



ASFINAG BAU MANAGEMENT GMBH
Im Namen der



A 14 RHEINTAL/WALGAU AUTOBAHN UMBAU AST BLUDENZ – BÜRS MIT ANSCHLUSS AN DIE L 82

A14 km 58,6 – km 59,7
L82 km 0,36 – km 0,73

PROJEKTNUMMER VIIb-414A-5040
OPERATNUMMER GU-2014-069

TITEL

L 82a BÜRSE ÄULE ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUM ENTWURF STRASSENKORRIDOR

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

	C	
	B	
	A	
DATUM	REV	ÄNDERUNG
<p>LAND VORARLBERG ABTEILUNG STRASSENBAU A-6800 Feldkirch, Widnau 12</p>  <p>Projektleiter Luger</p> <p>Fachbereichsleiter Schwartzler</p>		<p>ASFINAG BAU MANAGEMENT GMBH A-1030 Wien, Modocenterstraße 16</p>  <p>Projektleiter Fritz</p> <p>Fachbereichsleiter Grünstädl</p>
<p>PROJEKTSTEUERUNG</p>  <p>M+G INGENIEURE Dipl.-Ing. Josef GALEHR mail office@m-g.at www.m-g.at T +43 (0)5522/72 4 75 Leusbündtweg 12 A-6800 Feldkirch Ziviltechniker-GmbH F +43 (0)5522/36 5 95</p>		<p>PROJEKTANT</p>  <p>1070 Wien, Neubaugasse 28 Tel. 01 / 2363063 - 100, Fax 01 / 2363063 - 900 office@raumumwelt.at</p>
Bearbeitet: Datum:	Kareth / Sternath 22.12.2014	PLANNUMMER: A14/L82-KORRIDOR-BERICHT
Geprüft: Datum:	Sternath 22.12.2014	AUSFERTIGUNG: REVISION: EINLAGE:
Freigegeben: Datum:	Mattanovich 22.12.2014	A 0 2



Bearbeitung:

Dipl.-Biol. Andrea Kareth

DI Ernst Mattanovich

DI Felix Sternath



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

INHALT

1	Gegenstand und Zielsetzung	1
2	Planungsauftrag	2
2.1	Dokumentation des Planungsprozesses.....	2
2.2	Planungsziele	3
2.3	Planungsraum	4
2.4	Ergebnis des Screeningprozesses	5
3	Räumlich-funktionale Rahmenbedingungen.....	7
4	Entwicklung eines Strassenkorridors	9
5	Empfehlung für einen Strassenkorridor	11
5.1	Lage und Beschreibung des Strassenkorridors	11
5.2	Strassenkorridor als Planungsgrundlage	12
	Quellenverzeichnis.....	13
	Abbildungsverzeichnis	13

1 GEGENSTAND UND ZIELSETZUNG

Die ASFINAG, das Land Vorarlberg und die Gemeinde Bürs beabsichtigen, die **ASt Bludenz – Bürs** dem Stand der Technik entsprechend umzubauen und die dafür notwendigen Um- und Ausbauten im **Landesstraßennetz** sowie an diversen **Gemeindestraßen** durchzuführen.

Infolge einer Novellierung des Straßengesetzes besteht in bestimmten Fällen die Verpflichtung, dass die Landesregierung einen **Straßenkorridor als Planungsgrundlage vor der Erklärung einer Landesstraße** beschließt. Die bestehende L 82 Brandner Straße wird zur Anbindung an die A 14 Rheintal/Walgau Autobahn mit der L 82a Bürser Äule ergänzt. Dabei handelt es sich weder um den Ausbau noch die kleinräumige Verlegung einer bestehenden Landesstraße i. S. des § 12 Abs. 5 Straßengesetz. Die Festlegung eines Straßenkorridors als Planungsgrundlage i. S. des § 8 Straßengesetz i.V.m. § 12 Straßengesetz ist somit erforderlich.

Für solche Straßenkorridore sieht das Straßengesetz in § 9 Abs. 1 eine grundsätzliche Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) vor.

Zur Feststellung der SUP-Pflicht wurde durch die Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten in ihrer Funktion als SUP-Stelle ein Screening durchgeführt. Dieses Screening erfolgte auf Basis von Grundlagen, die durch die Abt. VIIb in ihrer Funktion als Initiator erstellt wurden, und unter Einbeziehung relevanter Umweltstellen im Rahmen von Konsultationen. In einem ersten Schritt wurde die **Nutzung eines kleinen Gebietes auf lokaler Ebene** als Voraussetzung für die Durchführung einer UEP nachgewiesen. In einem zweiten Schritt wurde die Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) durchgeführt.

