



# **STRATEGISCHE UMWELTPRÜFUNG (SUP) FÜR LANDESSTRASSENKORRIDORE**

**LEITFADEN**



#### HERAUSGEBER:

Amt der Vorarlberger Landesregierung  
Abteilung Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten  
Landhaus, A-6901 Bregenz  
[www.vorarlberg.at/verkehrspolitik](http://www.vorarlberg.at/verkehrspolitik)

#### PROZESSSTEUERUNG UND GESAMTVERANTWORTUNG:

Amt der Vorarlberger Landesregierung  
Abteilung Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten  
Landhaus, A-6901 Bregenz  
Ansprechperson: Dipl.-HTL-Ing. Christian Rankl

#### BEARBEITUNG / LAYOUT:

Dipl.-Ing. Marielis Fischer  
Dipl.-Biol. Andrea Kareth  
Dipl.-Ing. Lukas Lang  
Dipl.-Ing. Ernst Mattanovich  
Dipl.-Ing. Felix Sternath  
Katharina Wallner BSc



Neubaugasse 28  
A-1070 Wien  
Tel. +43-1-236 30 63-0, Fax 900  
[office@raumumwelt.at](mailto:office@raumumwelt.at)

# INHALT

EINLEITUNG	4
SUP IN DER LANDESSTRASSENPLANUNG	5
<b>1 VERFAHREN IM ÜBERBLICK</b>	<b>6</b>
1.1 AUSGANGSPUNKT, VORGEHEN UND ERGEBNIS	6
1.2 AKTEURINNEN UND AKTEURE	13
<b>2 FESTSTELLUNG DER SUP-PFLICHT (SCREENING)</b>	<b>16</b>
2.1 FUNKTION IM VERFAHREN UND VERFAHRENSCHRITTE	16
2.2 ARBEITSSCHRITTE DES INITIATORS	17
2.2.1 ÜBERSICHT	17
2.2.2 NACHWEIS DER VORAUSSETZUNG FÜR DIE DURCHFÜHRUNG EINER UEP	18
2.2.3 UMWELTERHEBLICHKEITSPRÜFUNG (UEP)	21
2.3 ARBEITSSCHRITTE DER SUP-STELLE	25
<b>3 VORBEREITUNG DER SUP (SCOPING)</b>	<b>26</b>
3.1 FUNKTION IM VERFAHREN UND VERFAHRENSCHRITTE	26
3.2 ARBEITSSCHRITTE DES INITIATORS	27
3.3 ARBEITSSCHRITTE DER SUP-STELLE	29
<b>4 ENTWURF DES STRASSENKORRIDORS, UMWELTBERICHT</b>	<b>30</b>
4.1 FUNKTION IM VERFAHREN UND VERFAHRENSCHRITTE	30
4.2 ARBEITSSCHRITTE DES INITIATORS	33
4.3 ARBEITSSCHRITTE DER SUP-STELLE	37
<b>5 VERTRÄGLICHKEITSABSCHÄTZUNG, VERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG</b>	<b>40</b>
5.1 FUNKTION IM VERFAHREN UND VERFAHRENSCHRITTE	40
5.2 ARBEITSSCHRITTE DES INITIATORS	42
5.3 ARBEITSSCHRITTE DER SUP-STELLE	42
<b>6 ENTSCHEIDUNGSVORBEREITUNG, ZUSAMMENFASSENDE ERKLÄRUNG</b>	<b>44</b>
6.1 FUNKTION IM VERFAHREN UND VERFAHRENSCHRITTE	44
6.2 ARBEITSSCHRITTE DES INITIATORS	45
6.3 ARBEITSSCHRITTE DER SUP-STELLE	46
BEGRIFFSREGISTER	48
ARBEITSGRUPPE LEITFADEN	52
QUELLENVERZEICHNIS	53
RECHTSGRUNDLAGEN	53
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	54
TABELLENVERZEICHNIS	55



# EINLEITUNG

Mit der Novellierung des Vorarlberger Straßengesetzes (LGBL Nr. 70/2012, kundgemacht am 11.09.2012) wurde die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, kurz **SUP-RL**, für den Bereich der landesrechtlich geregelten Straßen umgesetzt.

Die Landesregierung darf nur mehr solche Straßen durch Verordnung zu **Landesstraßen** erklären, deren ungefährer Verlauf durch einen **Straßenkorridor** festgelegt wurde (§ 12 Abs. 4 Straßengesetz). Ausgenommen davon sind der Ausbau sowie die kleinräumige Verlegung von bestehenden Landesstraßen (§ 12 Abs. 5 Straßengesetz).

Ein Straßenkorridor ist eine **Planungsgrundlage** für eine Verordnung zur Erklärung als Landesstraße (§ 8 Abs. 3 Straßengesetz). Er wird als Plan im Sinne der SUP-RL verstanden, woraus sich in bestimmten Fällen die Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung, kurz SUP, vor Planerlassung ergibt. Das Straßengesetz regelt die Feststellung der Pflicht zur Umweltprüfung (§ 9) sowie die Durchführung der Umweltprüfung (§ 10).

Der vorliegende Leitfaden dient als **Handlungsanleitung** zur praktischen Anwendung der gesetzlichen Regelungen zur Feststellung der Pflicht zur Umweltprüfung sowie zur Durchführung der Umweltprüfung. Er kommt dann zur Anwendung, wenn festgestellt wird, dass vor Erlassung einer Verordnung über die Erklärung einer Straße als Landesstraße ein Straßenkorridor festzulegen ist.

Damit richtet sich der **Leitfaden** im Kern an alle Akteurinnen und Akteure innerhalb des Amts der Landesregierung und der nachgeordneten Dienststellen, die mit der Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) nach § 9 Straßengesetz oder der Strategischen Umweltprüfung (SUP) nach § 10 Straßengesetz befasst sind.

Die **Festlegungen** des Leitfadens sind das Ergebnis eines im Rahmen einer Arbeitsgruppe (vgl. Liste der Mitglieder, Seite 52) breit angelegten **Abstimmungsprozesses** mit den Fachabteilungen des Amts der Landesregierung sowie den nachgeordneten Dienststellen. Sie sind für alle involvierten Akteurinnen und Akteure bindend.

In besagter Novelle des Straßengesetzes wurde darüber hinaus normiert, dass Gemeinden künftig für das gesamte Gemeindegebiet bzw. Teile desselben ein **Straßen- und Wegekonzzept** erstellen sollen (§ 16 Abs. 1). Beabsichtigte neue Straßen dürfen nur zu Gemeindestraßen erklärt werden, wenn für diese ein Korridor im Straßen- und Wegekonzzept festgelegt wurde (§ 20 Abs. 4). Auch Straßen- und Wegekonzzepte sind unter bestimmten Voraussetzungen einer SUP zu unterziehen, wobei das Straßengesetz die Möglichkeit vorsieht, allgemeine Ausnahmen von der SUP-Pflicht durch Verordnung der Landesregierung festzulegen. Ergänzend zum vorliegenden Leitfaden wird den Akteurinnen und Akteuren auf Gemeindeebene zukünftig eine Handlungsanleitung geboten werden, wie bei der Feststellung der SUP-Pflicht und der Durchführung der SUP vorzugehen ist.

# SUP IN DER LANDESSTRASSENPLANUNG

Bei einer **Strategischen Umweltprüfung (SUP)** handelt es sich im Gegensatz zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) um kein Genehmigungsverfahren. Die SUP dient als **Entscheidungshilfe**, die fallweise in den Erarbeitungsprozess eines Plans, im konkreten Fall eines Straßenkorridors, **integriert** ist. Sie stellt sicher, dass Umwelterwägungen im weitesten Sinne bei der Beschlussfassung eines Straßenkorridors berücksichtigt werden.

Daraus ergeben sich folgende zentrale **Unterscheidungsmerkmale** zwischen SUP und UVP, die zum **grundlegenden Verständnis** stets Eingang in die Bearbeitung finden müssen:

- Die SUP behandelt mit dem Straßenkorridor einen abstrakten Plan, der einen wesentlich geringeren Detaillierungsgrad als ein konkretes Straßenprojekt, wie es Gegenstand in der UVP ist, aufweist.
- Die SUP ist in den Erarbeitungsprozess des Straßenkorridors voll integriert. Die UVP hat ein weitgehend ausgearbeitetes Straßenprojekt zum Gegenstand.
- Die SUP befasst sich mit voraussichtlich erheblichen, sowohl negativen als auch positiven Auswirkungen, wohingegen die UVP Auswirkungen jeder Intensität, allerdings nur negative, betrachtet.
- Die SUP ergibt primär qualitative, auf Plausibilität abzielende Bewertungsergebnisse ohne Vollständigkeitsanspruch, während die UVP umfassende, möglichst vollständige Ergebnisse liefert.
- Die SUP mündet im Unterschied zur UVP nicht in einer Zustimmung oder Ablehnung eines Vorhabens und orientiert sich nicht direkt an Umweltnormen; sie formuliert Empfehlungen.

Die SUP folgt damit einer fundamental anderen Logik als bekannte Genehmigungsverfahren. In einem Gesamtplanungsprozess kommt der SUP damit eine **klar definierte Funktion** zu:

- Die SUP dient nicht dem Nachweis der Verträglichkeit eines Straßenkorridors, sondern der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung seiner voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen.
- Die SUP ersetzt oder determiniert keines der nachfolgenden Genehmigungs- und Prüfverfahren.
- Die SUP erweitert und festigt die Grundlage für Entscheidungen und macht diese transparenter.
- Die SUP weist nach, wie Umweltaspekte vor der Entscheidung in Erwägung gezogen wurden.
- Die SUP umfasst Alternativen und erleichtert Projektbegründungen in späteren Planungsstadien.

Für die **Straßenplanung** bedeutet dies, dass der Planungsprozess bereits in einem sehr frühen Stadium um **Raum- und Umweltaspekte** angereichert wird. Die SUP stellt dabei nicht den Planungsauftrag, also in der Regel verkehrliche Zielsetzungen, infrage, sondern erzwingt Überlegungen, wie dieser Planungsauftrag in einem gegebenen Planungsraum bestmöglich und raumverträglich erfüllt werden kann. Dabei wird also kein starres Korsett *ex lege* zu behandelnder Schutzgüter abgearbeitet, sondern umgekehrt ein Straßenkorridor unter Bedachtnahme auf im konkreten Fall relevante Umweltaspekte entwickelt.

# 1 VERFAHREN IM ÜBERBLICK

## 1.1 AUSGANGSPUNKT, VORGEHEN UND ERGEBNIS

Dieser Leitfaden behandelt das Vorgehen zur Festlegung eines **Straßenkorridors** für eine Landesstraße (für einen umfassenden Verfahrensüberblick vgl. Abbildung 6). Gemäß § 12 Abs. 1 Straßengesetz sind Landesstraßen Straßen, die mittels Verordnung der Landesregierung zu solchen erklärt wurden. Gemäß Abs. 4 dürfen nur solche Straßen zu Landesstraßen erklärt werden, deren ungefähre Verlauf durch einen Straßenkorridor festgelegt wurde. Ein Straßenkorridor wiederum ist eine Planungsgrundlage für eine Verordnung zur Erklärung als Landesstraße. Nur in folgenden Ausnahmefällen kann die Festlegung des Straßenkorridors entfallen:

- Ausbau von bestehenden Landesstraßen (einschließlich der Errichtung von straßenbegleitenden Geh- und Radwegen, Schutzbauten, Stützmauern, Kreisverkehren oder sonstigen Kreuzungsumbauten u. dgl.) oder
- kleinräumige Verlegung von bestehenden Landesstraßen, sofern die Straßenachse um nicht mehr als 100 m verlegt wird.

