarlberger Straße. Bludenz, Ortsdurchfahrt Neubau. Einreichprojekt 2013, Ergänzende Studie 2016, Einlage BS-2012-010. Feldkirch, Vösendorf.
- Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Helmut Köll (2013/2014): L190 Vorarlberger Straße. Bludenz, Ortsdurchfahrt Neubau. Einreichprojekt 2013. Einlage BS-2012-010. Feldkirch, Reith bei Seefeld.
- Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Helmut Köll (2009/2010): L190 Vorarlberger Straße. Ortsdurchfahrt Bludenz. Erweitertes Vorprojekt. Einlage BS-0904. Feldkirch, Reith bei Seefeld.
- Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Helmut Köll (2005): L190 Vorarlberger Straße. Ortsdurchfahrt Bludenz. Vorprojekt. Einlage BS-0431. Feldkirch, Reith bei Seefeld.
- Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Helmut Köll (2004): Bludenz Ortsdurchfahrt. NKU mit Variantenstudie 2002. Einlage BS-0236. Feldkirch, Reith bei Seefeld.
- Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG (2002): Mitwirkungsprozess Entlastung Zentrum Bludenz – Verlegung B190. Einlage GU-0228. Feldkirch, Brugg.
- Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG (1999): Verkehrskonzept Stadt Bludenz. Einlage GU-9908. Feldkirch, Brugg.
- Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG / frischer wind AG für Organisationsentwicklungen (2008): Dokumentation zum Beteiligungsprozess Verlegung L190 - Aufwertung Innenstadt. Einlage GU-0873. Feldkirch, Brugg.
- RaumUmwelt Planungs-GmbH (2017): L190 Vorarlberger Straße, Verlegung aus dem Zentrumsbereich Bludenz. Strategische Umweltprüfung. Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht). Einlage BS-2015-12, i. A. Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIIIb - Straßenbau. Feldkirch, Wien.
- RaumUmwelt Planungs-GmbH (2015): L190 Vorarlberger Straße, Verlegung aus dem Zentrumsbereich Bludenz. Planungsgenese. Einlage BS-2015-01, i. A. Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIIIb - Straßenbau. Feldkirch, Wien.

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Orientierungskarte Planungsziele (RaumUmwelt Planungs-GmbH 2017: S. 4) .....	4
Abbildung 2:	Planungs- und Untersuchungsraum (RaumUmwelt Planungs-GmbH: S. 8) .....	6
Abbildung 3:	Überblick der untersuchten Alternativen, schematische Darstellung (RaumUmwelt Planungs-GmbH 2017: S. 44) .....	14
Abbildung 4:	Straßenkorridor Äuleweg (W1; mit Subalternativen W1a und W1b; RaumUmwelt Planungs-GmbH 2017: 45) .....	21
Abbildung 5:	Straßenkorridor Ignaz-Wolf-Straße - Werkskanal (O2; RaumUmwelt Planungs-GmbH 2017: 52).....	22
Abbildung 6:	Angepasster Straßenkorridor Am Tobel (W3.1; RaumUmwelt Planungs-GmbH 2017: 131) .....	23

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Vergleichender Überblick Auswirkungen, Alternativen westlich der Bludnzer Altstadt (RaumUmwelt Planungs-GmbH 2017: S. 93) .....	17
Tabelle 2:	Vergleichender Überblick Auswirkungen, Alternativen östlich der Altstadt (RaumUmwelt Planungs-GmbH 2017: S. 127) .....	18



**Amt der Vorarlberger Landesregierung**  
**Abteilung VIa – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten**  
**Landhaus, Römerstraße 15, 6901 Bregenz**  
**T +43 5574 511 26122**  
**[joerg.zimmermann@vorarlberg.at](mailto:joerg.zimmermann@vorarlberg.at)**