Als Ergebnis des Screenings hat die SUP-Stelle mit Schreiben vom 30.12.2014 festgestellt, dass durch den Straßenkorridor in allen untersuchten Themenbereichen **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten ist. Aufgrund der Eigenschaften des Planungsraums konnte in den meisten Themenbereichen sogar keinerlei relevante Sensibilität ermittelt werden. Aus diesem Grund besteht gem. § 9 Abs. 2 Straßengesetz eine **Ausnahme von der grundsätzlichen Pflicht zur Durchführung einer SUP**. Die Festlegung des Straßenkorridors kann daher ohne Durchführung einer SUP erfolgen.

Mit dem vorliegenden **Erläuterungsbericht** dokumentiert der Initiator das **Vorgehen bei der Erarbeitung des Straßenkorridors**. Der Erläuterungsbericht legt alle **fachlichen Informationen** offen, die dabei Berücksichtigung finden. Gemeinsam mit dem Entwurf des Straßenkorridors liegen somit jene Grundlagen vor, die die SUP-Stelle für die Vorbereitung der **Beschlussfassung des Straßenkorridors** durch die Landesregierung benötigt.

Für das **methodische Vorgehen** wird auf den Leitfaden zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) für Landesstraßenkorridore (Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014) zurückgegriffen, der in Kapitel 4 Festlegungen zum Entwurf eines Straßenkorridors ohne Durchführung einer SUP trifft.

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

2 PLANUNGS-AUFTRAG

2.1 DOKUMENTATION DES PLANUNGSPROZESSES

Bei der **ASt Bludenz – Bürs** wird festgestellt, dass **Sicherheitsdefizite** vorliegen, die **Leistungsfähigkeit** nicht mehr ausreichend gegeben ist und die **geometrischen Verhältnisse der Rampen** nicht den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) entsprechen. Weiters ist auf der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn in diesem Abschnitt **kein Abstellstreifen** vorhanden. Die ASFINAG, das Land Vorarlberg und die Gemeinde Bürs beschließen daher, die **ASt Bludenz – Bürs** dem Stand der Technik entsprechend umzubauen und die dafür notwendigen Um- und Ausbauten im **Landesstraßennetz** sowie an diversen **Gemeindestraßen** durchzuführen.

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

Im Jahr 2000 werden schließlich ein **Vorprojekt**, eine **Nutzen-Kosten-Untersuchung** und eine **Umweltuntersuchung** durchgeführt, die die Errichtung eines elliptischen Kreisverkehrs anstelle der bestehenden L 82 Brandner Straße empfiehlt. Ausgehend von diesen Überlegungen werden in den darauffolgenden Jahren weitere Varianten entwickelt. Gleichzeitig ändern sich durch die schrittweise Realisierung der o. g. Projekte die **verkehrlichen und räumlichen Rahmenbedingungen** fortwährend.

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

Als **Prämisse** dieser Verkehrsuntersuchung wird formuliert, dass die ASt Bludenz – Bürs auch weiterhin im Bereich des Kreuzungspunktes zwischen A 14 Rheintal/Walgau Autobahn und L 82 Brandner Straße angeordnet sein muss; dies nicht zuletzt deshalb, da sich im räumlichen Umfeld der bestehenden ASt Bludenz – Bürs ein Betriebsgebiet erstreckt, das auch weiterhin direkt an die ASt angebunden sein soll.

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

Ausgehend von dieser Verkehrsuntersuchung legen die ASFINAG, das Land Vorarlberg und die Gemeinde Bürs im Jahr 2013 fest, dass ein neuer **Anschlussstellenkreisel südlich der L 82 Brandner Straße** auf Höhe der derzeitigen Verflechtungsstrecke der ASt Bludenz – Bürs errichtet werden soll, in den die ebenfalls neu zu errichtende Rampen von der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn münden sollen.

Damit wirkt die Entscheidung, die ASt Bludenz – Bürs neu auf einen Anschlussstellenkreisel südlich der L 82 Brandner Straße auszurichten, als **Auslöser für Eingriffe in das Landesstraßennetz**.