Es obliegt dem Initiator (vgl. Kapitel 1.2), nach Erhalt des Planungsauftrages gemeinsam mit der Abt. Ib Verkehrsrecht des Amtes der Landesregierung festzustellen, ob ein solcher Ausnahmefall vorliegt (vgl. Abbildung 1).

Für alle anderen zu erklärenden Landesstraßen ist ein Straßenkorridor festzulegen, für den zur Feststellung der SUP-Pflicht ein Screening und sodann allenfalls eine SUP durchzuführen ist.

Als **Ausgangspunkt** der Straßenplanung dient jedoch noch nicht ein bereits konkret ausgeformter Straßenkorridor, sondern in der Regel ein **Planungsauftrag**, der vom zuständigen Regierungsmitglied erteilt wird und die Entwicklung und letzten Endes die Festlegung eines Straßenkorridors zur Erreichung ausdrücklich formulierter **Planungsziele** zum Gegenstand hat:

- Der Planungsauftrag basiert auf deklarierten Planungszielen, meist also der Behebung identifizierter verkehrlicher Probleme oder der Verfolgung politisch formulierter Entwicklungsabsichten für das Verkehrsnetz (z. B. Entlastung eines Stadt- / Ortskerns durch eine Umfahrung).
- Dem Planungsauftrag geht eine mehr oder weniger umfangreiche Planungsvorgeschichte voran, die tunlichst geeignet ist, das öffentliche Interesse an den Planungszielen zu dokumentieren.
- Dem Planungsauftrag geht die Erkenntnis voraus, dass die Planungsziele am besten durch einen Eingriff in das *Landesstraßennetz* zu realisieren sind.

Eine kurze **Darlegung der Projektvorgeschichte** hilft, alle bisherigen Planungsschritte, Überlegungen und Abstimmungen zu dokumentieren und für die weitere Bearbeitung greifbar zu machen. Im Planungsauftrag ist auch ein **Planungsraum** definiert, der für die Realisierung der Planungsziele geeignet erscheint. Ausgehend von diesem Planungsraum werden unterschiedliche planerische Lösungen (Alternativen) ausgearbeitet.

Für die Planung ist von Bedeutung, dass der Gesetzgeber in § 9 Abs. 1 Straßengesetz eine **allgemeine Pflicht** zur Durchführung einer SUP für Straßenkorridore normiert hat. **Ausnahmen** von dieser Pflicht bestehen nur, wenn ein **Straßenkorridor**

- **nur geringfügig geändert wird ODER**
- **nur die Nutzung eines kleinen Gebiets auf lokaler Ebene betrifft**

**UND** die beabsichtigte Landesstraße **keine erheblichen Umweltauswirkungen** hat. Ob eine SUP-Pflicht besteht oder eine Ausnahme greift, ist im sog. Screening zu prüfen (§ 9 Abs. 2 Straßengesetz).

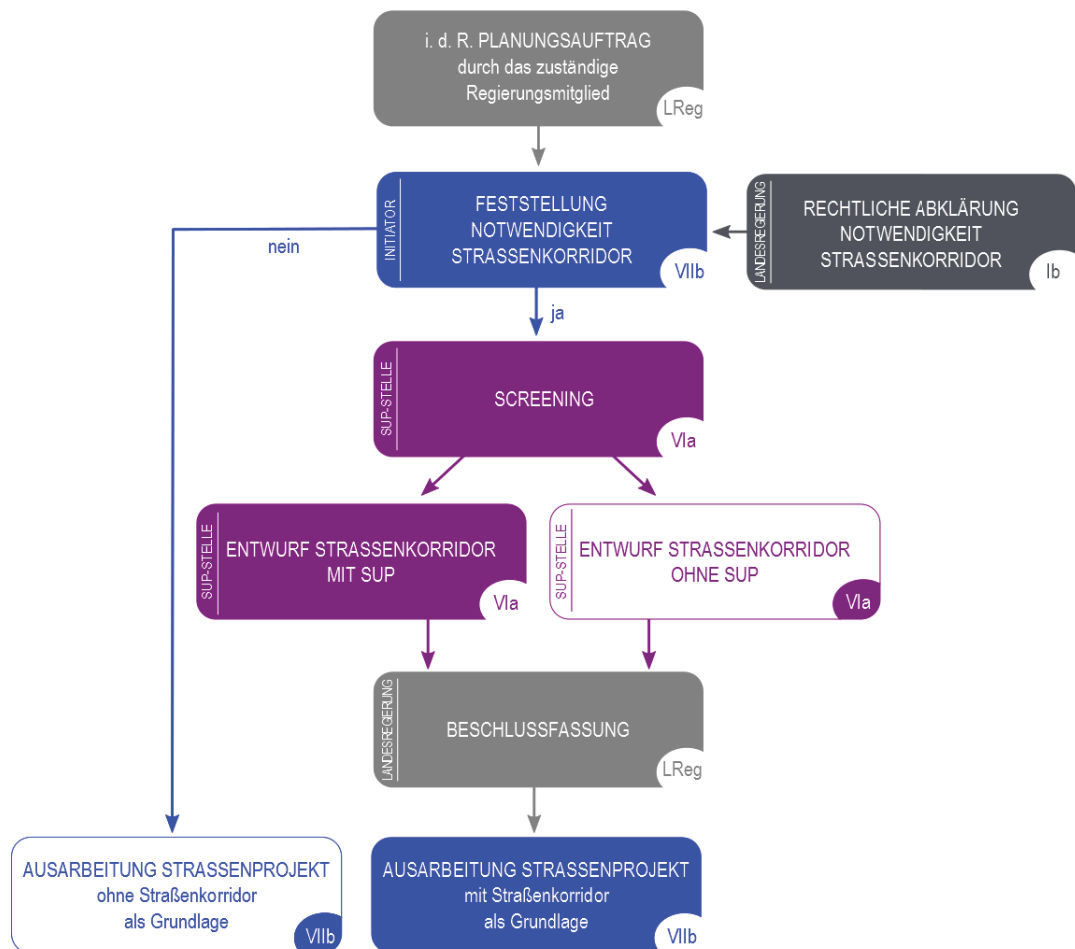


Abbildung 1: Vereinfachter Verfahrensüberblick zur Festlegung eines Straßenkorridors

### SCREENING (FESTSTELLUNG DER SUP-PFLICHT)

Das **Screening** (vgl. Abbildung 2) dient der Feststellung, ob im Zuge der Festlegung eines Straßenkorridors eine SUP durchzuführen ist. Es ist somit nicht Teil der SUP, sondern dieser vorgelagert. Ergibt das Screening, dass eine SUP durchzuführen ist, so dient die dabei durchgeführte Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) als erste **fachliche Annäherung** an die relevanten Inhalte der SUP.

Der Initiator erarbeitet die Grundlagen für das Screening. Im Screening-Dokument legt er zuerst dar, ob einer von zwei möglichen **Ausnahmetatbeständen** (vgl. Seite 6) greift. Ist dies der Fall, kann eine UEP durchgeführt werden. Dabei prüft der Initiator, ob die beabsichtigte Landesstraße, deren ungefährer Verlauf durch

den Straßenkorridor festgelegt wird, **voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen** hat. Greift keiner der beiden Ausnahmetatbestände, ist automatisch eine SUP durchzuführen. Die SUP-Stelle führt Konsultationen mit ausgewählten Umweltstellen zum Screening durch.

### SCOPING (FESTLEGUNG DES UNTERSUCHUNGSRAHMENS)

Im Falle einer SUP-Pflicht erarbeitet der Initiator die Grundlagen für das **Scoping**, das der Vorbereitung der SUP dient (vgl. Abbildung 3). Dabei legt er den Umfang und Detaillierungsgrad der Untersuchungen fest, deren Ergebnisse später in den Umweltbericht aufzunehmen sind. Die SUP-Stelle führt Konsultationen mit ausgewählten Umweltstellen zum Scoping durch.

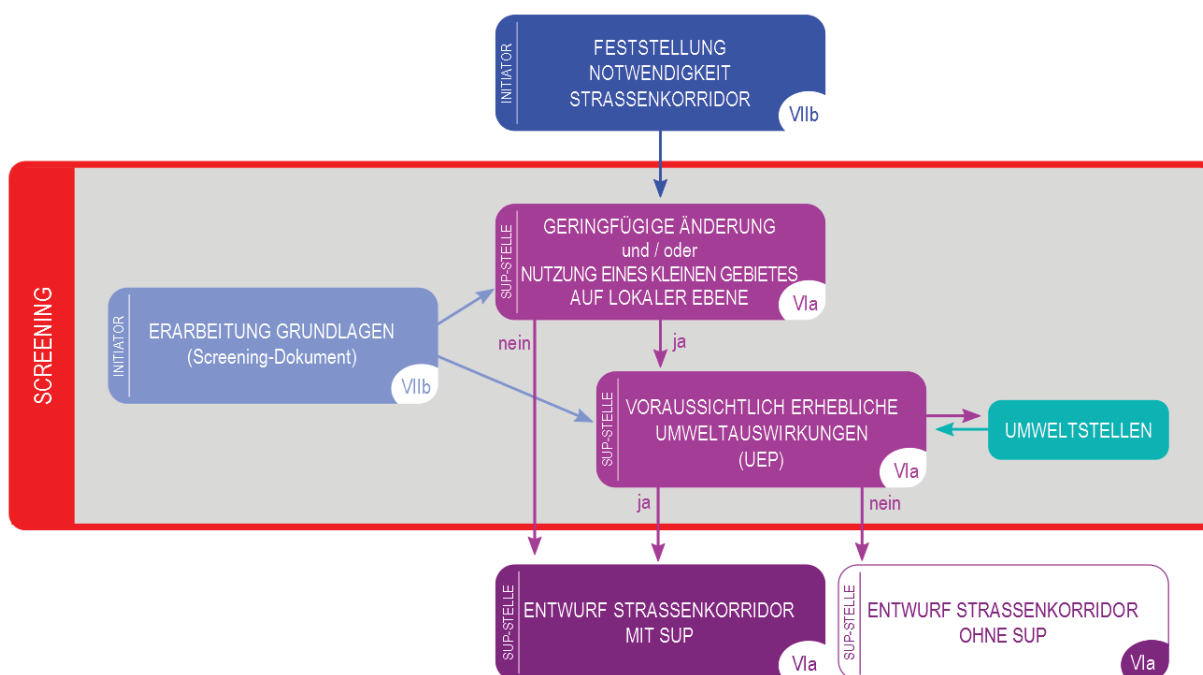


Abbildung 2: Verfahrensablauf Screening



### ENTWURF DES STRASSENKORRIDORS, UMWELTBERICHT

Wenn eine SUP-Pflicht besteht, dann ist im Zuge der **Erarbeitung des Entwurfs des Straßenkorridors** ein Umweltbericht zu erstellen. Dieser ist das inhaltliche

Kernstück der SUP (vgl. Abbildung 3). Im **Umweltbericht** werden verschiedene Alternativen für Straßenkorridore im Planungsraum gleichwertig behandelt und deren voraussichtlich erhebliche Auswirkungen ermittelt, beschrieben und bewertet. Diese Grundlagen