2.2 PLANUNGSZIELE

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

- Die Festlegung, dass die ASt Bludenz – Bürs auch weiterhin im Bereich des **Kreuzungspunktes zwischen A 14 Rheintal/Walgau Autobahn und L 82 Brandner Straße** angeordnet ist, ist unstrittig.
- Die Entscheidung, die ASt Bludenz – Bürs neu auf einen **Anschlussstellenkreisel südlich der L 82 Brandner Straße** auszurichten, ist Ausgangspunkt für die Adaptierung des Landesstraßennetzes.

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

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

Darüber hinaus bestehen für das **Gesamtvorhaben** – und damit auch die Adaptierung des Landesstraßennetzes – folgende Planungsziele, die sich aus **räumlich relevanten Zielsetzungen für das Umfeld** des Gesamtvorhabens ergeben:

- **Lärmminderung** für Bereiche mit bestehenden Überschreitungen von Umweltqualitätsnormen oder relevanten Grenzwerten im räumlichen Umfeld der ASt Bludenz – Bürs
- **städtebauliche Aufwertung der „Neuen Mitte“** (Raum zwischen historischen Zentren von Bludenz und Bürs) einschließlich der Reduktion der Trennwirkung

Ziel ist somit die **Festlegung eines Straßenkorridors**, der die Planungsgrundlage für die Verordnung einer Landesstraße bildet, mit der die gen. Planungsziele bestmöglich erreicht werden. Da das Gesamtvorhaben unterschiedliche Eingriffe vorsieht, ist davon auszugehen, dass die Planungsziele durch die L 82a Bürser Äule allein nicht erreicht werden. Das betrifft v. a. die beiden letztgenannten Planungsziele für das Gesamtvorhaben, die vorrangig den Ausbau der L 82 Brandner Straße am Bestand sowie die Neuerichtung der ASt Bludenz – Bürs betreffen.

2.3 PLANUNGSRAUM

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

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

Abbildung 1: *Planungsraum für die L 82a Bürser Äule (VoGIS, eigene Darstellung)*

Abbildung 2: Betriebsgebiete im Umfeld des Planungsraumes (VoGIS, eigene Darstellung)

2.4 ERGEBNIS DES SCREENINGPROZESSES

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

Themenbereich Siedlungswesen

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

Themenbereich Mensch und Gesundheit

Obwohl hinsichtlich des Aspekts Immissionen (Lärm) im Planungsraum und v. a. seinem nahen räumlichen Umfeld eine relevante Sensibilität vorliegt, sind insgesamt **keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen** zu erwarten.

Themenbereich Landschaft und Erholung

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

Themenbereich Ressourcen und deren Nutzung

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

Themenbereich Naturraum und Ökologie

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

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

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

Aus diesem Grund hat die SUP-Stelle nach Konsultation relevanter Umweltstellenaus gemäß § 9 Abs. 2 Straßengesetz festgestellt, dass eine **Ausnahme von der allgemeinen Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP)** besteht. Die Entwicklung des Straßenkorridors für die L 82a Bürser Äule kann somit **ohne eine SUP** erfolgen.

Um die positive Wirkung des ggst. Gesamtvorhabens zu erhöhen bzw. mögliche negative Auswirkungen von vornherein auszuschließen, wurden die **Planungsziele** (vgl. Kapitel 2.2) infolge der durchgeführten Konsultationen **erweitert**. Dies betrifft v. a. die explizit für das Gesamtvorhaben genannten Planungsziele, zu deren Erreichung die L 82a Bürser Äule nur einen untergeordneten Beitrag leisten kann.

3 RÄUMLICH-FUNKTIONALE RAHMENBEDINGUNGEN

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

Die Fläche des Planungsraumes selbst umfasst neben einzelnen kleineren Objekten und technischen Infrastrukturen vorrangig **Verkehrsflächen**. Die A14 Rheintal/Walgau Autobahn mit der bestehenden ASt Bludenz – Bürs erstreckt sich von Süden nach Norden; daneben quert die bestehende L 82 Brandner Straße von Westen nach Osten den Planungsraum. Die Betriebsgebiete selbst sind durch Gemeindestraßen erschlossen. Die Restflächen zwischen den Verkehrsflächen sind als **Freifläche Freihaltegebiet** gewidmet und aufgrund von Lage und Zuschnitt in ihrer Nutzungsmöglichkeit beschränkt (vgl. Abbildung 3).

Teile des Planungsraumes liegen in der **roten bzw. gelben Zone gem. Gefahrenzonenplan**. Besonders betroffen ist die im Einschnitt liegende A 14 Rheintal/Walgau Autobahn. Durch ein Vorhaben im dargestellten Rahmen sind keine weiteren Gefährdungen zu erwarten.