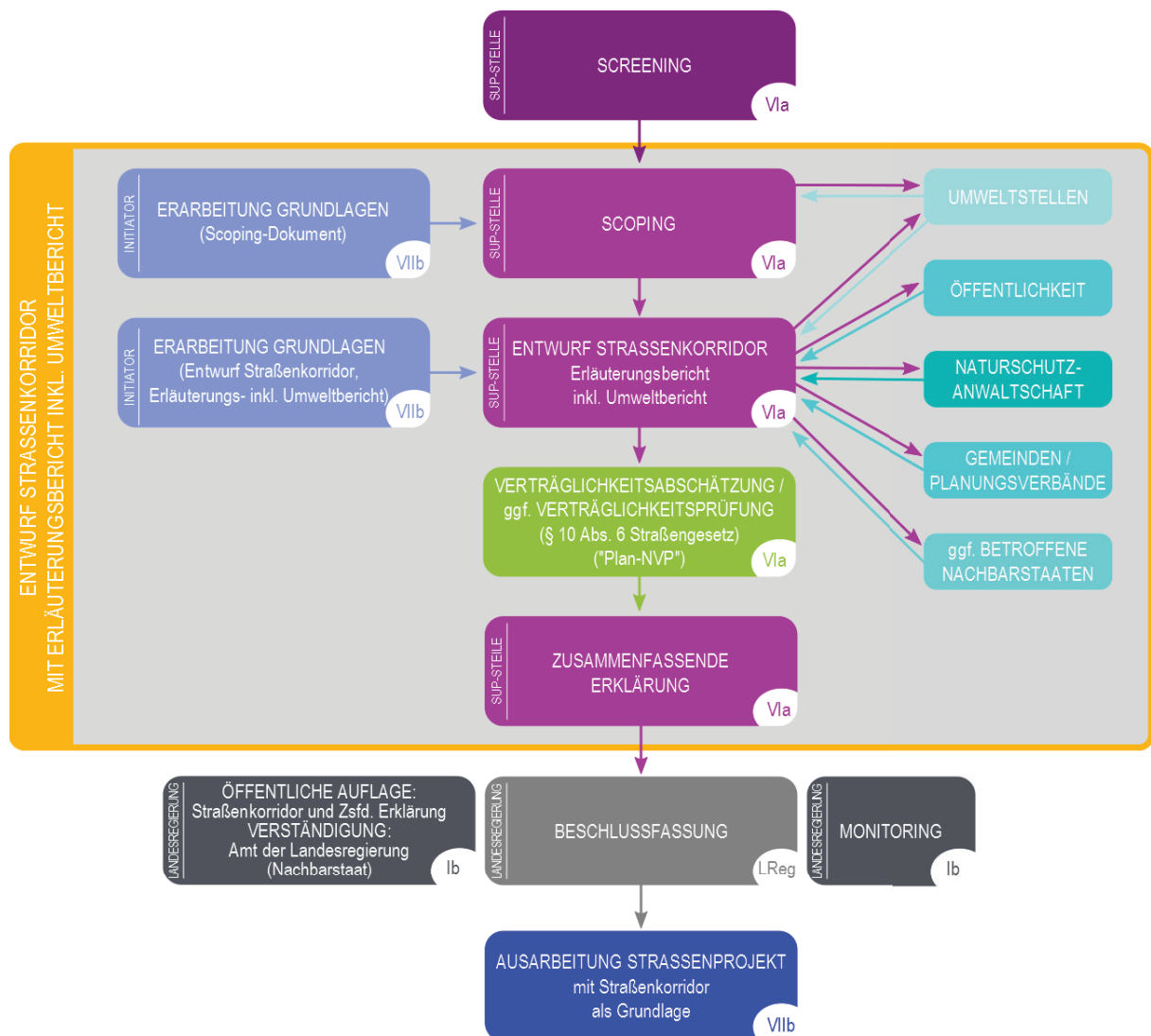


Abbildung 3: Verfahrensablauf Entwurf des Straßenkorridors mit SUP

erarbeitet der Initiator. Die SUP-Stelle führt Konsultationen mit ausgewählten Umweltstellen zum Entwurf des Straßenkorridors mit **Erläuterungsbericht** (inkl. Umweltbericht) durch und holt weitere Stellungnahmen sonstiger Berechtigter ein. Der Umweltbericht ist Teil des Erläuterungsberichtes, der darüber hinaus entscheidungsrelevante Informationen zu Planungsvorgeschichte, Planungszielen sowie verkehrlich-funktionalen und technischen Aspekten enthält.

Wenn im Screening dagegen eine **Ausnahme von der allgemeinen SUP-Pflicht** festgestellt wurde, erarbeitet der Initiator den Straßenkorridor als Grundlage direkt. Der Erläuterungsbericht enthält dann keinen Umweltbericht, sondern nur die im Screening erfolgte **Feststellung samt Begründung**, dass keine SUP-Pflicht besteht (vgl. Abbildung 4). Die SUP-Stelle kann auf die Durchführung von Konsultationen verzichten.

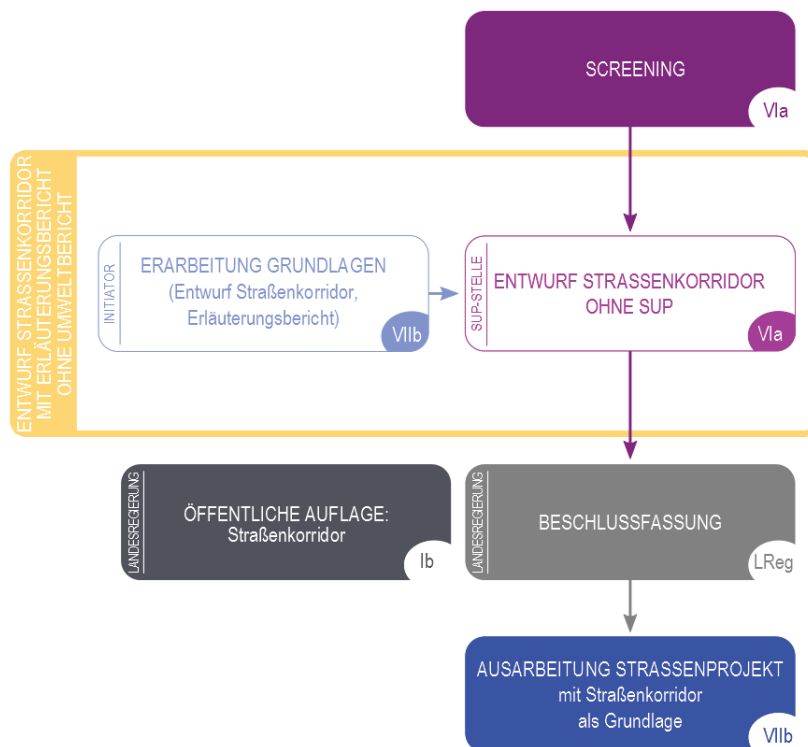


Abbildung 4: Verfahrensablauf Entwurf des Straßenkorridors ohne SUP

„PLAN-NVP“ (VERTRÄGLICHKEITSABSCHÄTZUNG,  
VERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG)

Könnte ein Straßenkorridor zur Beeinträchtigung eines Europaschutzgebiets führen, so ist dies vor Abschluss der SUP näher zu prüfen. Zuerst ist eine grobe **Verträglichkeitsabschätzung** durchzuführen, ob erhebliche Beeinträchtigungen eines Europaschutzgebiets auszuschließen sind. Trifft dies nicht zu, erfolgt

eine **Verträglichkeitsprüfung**. In beiden Fällen konsultiert die SUP-Stelle die Abt. IVe Umweltschutz des Amts der Landesregierung oder die betroffene Bezirkshauptmannschaft auf Basis der Grundlagen, die der Initiator erarbeitet (vgl. Abbildung 5). Allgemein kann nur ein Straßenkorridor beschlossen werden, der ein Europaschutzgebiet als solches nach Maßgabe der Erhaltungsziele des Gebiets nicht beeinträchtigt. Ausnahmen davon bestehen im Einzelfall (vgl. Kapitel 5).

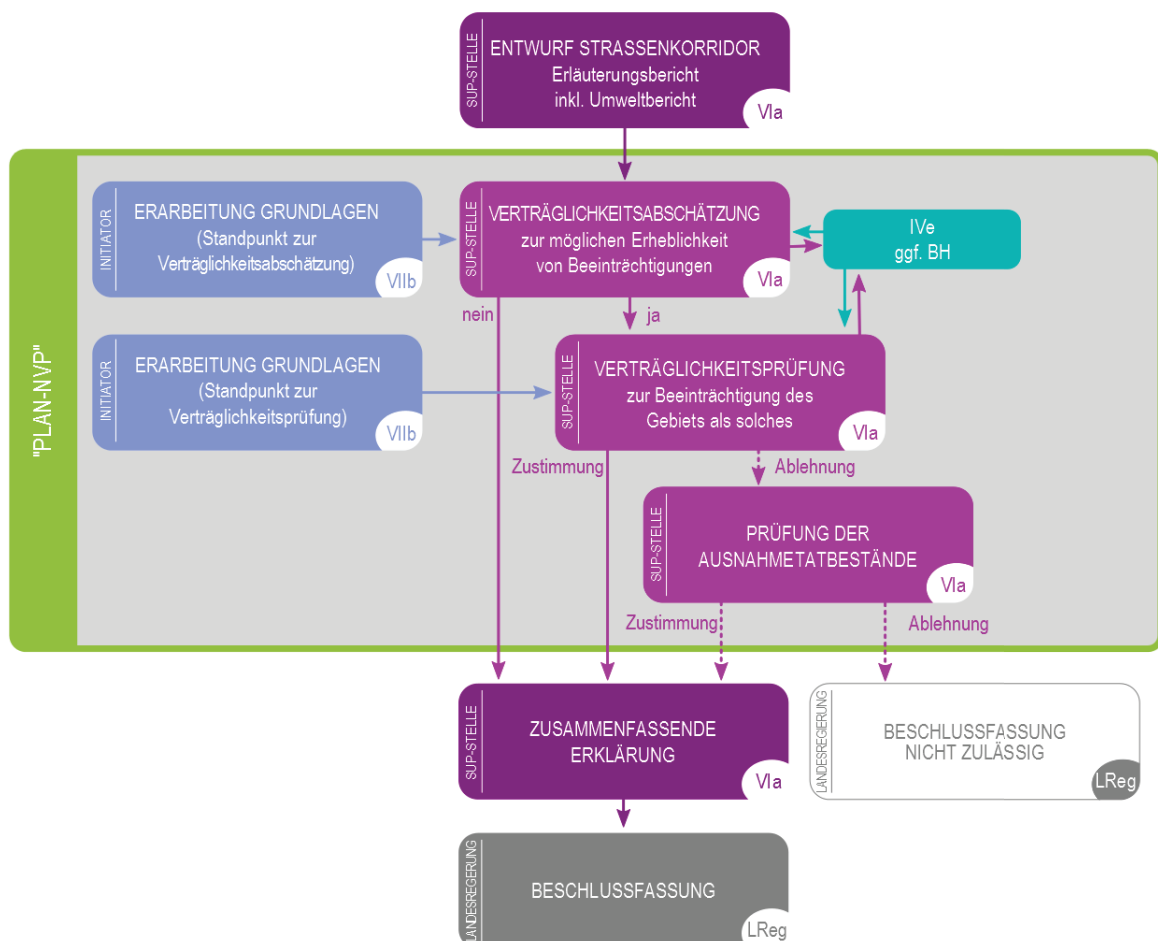


Abbildung 5: Verfahrensablauf „Plan-NVP“

## ENTSCHEIDUNGSVORBEREITUNG

Wurde keine SUP durchgeführt, so übermittelt die SUP-Stelle den Entwurf des Straßenkorridors samt dem Erläuterungsbericht an die Landesregierung zur Beschlussfassung. Wurde eine SUP durchgeführt, so erstellt die SUP-Stelle nach Abschluss der Konsultationen eine **Zusammenfassende Erklärung**, die sie gemeinsam mit dem Entwurf des Straßenkorridors samt dem Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) und allen im Rahmen der SUP abgegebenen Stellungnahmen an die Landesregierung zur Beschlussfassung übermittelt. Eine allenfalls durchgeführte „Plan-NVP“ muss abgeschlossen sein und die Zustimmung der SUP-Stelle zum Entwurf des Straßenkorridors als ihr Ergebnis vorliegen.

## BESCHLUSS DES STRASSENKORRIDORS

Der letzte Schritt besteht in der **Beschlussfassung** des Straßenkorridors durch die Landesregierung als Kollegialorgan. Der Landesregierung als Kollegialorgan obliegt es, den Straßenkorridor und eine allenfalls erstellte Zusammenfassende Erklärung zu veröffentlichen und das Amt der Landesregierung sowie allenfalls in die SUP involvierte Nachbarstaaten über die Beschlussfassung des Straßenkorridors zu informieren. Sie muss auch jene Überwachungsmaßnahmen (Monitoring) durchführen bzw. sicherstellen, die im Rahmen der SUP festgelegt wurden.

---

## 1.2 AKTEURINNEN UND AKTEURE

Im Zuge der Erarbeitung und Festlegung eines Straßenkorridors sind mehrere Gruppen von Akteurinnen und Akteuren mit definierten Aufgaben, Rechten und / oder Pflichten involviert, die sich aus den Festlegungen des Straßengesetzes ergeben:

### INITIATOR

Der Initiator ist Empfänger des Planungsauftrags und damit ein wichtiger Akteur bei der Erarbeitung des Straßenkorridors einschließlich des Erläuterungsberichts. Ihm obliegt es auch, die Grundlagen für das Screening und / oder die SUP sowie eine allfällige „Plan-NVP“ zu erarbeiten. Als Initiator kann ausschließlich die **Abt. VIIb Straßenbau** des Amts der Landesregierung auftreten.

### SUP-STELLE

Die SUP-Stelle steuert die Verfahren zur Feststellung der SUP-Pflicht und der SUP selbst. Sie führt auch eine allfällige „Plan-NVP“ durch. Die SUP-Stelle greift dabei auf Grundlagen zurück, die der Initiator erarbeitet. Sie konsultiert Umweltstellen und verantwortet die Beteiligung der Öffentlichkeit. Als Autorin der Zusammenfassenden Erklärung zeichnet sie sich für die korrekte Durchführung der SUP sowie einer allfälligen „Plan-NVP“ vor der Beschlussfassung des Straßenkorridors verantwortlich. Als SUP-Stelle ist die **Abt. VIa Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten** des Amts der Landesregierung betraut.

### UMWELTSTELLEN

Als Umweltstellen werden all jene Abteilungen und nachgeordneten Dienststellen des Amts der Landesregierung bezeichnet, die mit Umweltaufgaben betraut sind und durch die SUP-Stelle anlassbezogen konsultiert

werden. Die Umweltstellen nominieren Sachverständige, um die Fragestellungen der SUP-Stelle zu beantworten. Darüber hinaus können die Umweltstellen auch eine allgemeine fachliche Einschätzung zum Vorhaben formulieren. Umweltstellen müssen bei der UEP sowie bei Durchführung einer SUP konsultiert werden.

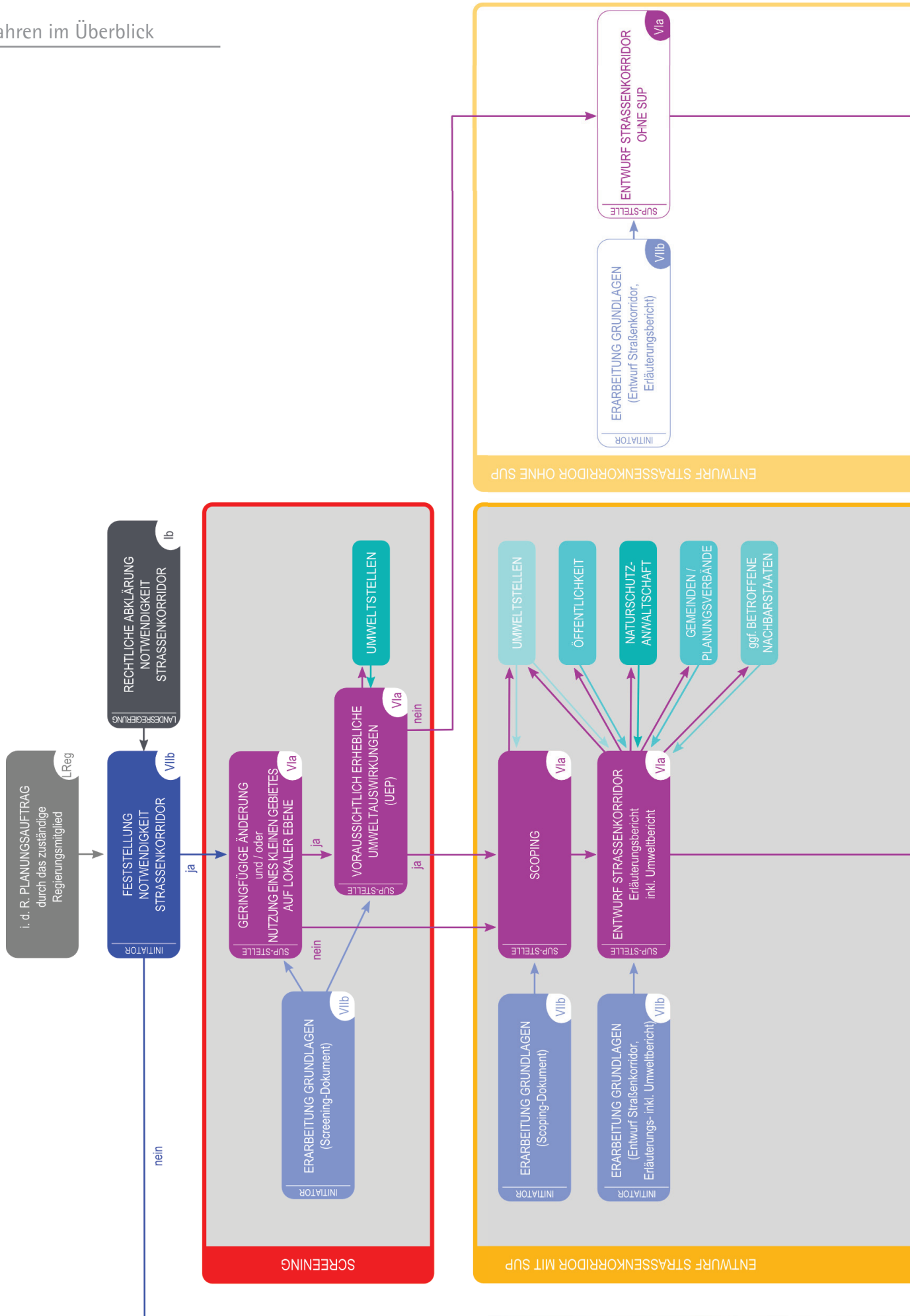
### SONSTIGE STELLUNGNAHMEBERECHTIGTE

Sonstige Stellungnahmeberechtigte, wie betroffene Gemeinden und Raumplanungsgemeinschaften sowie die Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg, sind im Unterschied zu den Umweltstellen ausschließlich im Rahmen der SUP stellungnahmeberechtigt und werden gezielt von der SUP-Stelle kontaktiert. Für die Öffentlichkeit erfolgt eine Auflage zur allgemeinen Einsicht, auf die hin jede natürliche oder juristische Person eine Stellungnahme abgeben kann. Für ausländische Staaten gelten gesonderte Regelungen.

### LANDESREGIERUNG

Nach Abschluss der erforderlichen Verfahren (Screening, SUP, allenfalls „Plan-NVP“) ist die Entscheidung über die Annahme bzw. Ablehnung eines Straßenkorridors dem Kollegialbeschluss der Landesregierung vorbehalten. Neben der Beschlussfassung kommen der Landesregierung die Aufgaben der öffentlichen Auflage des beschlossenen Straßenkorridors samt einer allfälligen Zusammenfassenden Erklärung sowie die Durchführung von Überwachungsmaßnahmen zu. Diese Aufgaben werden in der Praxis von der Abt. Ib Verkehrsrecht des Amts der Landesregierung wahrgenommen.





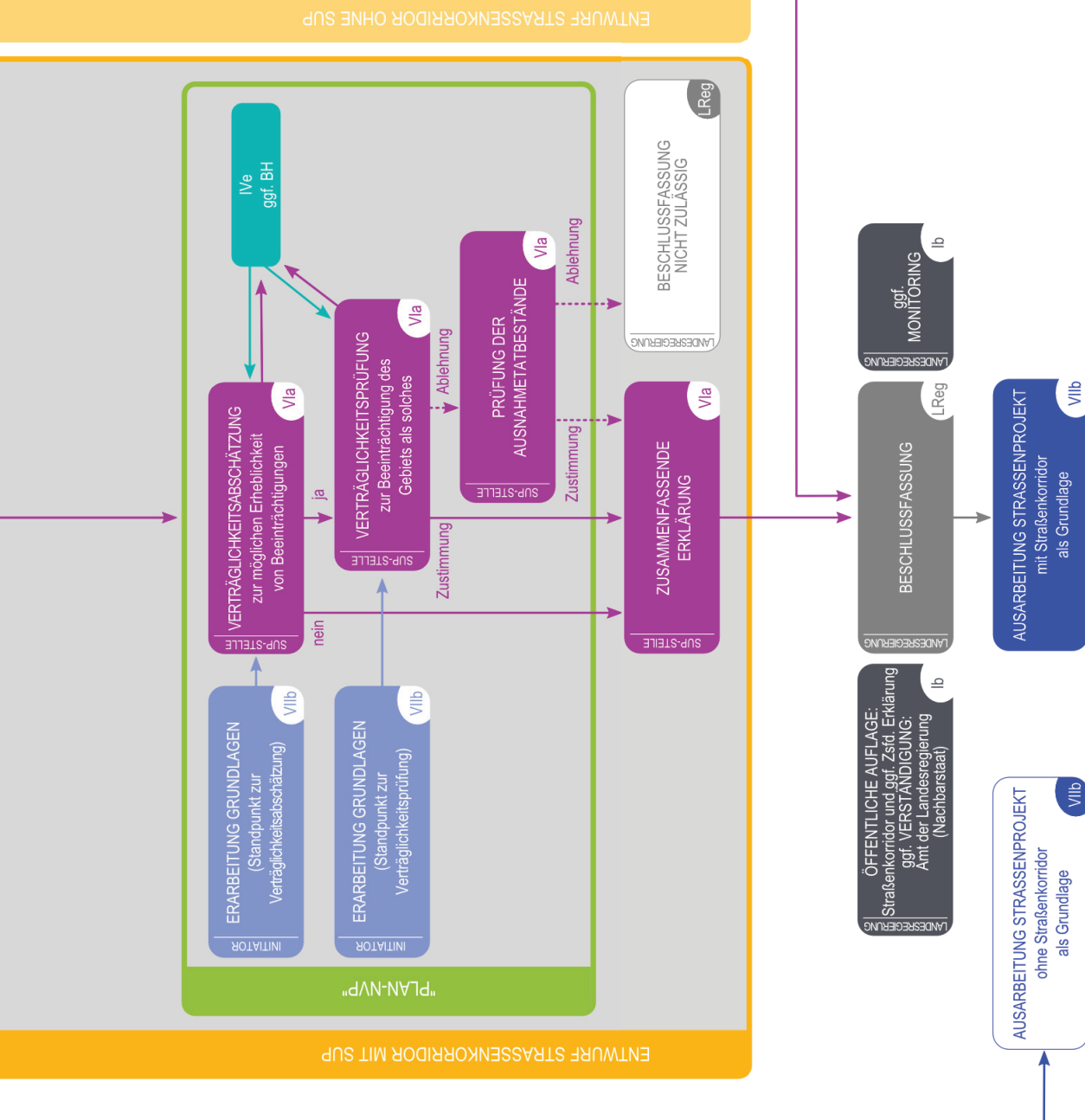


Abbildung 6: Verfahrensüberblick zur Festlegung von Straßenkorridoren

## 2 FESTSTELLUNG DER SUP-PFLICHT (SCREENING)

### 2.1 FUNKTION IM VERFAHREN UND VERFAHRENSCHRITTE

Grundsätzlich sieht der Gesetzgeber eine **allgemeine Pflicht** zur Durchführung einer SUP für Straßenkorridore vor. **Ausnahmen** von dieser Pflicht bestehen nur, wenn ein **Straßenkorridor**