Abbildung 3: Flächenwidmung im Planungsraum und seinem unmittelbaren räumlichen Umfeld (VoGIS, eigene Darstellung)

Die ASt Bludenz – Bürs in ihrer derzeitigen Konfiguration weist **Sicherheitsdefizite** auf und stellt eine Gefahrenstelle gem. RVS 02.02.21 dar; dieser Umstand ist auch einer der zentralen Auslöser für das gegenständliche Vorhaben. Die Sicherheitsdefizite beziehen sich dabei sowohl auf die Rampen der ASt Bludenz – Bürs selbst als auch die L 82 Brandner Straße, in die die Rampen derzeit direkt münden. Auch für den nicht motorisierten Verkehr (NMV), für den die L 82 Brandner Straße die einzige direkte Verbindung zwischen Bludenz und Bürs darstellt, verursacht die derzeitige Verkehrssituation im Planungsraum Risiken.

Im Planungsraum und seinem näheren räumlichen Umfeld befinden sich mehrere **Hochspannungsleitungen**. Diese verlaufen östlich und westlich weitgehend parallel in Nahelage zur A 14 Rheintal/Walgau Autobahn. Vom Umbau der ASt Bludenz – Bürs sind vier Masten der westlich der A 14 verlaufenden 380 kV-Leitung der Vorarlberger Illwerke AG (VIW) betroffen.

Der Planungsraum bietet zwar keine bedeutenden Formen der landschaftsgebundenen **Erholung**, die einen Aufenthalt im Planungsraum erwarten lassen; dennoch queren Wanderwege und Mountainbikestrecken den Planungsraum von Ost nach West im Verlauf der L 82 Brandner Straße, diese werden durch das Gesamtvorhaben – v. a. durch den Neubau der L 82 Brandner Straße – **positiv beeinflusst** und in der weiteren Planung berücksichtigt.

Die weiteren räumlichen und ökologischen Rahmenbedingungen wurden im Zuge des **Screeningprozesses** umfänglich dokumentiert und sind dem Screening-Dokument zu entnehmen.

4 ENTWICKLUNG EINES STRASSENKORRIDORS

Die Planungsgenese zum ggst. Planungsauftrag umfasst einen mehrjährigen, fachlich breit geführten Prozess, der in einer gemeinsamen Festlegung der ASFINAG, des Landes Vorarlberg und der Gemeinde Bürs mündete, dass ein neuer **Anschlussstellenkreisel südlich der L 82 Brandner Straße** auf Höhe der derzeitigen Verflechtungsstrecke der ASt Bludenz – Bürs errichtet werden soll, in den die ebenfalls neu zu errichtende Rampen von der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn münden sollen. Dafür war es erforderlich, die Abhängigkeiten zwischen neuer ASt Bludenz – Bürs und Eingriffen in das Landes- und Gemeindefraßennetz zu untersuchen und zu berücksichtigen. Aus diesem Grund wird davon ausgegangen, dass die relevanten verkehrlich-funktionalen und v. a. technischen Aspekte, die nun zur Festlegung des Straßenkorridors führen, bereits Grundlage dieser gemeinsamen Festlegung waren.

Die **neue ASt Bludenz – Bürs** ist zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Erläuterungsberichts als **Vorprojekt** beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingereicht. Das Vorprojekt sieht die Errichtung vier direkter Autobahnrampen vor, die in einen Anschlusskreisel über der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn südlich der L 82 Brandner Straße einmünden (vgl. Abbildung 4). Die dadurch verursachte Verlegung der ASt Bludenz – Bürs von der L 82 Brandner Straße weg Richtung Süde ist ein Ergebnis des vorangegangenen Planungsprozesses (vgl. Kapitel 2.1).

Abbildung 4: *Gesamtvorhaben mit Erweiterung des Landesstraßennetzes (VoGIS, Eigene Bearbeitung)*

Bestandteile des **Gesamtvorhabens** (vgl. Abbildung 4) sind somit im Kern

- die Neuerrichtung der ASt Bludenz – Bürs (Rampen),
- der Ausbau der der L 82 Brandner Straße am Bestand sowie
- die Neuerrichtung eines Anschlussstellenkreisels südlich der L 82 sowie dessen Einbindung in das bestehende Landes- und Gemeindestraßennetz als L 82a Bürser Äule.