- nur geringfügig geändert wird ODER
- nur die Nutzung eines kleinen Gebiets auf lokaler Ebene betrifft

UND die beabsichtigte Landesstraße **keine erheblichen Umweltauswirkungen** hat. Ob eine SUP-Pflicht besteht oder eine Ausnahme greift, ist im sog. **Screening** zu prüfen.

Das Screening dient also der **Feststellung**, ob im Zuge der Festlegung eines Straßenkorridors eine SUP durchzuführen ist. Es ist somit nicht Teil der SUP, sondern dieser vorgelagert. Ergibt das Screening, dass eine SUP durchzuführen ist, so dient die dabei durchgeführte UEP als erste **fachliche Annäherung** an die relevanten Inhalte der SUP.

Die vom Gesetzgeber normierte allgemeine Pflicht zur Durchführung einer SUP für Straßenkorridore ist Ausgangspunkt für die Formulierung vergleichsweise **rigider Kriterien** für das Screening. Ziel ist, nur in wenigen und fachlich unstrittigen Fällen eine Ausnahme von der allgemeinen SUP-Pflicht begründen zu können.

Für das Screening sind – mit einer einzigen Ausnahme (vgl. Kapitel 2.2.1) – folgende **Verfahrens- und Arbeitsschritte** (vgl. Abbildung 7) vorgesehen:

- Auslöser: Planungsauftrag an den Initiator durch das zuständige Mitglied der Landesregierung und anschließende Feststellung, dass ein Straßenkorridor festzulegen ist
- Verfassen des Screening-Dokuments zur Darlegung des Standpunktes über die SUP-Pflicht durch den Initiator als Grundlage für das Screening
- Konsultation von Umweltstellen zur voraussichtlichen Erheblichkeit der Umweltauswirkungen durch die SUP-Stelle
- Auswertung der gesammelten Stellungnahmen der Umweltstellen und abschließende Beurteilung der SUP-Pflicht durch die SUP-Stelle

Das **Ergebnis** des Screenings ist die Feststellung, ob im Zuge der Festlegung des Straßenkorridors eine **SUP** durchzuführen ist.

## 2.2 ARBEITSSCHRITTE DES INITIATORS

### 2.2.1 ÜBERSICHT

Nach Erhalt des **Planungsauftrages** schätzt der Initiator ab, ob die Durchführung einer SUP im Zuge der Festlegung des Straßenkorridors unvermeidlich oder hilfreich für die Entscheidungsfindung ist. Ist dies der Fall, weil die Ausnahmetatbestände (vgl. Kapitel 2.2.2) nicht zutreffen, so kann jeder weitere der folgenden Arbeitsschritte entfallen. Der Initiator formuliert diese Einschätzung im Screening-Dokument, woraufhin die SUP-Stelle eine SUP durchführt.

Wird demgegenüber der Straßenkorridor lediglich **geringfügig geändert** oder betrifft er nur die **Nutzung eines kleinen Gebietes auf lokaler Ebene**, dann greift nicht die

automatische SUP-Pflicht, sondern so prüft der Initiator, ob die beabsichtigte Landesstraße, deren ungefährer Verlauf durch den Straßenkorridor festgelegt wird, **voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen** hat (vgl. Kapitel 2.2.3). Diese fachliche Einschätzung wird ebenfalls im Screening-Dokument schriftlich dargelegt.

Das **Screening-Dokument** enthält demgemäß zumindest

- Eine Darlegung des **Planungsauftrages**,
- Angaben zum Nachweis der **Voraussetzung für die Durchführung einer UEP** sowie
- die Ausführungen zur **UEP** selbst.

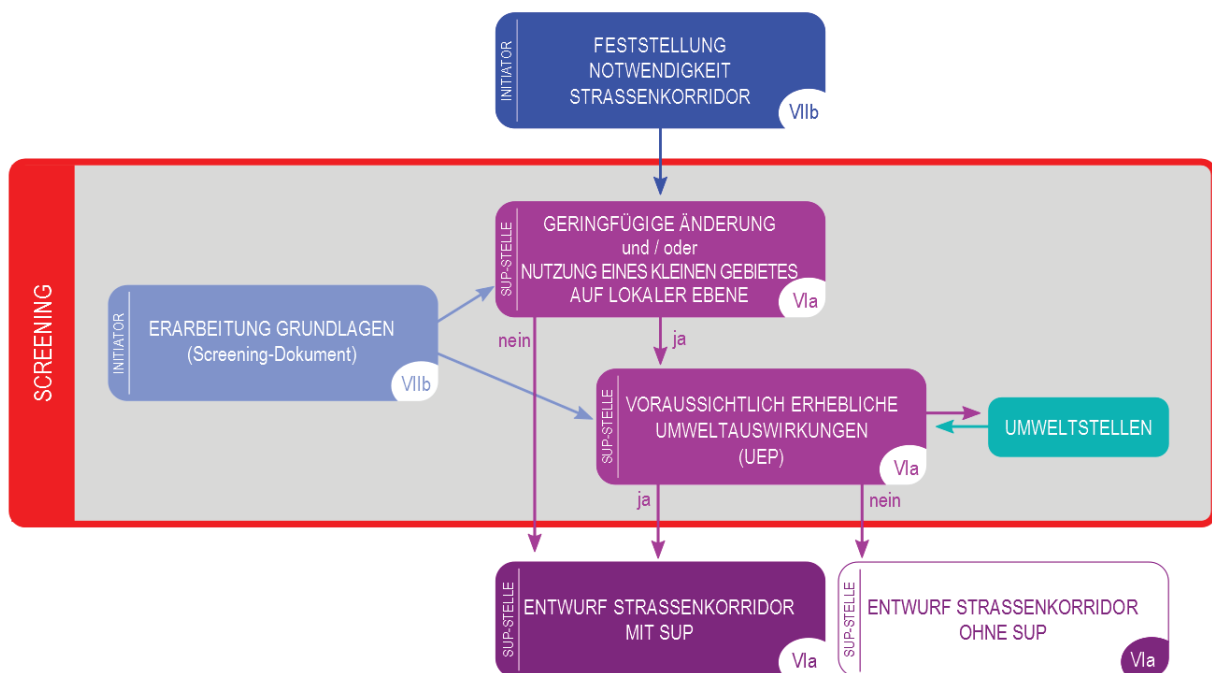


Abbildung 7: Verfahrensablauf Screening

Im Screening-Dokument legt der Initiator also dar, ob im vorgegebenen Planungsraum eine beabsichtigte Landesstraße voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben kann und daher eine SUP-Pflicht anzunehmen ist

oder ob aus seiner Sicht eine **Ausnahme von der allgemeinen SUP-Pflicht** möglich ist. Das Screening-Dokument bildet die Grundlage für das Screening, das die SUP-Stelle durchführt.

## 2.2.2 NACHWEIS DER VORAUSSETZUNG FÜR DIE DURCHFÜHRUNG EINER UEP

### GERINGFÜGIGE ÄNDERUNG EINES BESTEHENDEN STRASSENKORRIDORS

Die **geringfügige Änderung** eines bestehenden Straßenkorridors trifft als Voraussetzung für die Durchführung einer UEP voraussichtlich **selten** zu, da für bestehende Landesstraßen keine Straßenkorridore existieren und auch beim Ausbau oder der kleinräumigen Verlegung von bestehenden Landesstraßen keine Straßenkorridore festzulegen sind (§ 12 Abs. 5 Straßengesetz). Nur wenn bestehende Landesstraßen rigoros umgestaltet werden oder für zukünftige Landesstraßen Korridore festgelegt werden, wird dieser Tatbestand somit relevant.

Für die Änderung eines Straßenkorridors sind grundsätzlich folgende **Auslöser** denkbar:

- Änderungen der räumlichen Gegebenheiten (z. B. Ausweisung eines Schutzgebietes, Siedlungserweiterungen)
- Änderungen der verkehrlich-funktionalen Anforderungen (z. B. Veränderung der Erschließungsfunktion, Erhöhung der Entlastungswirkung)
- Änderungen der technischen Parameter (z. B. Veränderung von Regelquerschnitten und Trassierungsparametern)
- Änderungen der Präferenzen der Entscheidungsträger (z. B. Änderungen verkehrspolitischer Gesamtzielsetzungen)

Die **Änderung eines bestehenden Straßenkorridors** ist grundsätzlich nur dann **geringfügig**, wenn Art und Umfang der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen, die in einer allfälligen SUP bei der erstmaligen Festlegung des zu ändernden Straßenkorridors festgestellt wurden, in der Substanz wahrscheinlich unverändert bleiben. Bei Straßenkorridoren, für die bei der erstmaligen Festlegung keine SUP durchgeführt wurde, ist eine Geringfügigkeit nur gegeben, wenn durch die Änderung keine voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen erwartbar sind. Für diese Beurteilung eignen sich folgende **Kriterien**:

### VERBREITERUNG / VERSCHMÄLERUNG EINES BESTEHENDEN STRASSENKORRIDORS

Jede **Verbreiterung** oder **Verschmälerung** (vgl. Abbildung 8), die im Rahmen der gesetzlich normierten Maximalbreite des Straßenkorridors von 200 m erfolgt, wird als geringfügig eingestuft.

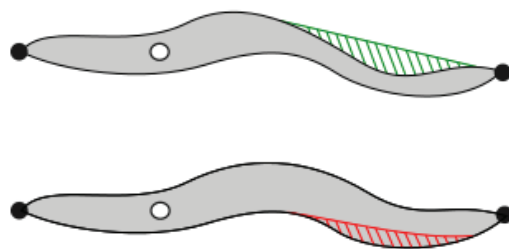


Abbildung 8: Verbreiterung (grün) / Verschmälerung (rot) eines bestehenden Straßenkorridors



#### VERLEGUNG EINES BESTEHENDEN STRASSENKORRIDORS

Existiert zwischen bestehendem und verlegtem Straßenkorridor eine durchgehende Schnittfläche (vgl. Abbildung 9, oben), so wird die **Verlegung** als geringfügig eingestuft. Fehlt eine solche durchgehende Schnittfläche oder kann sie nicht von vornherein ausgeschlossen werden (vgl. Abbildung 9, unten), wird die Verlegung als nicht geringfügig eingestuft.

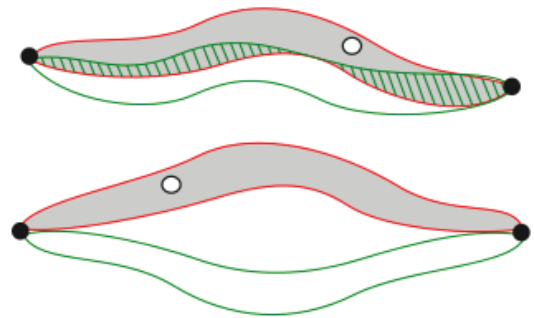


Abbildung 9: Verlegung eines bestehenden Straßenkorridors mit (Schraffur) und ohne durchgehende Schnittfläche (ohne)

#### ENTFALL / EINSATZ VON AUSSPARUNGEN IN EINEM BESTEHENDEN STRASSENKORRIDOR

Ein Entfall oder Einsatz von **Aussparungen** (vgl. Abbildung 10) wird immer als geringfügige Änderung eingestuft.

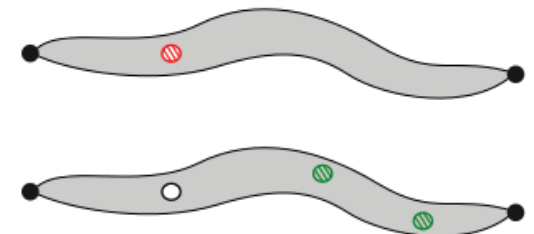


Abbildung 10: Entfall (rot) / Einsatz (grün) von Aussparungen in einem bestehenden Straßenkorridor

#### VERLÄNGERUNG / VERKÜRZUNG EINES BESTEHENDEN STRASSENKORRIDORS

Eine **Verlängerung** oder **Verkürzung** ohne Veränderung der einhergehenden verkehrlichen Wirksamkeit (abgedeckte verkehrliche Relationen, Leistungsfähigkeit) eines Straßenkorridors (vgl. Abbildung 11) wird als geringfügig eingestuft. Eine Verlängerung oder Verkürzung mit einhergehender verkehrlicher Wirksamkeit, also auch ein **Entfall** eines Straßenkorridors (vgl. Abbildung 12), wird als nicht geringfügig eingestuft.

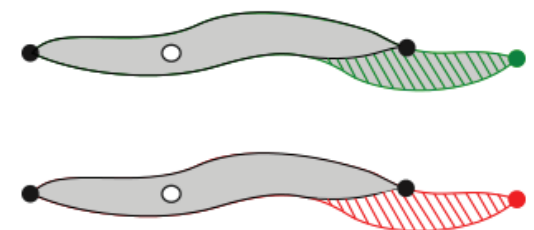


Abbildung 11: Verlängerung (grün) / Verkürzung (rot) eines bestehenden Straßenkorridors

#### NUTZUNG EINES KLEINEN GEBIETES AUF LOKALER EBENE

Die **Nutzung eines kleinen Gebietes auf lokaler Ebene** durch einen Straßenkorridor trifft als Voraussetzung für die Durchführung einer UEP voraussichtlich **öfter** zu, da es sich bei vielen neuen Landesstraßenvorhaben in Vorarlberg um kleinräumige Netzergänzungen oder -optimierungen handelt.



Abbildung 12: Entfall (rot) eines bestehenden Straßenkorridors

Für die Annahme, dass ein Straßenkorridor nur die Nutzung eines kleinen Gebietes auf lokaler Ebene betrifft, müssen **zwei Teilkriterien** erfüllt sein:

- Der Straßenkorridor darf nur eine einzige räumlich-funktionale Einheit betreffen (räumlicher Bezugsrahmen) und
- zudem keine maßgebliche Relevanz für die überörtliche verkehrliche Funktionalität des Landesstraßennetzes ausüben (überörtliche verkehrliche Funktionalität).

#### TEILKRITERIUM 1: RÄUMLICHER BEZUGSRAHMEN

Ein **räumlicher Bezugsrahmen** wird als eine einzige **räumlich-funktionale Einheit** eingestuft, wenn er als in sich geschlossen und räumlich sinnvoll abgrenzbar wahrgenommen wird. Das trifft etwa auf eine Ortschaft mit ihrem unmittelbaren räumlichen Umfeld, einen von Siedlungsteilen eingefassten Offenlandbereich oder eine bestimmte Flur zu. Großlandschaften (z. B. „Mittleres Rheintal“, „Bodenseeraum“, „Bregenzerwald“), ganze Tal-schaften oder topografisch nicht als Einheit wahrnehmbare Räume sind keine räumlich-funktionale Einheit.

Ein starker erster Hinweis auf das Vorliegen einer einzigen räumlich-funktionalen Einheit ist, wenn der Planungsraum vollständig in einer einzigen **Gemeinde** liegt. Da sich aber Gemeinden hinsichtlich ihrer Ausdehnung stark unterscheiden und ein Landesstraßenvorhaben mitunter auch den Grenzbereich zweier oder mehrerer Gemeinden betreffen kann, ersetzt dieser erste Hinweis keineswegs eine schlüssige fachliche Auseinandersetzung.

Das **erste Teilkriterium** ist **erfüllt**, wenn ein Straßenkorridor bzw. sein Planungsraum nur eine **einzige räumlich-funktionale Einheit** betrifft. Das erste Teilkriterium ist nicht erfüllt, wenn ein Straßenkorridor bzw. sein Planungsraum mehrere räumlich-funktionale Einheiten betrifft oder diesbezüglich Unsicherheit besteht.

#### TEILKRITERIUM 2: ÜBERÖRTLICHE VERKEHRliche FUNKTIONALITÄT

Die Relevanz eines Straßenkorridors für die **überörtliche verkehrliche Funktionalität** lässt sich aus den **Planungszielen** ableiten, die im Zuge des Planungsauftrages klar formuliert wird.

Wenn sich aus den Planungszielen **maßgebliche Erreichbarkeitsveränderungen auf überörtlicher Ebene** – also außerhalb des Planungsraumes – ergeben, dann besitzt ein Landesstraßenvorhaben **maßgebliche Relevanz** für die überörtliche verkehrliche Funktionalität des Landesstraßennetzes. Das ist etwa dann der Fall, wenn überörtliche Erreichbarkeitsverbesserungen, Entlastungswirkungen oder Netzertüchtigungen und damit einhergehende Verkehrsstromverlagerungen dezidiert als Planungsziele genannt sind. Geringe Reisezeit- und Erreichbarkeitsveränderungen, die sich gleichsam als Nebeneffekt eines Landesstraßenvorhabens im Gesamtnetz ergeben, werden nicht als maßgeblich eingestuft.

Wenn die Planungsziele ausschließlich oder überwiegend einen **Eingriff in das lokale Verkehrsgeschehen** und damit in die Erschließungssituation innerhalb des Planungsraumes vorsehen, dann besitzt ein Landesstraßenvorhaben **keine maßgebliche Relevanz** für die überörtliche verkehrliche Funktionalität des Landesstraßennetzes. Das ist etwa dann der Fall, wenn die verkehrliche Entlastung von Siedlungsteilen, die Beseitigung von Gefahrenstellen oder die Erhöhung des Verkehrsflusses als Planungsziele formuliert sind.

Das **zweite Teilkriterium** ist **erfüllt**, wenn ein Straßenkorridor **keine maßgebliche Relevanz** für die überörtliche verkehrliche Funktionalität des Landesstraßennetzes besitzt. Das zweite Teilkriterium ist nicht erfüllt, wenn ein Straßenkorridor hingegen maßgebliche Relevanz für die überörtliche verkehrliche Funktionalität des Landesstraßennetzes besitzt.

### 2.2.3 UMWELTERHEBLICHKEITSPRÜFUNG (UEP)

#### GRUNDVERSTÄNDNIS DER ERHEBLICHKEIT VON AUSWIRKUNGEN

Weder die SUP-RL noch das Straßengesetz legen klar dar, wann eine erwartbare Auswirkung – zumal eines relativ spezifischen Typs Plan wie einem Straßenkorridor für eine Landesstraße – voraussichtlich erheblich ist. Aus diesem Grund bedarf es eines **fachlichen Grundverständnisses**, auf das bei der Beantwortung der Erheblichkeitsfrage zurückgegriffen wird.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass **jedes Landesstraßenvorhaben Umweltauswirkungen** hervorruft. Ressourcenbeanspruchung und Konflikte bzw. Störungen im Raum sind unvermeidlich. Die UEP dient also nicht der Feststellung, dass es überhaupt Umweltauswirkungen gibt, sondern der Abschätzung, ob die Umweltauswirkungen in einem spezifischen räumlichen Kontext bei der Festlegung eines Straßenkorridors voraussichtlich **erheblich** sind bzw. sein können.

Das Grundverständnis für die Durchführung der UEP lautet daher: Das Vorliegen von Umweltauswirkungen ist noch kein Anlass, eine SUP durchzuführen. Umweltauswirkungen sind vielmehr erst erheblich (also auch entscheidungsrelevant), wenn sie ein **übliches, erwartbares Maß** voraussichtlich übersteigen!

#### GEGENSTAND DER UMWELTERHEBLICHKEITSPRÜFUNG

Die Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) stellt den **fachlichen Kern des Screenings** dar. Sie dient – wie ihr Name vermuten lässt – der Feststellung, ob ein Landesstraßenvorhaben im vorgegebenen Planungsraum, dessen ungefähre Verlauf durch den Straßenkorridor festgelegt wird, voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen hat bzw. haben kann.

Hierzu ist voranzuschicken, dass die UEP zu einem Zeitpunkt stattfindet, zu dem dieser **Straßenkorridor noch nicht festgelegt** ist. Schließlich dient das Screening – und damit die UEP – der Feststellung, ob im Zuge der Festlegung des konkreten Straßenkorridors eine SUP durchzuführen ist.

Die **Kernfrage der UEP** lautet daher: Sind in einem Planungsraum Aspekte gegeben, für die bei Umsetzung von Planungszielen durch einen Straßenkorridor mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen ist?

In der UEP wird also beurteilt, ob in einem Planungsraum **besondere räumliche bzw. natürliche Gegebenheiten** bestehen, die bei der Erfüllung des Planungsauftrages **erhebliche Umweltauswirkungen** erwarten lassen. In diesem Fall sind erhebliche Umweltauswirkungen durch die Festlegung eines Straßenkorridors zu erwarten bzw. nicht auszuschließen.

Damit kommen als Gegenstand der UEP vorrangig die **Merkmale der Auswirkungen und der voraussichtlich erheblich betroffenen Gebiete**, wie sie in Anhang II der SUP-RL als Kriterien genannt sind, zu tragen. Diese sind im Unterschied zu den Merkmalen des Plans stets unterschiedlich. Gegenstand der UEP ist also nicht der Straßenkorridor – ihn gilt es erst zu entwickeln –, sondern primär der **Planungsraum**, der für die Festlegung des Straßenkorridors zur Verfügung steht.