Daneben sind kleiner Eingriffe in das Gemeindestraßennetz erforderlich, die sich aus den adaptierten Verläufen der Straßenelemente in Bundes- und Landeskompetenz ergeben.

Während sowohl die Errichtung der ASt Bludenz – Bürs als auch der Ausbau der bestehenden L 82 Brandner Straße nicht der **Entwicklung eines Straßenkorridors** bedürfen, ist ein Straßenkorridor für die **Neuerrichtung des Anschlussstellenkreisels einschl. der Verbindungsstraßen als L 82a Bürser Äule** als Planungsgrundlage festzulegen.

Die Abgrenzung eines Straßenkorridors als Planungsgrundlage für das Straßenprojekt der L 82a Bürser Äule setzt die Kenntnis des Raumbedarfs des Vorhabens voraus. Mit einer **Mindestbreite** von 100 m im Bereich der bestehenden Brücke über die A 14 Rheintal/Walgau Autobahn (Endpunkte der Rampen der ASt Bludenz – Bürs) ergeben sich hinreichende Möglichkeiten für die Errichtung eines mehrspurigen Kreisverkehrs, der in weiteren Planungsschritten noch auszuarbeiten ist. Für die zuführenden Landesstraßen zwischen diesem Bereich und den vorhandenen Anschlusspunkten wird eine Mindestbreite von 25 m vorgesehen. Damit ist eine **Planung des Gesamtvorhabens gemäß RVS 03.05.13** (gemischte und planfreie Knoten) und weiterer Richtlinien ermöglicht.

Der Straßenkorridor muss vollständig in jenem Bereich zu liegen kommen, der bereits im Rahmen des Screenings als **Planungsraum** angenommen wurde.

Die Lage des Straßenkorridors orientiert sich an **Nutzungs- und Grundstücksgrenzen** und minimiert dabei die Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum. Gebäude – sie sind im Planungsraum kaum vorhanden – und Parkflächen werden als mögliche **Konfliktbereiche** soweit wie möglich ausgespart.

5 EMPFEHLUNG FÜR EINEN STRASSENKORRIDOR

5.1 LAGE UND BESCHREIBUNG DES STRASSENKORRIDORS

Der **empfohlene Straßenkorridor** für die L 82a Bürser Äule ist in Abbildung 5 dargestellt. Er umfasst Verkehrsflächen der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn südlich der bestehenden L 82 Brandner Straße in der Gemeinde Bürs. Der Straßenkorridor berührt mit Ausnahme einer Waschstraße nebst Parkplatz im Nordosten ausschließlich die **bestehenden Straßenflächen** und zugehöriges **Straßenbegleitgrün** (Widmung Freifläche Freihaltegebiet) und vermeidet die angrenzenden Parkflächen der gewerblichen Nutzungen.

Der Straßenkorridor für die L 82a Bürser Äule ermöglicht die Errichtung eines **Kreisverkehrs über der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn** im Bereich der derzeitigen Kollektorfahrbahn, der mit **Verbindungsstraßen** in Nahelage zur bisherigen Anbindung an die L 82 Brandner Straße anbindet. Der Straßenkorridor lässt die bestehende L 82 Brandner Straße unberührt, die in ihrem bisherigen Verlauf erhalten und ausgebaut wird.

Abbildung 5: *Entwurf Straßenkorridor für die L 82a Bürser Äule (VoGIS, eigene Darstellung)*

Eine allfällige **Berührung der Waschstraße nebst Parkplatz** durch das Vorhaben ist – wie im Screening-Dokument beschrieben – nicht als unumkehrbare oder kumulative Auswirkung einzustufen, da die Objekte bzw. Einrichtungen problemlos versetzt bzw. anders organisiert werden können.

Der südlich direkt neben der bestehenden Rampenbrücke befindliche Mast 3 der **380 kV-Leitung** ist zu versetzen. Der Mast 4, der nördlich der L 82 Brandner Straße situiert ist, erhält einen schmaleren Unter- teil und ist zu unterfangen. Der südlich neben der Brücke Alnteilweg befindliche Mast 2 ist durch eine Stützmauer zu sichern und der Mast 1 wird mit Kleinbohrpfählen unterfangen. Für den Umbau der Hochspannungsleitung wird von der Vorarlberger Illwerke AG (VIW) ein Einreichprojekt erstellt und unabhängig vom Gesamtvorhaben ASt Bludenz – Bürs eingereicht.