Eine Beschäftigung mit den **Merkmale des Plans**, wie sie in Anhang II der SUP-RL ebenfalls als Kriterien genannt sind, würde hingegen im Anwendungsfeld der SUP für Landesstraßenkorridore wenig Sinn machen. Die Merkmale des Plans sind weitgehend bekannt und immer gleich, da diese sich auf den Typ des Plans – hier also stets den Korridor für eine Landesstraße – und nicht etwa auf die Merkmale eines konkreten Landesstraßenvorhabens

beziehen. Der **Gesetzgeber** hat also mit seiner Entscheidung, eine allgemeine Pflicht zur Durchführung einer SUP für Landesstraßenkorridore einzuführen, die Frage nach den Merkmalen des Plans generell beantwortet: Der Plantyp Landesstraßenkorridor besitzt in der Regel Merkmale, die erhebliche Umweltauswirkungen erwarten lassen.

#### ERHEBLICHKEITSEINSTUFUNG

Für die Erheblichkeitseinstufung erfolgt die Betrachtung von **fünf Themenbereichen im Planungsraum**, auf die ein Landesstraßenvorhaben in der Regel Auswirkungen hat:

- Siedlungswesen (einschließlich Wirtschaft, Kulturgüter und Ortsbild; vgl. Tabelle 1)
- Mensch und Gesundheit (Lärm, Luft und Erschütterungen; Verkehrssicherheit; vgl. Tabelle 2)
- Landschaft und Erholung (anthropozentrische Nutzungsaspekte; landschaftsbezogene Erholungsnutzungen; vgl. Tabelle 3)
- Ressourcen und deren Nutzung (Boden und Wasser als Ressourcen; vgl. Tabelle 4)
- Naturraum und Ökologie (Fokus auf Schutzbedürftigkeit und Erhaltungswürdigkeit; vgl. Tabelle 5)

Für jeden der fünf Themenbereiche erfolgt die Ansprache der **Sensibilität im Planungsraum** sowie der **Intensität der Auswirkungen**, die im Falle der Umsetzung eines Landesstraßenvorhabens zu erwarten sind. Obwohl die SUP sich mit positiven und negativen Auswirkungen gleichermaßen befasst, werden in der UEP **vorrangig negative Auswirkungen** betrachtet. Da mit einem Landesstraßenvorhaben grundsätzlich die Hoffnung auf erheblich positive Auswirkungen verbunden ist – die als Planungsziele formuliert sind – würde deren

Berücksichtigung in der UEP dazu führen, dass tatsächlich immer eine SUP durchzuführen wäre.

Ein Straßenkorridor lässt **voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen** erwarten, wenn bezogen auf einen Themenbereich

- eine im Sinne der SUP-RL **relevante Sensibilität im Planungsraum gegeben ist UND**
- eine im Sinne der SUP-RL **relevante Intensität möglicher Auswirkung wahrscheinlich ist.**

Sind in zumindest einem der fünf Themenbereiche voraussichtlich erhebliche Auswirkungen zu erwarten, ist eine SUP durchzuführen. Dies kann auch nur einen einzelnen Aspekt betreffen.

THEMENBEREICH SIEDLUNGSWESEN		
ASPEKT	RELEVANTE SENSIBILITÄT BEI ...	RELEVANTE INTENSITÄT BEI ...
<b>SIEDLUNGS- UND WIRTSCHAFTSRAUM</b>	intensiver Bodennutzung, sofern die Errichtung einer Landesstraße in Widerspruch zu dieser steht (Einschränkung von Entwicklungsoptionen, standortgebundene Bodennutzung etc.)	absehbar starken Einschränkungen der Entwicklungsoptionen ..... permanenten und unumkehrbaren Auswirkungen Auswirkungen über den Planungsraum hinaus ..... kumulativen Auswirkungen
<b>KULTURGÜTER UND ORTSBILD</b>	Vorliegen besonderer natürlicher Merkmale oder kulturellen Erbes ..... Betroffenheit von Gebieten, deren Status als geschützt anerkannt ist	permanenten und unumkehrbaren Auswirkungen ..... Auswirkungen über den Planungsraum hinaus ..... kumulativen Auswirkungen
<i>Anmerkung: Im Themenbereich Siedlungswesen werden die Auswirkungen auf die Aspekte Bevölkerung, Sachwerte, kulturelles Erbe einschließlich architektonisch wertvoller Bauten und der archäologischen Schätze nach Anhang I der SUP-RL gefasst.</i>		

Tabelle 1: Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Siedlungswesen

THEMENBEREICH MENSCH UND GESUNDHEIT		
ASPEKT	RELEVANTE SENSIBILITÄT BEI ...	RELEVANTE INTENSITÄT BEI ...
<b>IMMISSIONEN (LÄRM, LUFT UND ERSCHÜTTERUNGEN)</b>	Überschreitung der Umweltqualitätsnormen oder der Grenzwerte ..... Betroffenheit von Gebieten, deren Status als geschützt anerkannt ist	kumulativen Auswirkungen ..... Auswirkungen über den Planungsraum hinaus
<b>VERKEHRSSICHERHEIT</b>	besonders vielen oder schweren Unfallhäufungspunkten	nennenswerten Risiken für die menschliche Gesundheit durch Unfälle
<i>Anmerkung: Im Themenbereich Mensch und Gesundheit werden die Auswirkungen auf die Aspekte Bevölkerung, Gesundheit des Menschen und Luft (v. a. Immissionen) nach Anhang I der SUP-RL gefasst.</i>		

Tabelle 2: Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Mensch und Gesundheit

THEMENBEREICH LANDSCHAFT UND ERHOLUNG		
ASPEKT	RELEVANTE SENSIBILITÄT BEI ...	RELEVANTE INTENSITÄT BEI ...
<b>LANDSCHAFT</b>	Vorliegen besonderer natürlicher Merkmale ..... Betroffenheit von Gebieten, deren Status als geschützt anerkannt ist	permanenten und unumkehrbaren Auswirkungen ..... kumulativen Auswirkungen ..... Auswirkungen über den Planungsraum hinaus
<b>ERHOLUNG</b>	überörtlich bedeutenden Formen der landschaftsgebundenen Erholung	permanenten und unumkehrbaren Auswirkungen ..... kumulativen Auswirkungen ..... Auswirkungen über den Planungsraum hinaus
<i>Anmerkung: Im Themenbereich Landschaft und Erholung werden die Auswirkungen auf die Aspekte Bevölkerung, Gesundheit des Menschen (v. a. Erholungs- und Wohlfahrtswirkung) und Landschaft nach Anhang I der SUP-RL gefasst.</i>		

Tabelle 3: Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Landschaft und Erholung



THEMENBEREICH RESSOURCEN UND DEREN NUTZUNG		
ASPEKT	RELEVANTE SENSIBILITÄT BEI ...	RELEVANTE INTENSITÄT BEI ...
<b>BODEN</b>	Vorliegen besonderer natürlicher Merkmale	permanenten und unumkehrbaren Auswirkungen
	intensiver Bodennutzung	kumulativen Auswirkungen
<b>WASSER</b>	Überschreitung der Umweltqualitätsnormen oder der Grenzwerte	nennenswerten Risiken für die Umwelt durch Unfälle
	Betroffenheit von Gebieten, deren Status als geschützt anerkannt ist	permanenten und unumkehrbaren Auswirkungen
Anmerkung: Im Themenbereich Ressourcen und deren Nutzung werden die Auswirkungen auf die Aspekte Bevölkerung, Boden, Wasser, Sachwerte und Landschaft nach Anhang I der SUP-RL gefasst. Der Aspekt Luft, verstanden als die Ressource Klima, ist nicht von Interesse, da angenommen wird, dass ein Landesstraßenvorhaben grundsätzlich keine erheblichen Auswirkungen auf das (globale) Klima hervorrufen kann.		

Tabelle 4: Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Ressourcen und deren Nutzung

THEMENBEREICH NATURRAUM UND ÖKOLOGIE		
ASPEKT	RELEVANTE SENSIBILITÄT BEI ...	RELEVANTE INTENSITÄT BEI ...
<b>NATURRAUM UND ÖKOLOGIE</b>	Vorliegen besonderer natürlicher Merkmale	permanenten und unumkehrbaren Auswirkungen
	Seltenheit eines Vorkommens	kumulativen Auswirkungen
	Betroffenheit von Gebieten, deren Status als geschützt anerkannt ist	Auswirkungen über den Planungsraum hinaus
Anmerkung: Im Themenbereich Naturraum und Ökologie werden die Auswirkungen auf die Aspekte biologische Vielfalt, Fauna, Flora und Landschaft nach Anhang I der SUP-RL gefasst.		

Tabelle 5: Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Naturraum und Ökologie

## 2.3 ARBEITSSCHRITTE DER SUP-STELLE

### AUSLÖSER FÜR DIE TÄTIGKEIT

Die SUP-Stelle wird aktiv, wenn der Initiator gemeinsam mit der Abt. Ib Verkehrsrecht des Amts der Landesregierung festgestellt hat, dass ein **Straßenkorridor** festzulegen – und daher möglicherweise eine SUP durchzuführen – ist. Die SUP-Stelle führt dann ein Screening auf Basis der durch den Initiator erarbeiteten **Grundlagen** (Screening-Dokument) durch und **konsultiert** hierzu ausgewählte Umweltstellen. Die Konsultationen können entfallen, wenn auf Grund ganz offensichtlich erheblicher Umweltauswirkungen die Durchführung einer SUP im Zuge der Festlegung des Straßenkorridors unvermeidlich oder hilfreich für die Entscheidungsfindung erscheint.

### ABWICKLUNG KONSULTATIONEN

Nach Erhalt des Screening-Dokuments entscheidet die SUP-Stelle, welche **fachlichen Stellungnahmen** für die Durchführung des Screenings sinnvoll erscheinen. Dafür wählt die SUP-Stelle jene **Umweltstellen** aus, die für die ggst. Fragestellungen relevant sind. Die Umweltstellen ihrerseits nominieren **Sachverständige**. Bei den Stellungnahmen handelt es sich um grobe fachliche Einschätzungen.

Um die Sachverständigen strukturiert und mit Fokus auf die relevanten Fragestellungen einzubeziehen, formuliert die SUP-Stelle anlassbezogen **Prüfbücher bzw. konkrete Fragestellungen**, die sie gemeinsam mit dem Screening-Dokument an die Umweltstellen übermittelt. Die Prüfbücher bzw. konkreten Fragestellungen decken zumindest folgende Aspekte ab:

- Vollständigkeit (Themenbereiche, Prüfkriterien aus Anhang II der SUP-RL, Datenbasis)

- fachliche Nachvollziehbarkeit (Sensibilität, Intensität, Erheblichkeit)

- Einzelfragen betreffend die Gesamteinschätzung zur Erheblichkeitsfrage

Zur Beurteilung, ob eine geringfügige Änderung eines Korridors oder eine kleinräumige Nutzung auf lokaler Ebene vorliegt, werden die Umweltstellen nicht befragt. Diese Einschätzung obliegt allein der SUP-Stelle.

Als **Stellungnahmefrist** für die Umweltstellen kann die SUP-Stelle anlassbezogen einen Zeitraum zwischen drei und sechs Wochen festlegen. Bis zum Ablauf dieser Frist müssen die Stellungnahmen der Umweltstellen bei der SUP-Stelle einlangen.

Die SUP-Stelle wertet die **gesammelten Stellungnahmen** der Umweltstellen aus und **beurteilt abschließend**, ob

- eine Ausnahme von der allgemeinen SUP-Pflicht vorliegt und
- die Einschätzungen des Initiators geteilt werden und eine Umwelterheblichkeit (SUP-Pflicht) bzw. keine Umwelterheblichkeit (keine SUP-Pflicht) vorliegt.