Wie in Kapitel 2.1 gefordert liegt der **Kreisverkehr mit den Anschlussästen** von und zur A 14 Rheintal/Walgau Autobahn über der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn, ungefähr auf Höhe der derzeitigen Kollektorfahrbahn.

Der lichtsignalgesteuerte Knoten L 82 Brandner Straße / Herrenau wird zu einem kompakten Kreisel umgebaut und eine neue Straßenverbindung zum Anschlussstellenkreisel hinter dem McDonalds geschaffen. Diese erfordert den Abbruch eines Gebäudes und die Verlegung der Autowaschplätze sowie eine Neuorganisation des McDonalds-Parkplatzes, wobei durch Abbruch der bestehenden Autobahnrampen eine Erweiterungsmöglichkeit in Richtung Süden besteht. Im Zuge der Variantendiskussion wurde außerdem festgestellt, dass die Fa. Lutz einen Umbau des Lagergebäudes und Garagenabstellplätze plant. Die Erschließungen der Fa. Lutz und des McDonalds werden in die Detailplanung einbezogen. Für den Anschluss des Parkplatzes Zimbapark sind gegenüber dem Vorprojekt einige Anpassungen notwendig. Die Zufahrten erfolgen von der Verbindungsstraße West und vom Aulandweg (vom Kreisverkehr A 14 Rheintal/Walgau Autobahn kommend), die Abfahrt erfolgt auf die Verbindungsstraße West, den Kreisverkehr West und auf den A 14 Rheintal/Walgau Autobahn Umbau ASt Bludenz – Bürs Alnteilweg. Die bestehende Tiefgaragenausfahrt wird in Richtung Süden gedreht, dadurch können rd. 40 zusätzliche Stellplätze geschaffen werden.

Beim derzeit bestehenden Kreisverkehr West wird kein direktes Auffahren auf die A 14 Rheintal/Walgau Autobahn möglich sein. Dies ist nur noch über die neue Verwindungsstraße West möglich. Der Zimbapark erhält eine Ausfahrt über den Kreisverkehr West. Zudem wird ein neuer, 5 m breiter Geh- und Radweg, beginnend beim Kreisverkehr Ost errichtet, welcher sich bis zum Kreisverkehr Lünenseepark erstreckt.¹

Mit dem Entwurf des Straßenkorridors wird somit der erforderliche Beitrag zu den in Kapitel 2.2 genannten **Planungszielen** – auch jenen, die explizit für das Gesamtvorhaben formuliert sind – geleistet.

5.2 STRASSENKORRIDOR ALS PLANUNGSGRUNDLAGE

Mit der Beschlussfassung des empfohlenen Straßenkorridors durch die Landesregierung wird die **Planungsgrundlage für die Verordnung** der Landesstraße L 82a Bürser Äule gem. § 12 Straßengesetz geschaffen. Gleichzeitig bildet der Straßenkorridor die Grundlage für die Ausarbeitung des konkreten **Straßenprojekts** für die L 82a Bürser Äule sowie das **Gesamtvorhaben**.

¹ A14 Rheintal/Walgau Autobahn Umbau ASt Bludenz – Bürs, Einreichprojekt 2013 – technischer Bericht, Variante 19f

QUELLENVERZEICHNIS

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

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

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW), Bundesforschungs- und Ausbildungszentrum für Wald, Naturgefahren und Landschaft (2009): Digitale Bodenkarte der Österreichischen Bodenkartierung. online:

http://gis.lebensministerium.at/eBOD/frames/index.php?&gui_id=eBOD [Zugriff: 02.09.2014]

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

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

Land Vorarlberg: Vorarlberger Geographisches Informationssystem (VoGIS) 2014; online:

<http://vogis.cnv.at> [Zugriff: 02.09.2014]

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

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

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Planungsraum für die L 82a Bürser Äule (VoGIS, eigene Darstellung)	4
Abbildung 2:	Betriebsgebiete im Umfeld des Planungsraumes (VoGIS, eigene Darstellung)	5
Abbildung 3:	Flächenwidmung im Planungsraum und seinem unmittelbaren räumlichen Umfeld (VoGIS, eigene Darstellung)	7
Abbildung 4:	Gesamtvorhaben mit Erweiterung des Landesstraßennetzes (VoGIS, Eigene Bearbeitung)	9
Abbildung 5:	Entwurf Straßenkorridor für die L 82a Bürser Äule (VoGIS, eigene Darstellung)	11