Im Zweifelsfall oder bei fachlicher Unsicherheit ist es zielführend, von der Erarbeitung weiterer Grundlagen durch den Initiator abzusehen und eine SUP durchzuführen, um letztlich die Frage der voraussichtlichen Erheblichkeit von Auswirkungen dort zu klären.

## 3 VORBEREITUNG DER SUP (SCOPING)

### 3.1 FUNKTION IM VERFAHREN UND VERFAHRENSSCHRITTE

Wenn im Zuge der Festlegung eines Straßenkorridors eine SUP durchgeführt wird, dann werden zu allererst der **Umfang und Detaillierungsgrad** der in den Umweltbericht aufzunehmenden Informationen festgelegt. Dieses Vorgehen hat innerhalb der SUP folgende **Funktionen**:

- Noch vor der Erarbeitung des Straßenkorridors und des Umweltberichts wird erörtert, welche möglichen Auswirkungen als entscheidungsrelevant erachtet werden und wie zu diesbezüglichen Aussagen gelangt werden kann.
- Die SUP-Stelle gewinnt frühzeitig einen Eindruck, ob die Art der Durchführung der SUP im Zuge der Festlegung des Straßenkorridors eine hinreichende Berücksichtigung von Umweltaspekten bei der Entscheidungsvorbereitung erwarten lässt.

Das Scoping dient also der **Festlegung des Untersuchungsrahmens der SUP**. Es ist somit elementarer Bestandteil und erster tatsächlicher Arbeitsschritt der SUP.

Das Scoping ist vom Gesetzgeber nicht explizit vorgesehen, allerdings bei einer direkten Anwendung der SUP-RL unerlässlich. Sein **Wert** besteht in seinem Beitrag zu einer finalorientierten und transparenten Abwicklung der SUP im Zuge der Festlegung des Straßenkorridors.

Für das Scoping sind folgende **Verfahrens- und Arbeitsschritte** (vgl. Abbildung 13) vorgesehen:

- Auslöser: Feststellung der SUP-Pflicht im Screening durch die SUP-Stelle
- Verfassen des Scoping-Dokuments zur Festlegung des Untersuchungsrahmens für den Umweltbericht durch den Initiator als Grundlage für das Scoping
- Konsultation von Umweltstellen zum Untersuchungsrahmen durch die SUP-Stelle
- Auswertung der gesammelten Stellungnahmen der Umweltstellen und abschließende Zusammenfassung relevanter Einwände, Ergänzungsvorschläge und Hinweise zum Untersuchungsrahmen durch die SUP-Stelle

Das **Ergebnis** des Scopings ist ein im Idealfall zwischen SUP-Stelle, Initiator und Umweltstellen abgestimmter **Bearbeitungszugang** für den Umweltbericht. Da die konsultierten Umweltstellen weitgehend ident mit den Umweltstellen im Rahmen der Konsultationen zum Umweltbericht (vgl. Kapitel 4) sind, ermöglicht dieser abgestimmte Bearbeitungszugang bereits zu einem frühen Zeitpunkt eine gute Abstimmung zwischen den Betroffenen und minimiert Unsicherheiten hinsichtlich einer zielführenden Vorgehensweise.

## 3.2 ARBEITSSCHRITTE DES INITIATORS

Bei **Eintritt in einen Erarbeitungsprozess** eines Straßenkorridors, der eine SUP erfordert, legt der **Initiator** in einem Scoping-Dokument den Umfang und Detaillierungsgrad der in den Umweltbericht aufzunehmenden

Informationen fest. Er grenzt damit vorweg ab, welche möglichen Umweltauswirkungen er als entscheidungsrelevant erachtet und wie er zu diesbezüglichen Aussagen gelangen möchte.

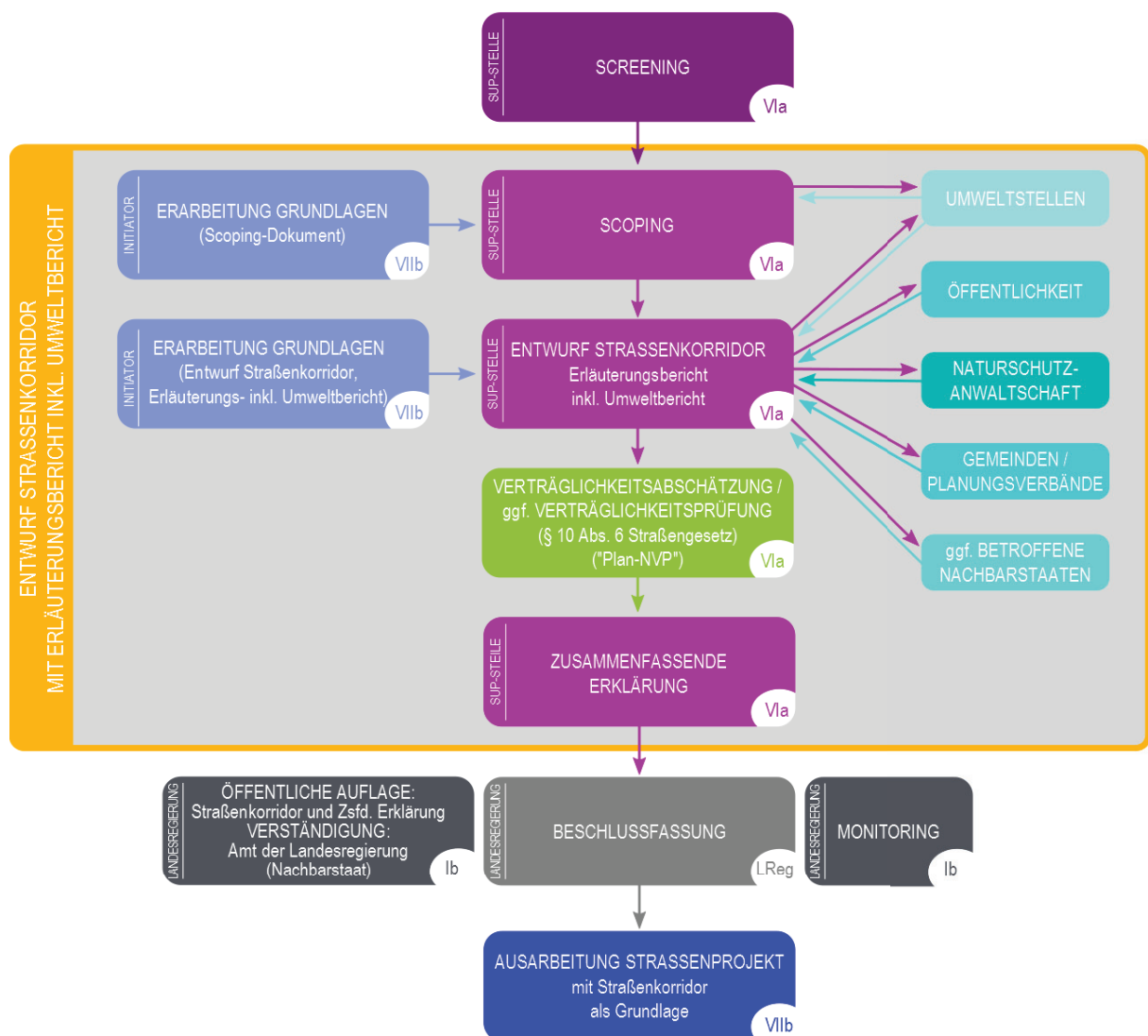


Abbildung 13: Verfahrensablauf Entwurf des Straßenkorridors mit SUP

Im Zuge des Scopings und mit der Festlegung des Untersuchungsansatzes findet bereits eine **überblicksartige Auseinandersetzung** mit dem Charakter des Planungsraums und den darin denkbaren erheblichen Auswirkungen statt. Wurde im Screening eine UEP durchgeführt, so stellen die dort gewonnenen Erkenntnisse bereits einen wertvollen Ausgangspunkt für diese Auseinandersetzung dar.

Das **Scoping-Dokument** enthält demgemäß zumindest die in Tabelle 6 angeführten Informationen. Diese müssen hinreichend ausführlich dargelegt sein, um den von

der SUP-Stelle konsultierten Umweltstellen einen nachvollziehbaren Eindruck vom geplanten Vorgehen zu vermitteln.

Von den im Scoping getroffenen Festlegungen kann bei der Erstellung des Umweltberichts im Detail abgewichen werden. Solche **Abweichungen** können durch zusätzliche Erkenntnisse aus den Konsultationen im Zuge des Scopings als auch während der Erstellung des Umweltberichts selbst ausgelöst werden.

MINDESTANGABEN IM SCOPING-DOKUMENT	
AUSSAGEEBENE	INFORMATIONSGEHALT
AUFGABENSTELLUNG UND ZIELSETZUNG	Kurzdarstellung des Planungsauftrags (Planungsziele, Planungsraum, Planungsgenese)
	Darlegung der Gründe für die Durchführung einer SUP (Zusammenfassung Screening bzw. Gründe für Annahme der SUP-Pflicht)
	geplantes Vorgehen zur Integration des Umweltberichts in den Erläuterungsbericht
SYSTEMABGRENZUNG	zeitliche Systemabgrenzung (Untersuchungshorizont)
	räumliche Systemabgrenzung (Untersuchungsraum)
	inhaltliche Systemabgrenzung (Untersuchungsgegenstand)
ABGRENZUNG DER INFORMATIONEN IM UMWELTBERICHT	geplantes Vorgehen bei der Darstellung des derzeitigen Umweltzustandes (relevante Themen, Aussagequalität, Methoden, Quellen)
	denkbare Alternativen (sinnvolle Korridoralternativen, Nullvariante)
	geplantes Vorgehen zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen (relevante Themen, Aussagequalität, Quellen, Methoden, angestrebte Ergebnisse)
	Ausblick auf mögliche Maßnahmenbereiche

Tabelle 6: Mindestangaben im Scoping-Dokument



### 3.3 ARBEITSSCHRITTE DER SUP-STELLE

#### AUSLÖSER FÜR DIE TÄTIGKEIT

Die **SUP-Stelle** wird aktiv, wenn das Screening ergibt, dass im Zuge der Festlegung eines Straßenkorridors eine SUP durchzuführen ist. Die SUP-Stelle führt dann ein Scoping auf Basis der durch den Initiator erarbeiteten **Grundlagen** (Scoping-Dokument) durch und **konsultiert** hierzu ausgewählte Umweltstellen.

#### ABWICKLUNG KONSULTATIONEN

Nach Erhalt des Scoping-Dokuments entscheidet die SUP-Stelle, welche **fachlichen Stellungnahmen** für die Durchführung des Scopings sinnvoll erscheinen. Dafür wählt die SUP-Stelle jene **Umweltstellen** aus, die für die ggst. Fragestellungen relevant sind. Die Umweltstellen ihrerseits nominieren **Sachverständige**. Es ist zweckmäßig, wenn für die Beurteilung dieselben Umweltstellen bzw. Sachverständigen konsultiert werden wie beim vorangegangenen Screening, da diese Vorkenntnisse zu den Planungszielen und zu relevanten Fragestellungen haben.

Um die Sachverständigen strukturiert und mit Fokus auf die relevanten Fragestellungen einzubeziehen, formuliert die SUP-Stelle anlassbezogen **Prüfbücher bzw. konkrete Fragestellungen**, die sie gemeinsam mit dem Scoping-Dokument an die Umweltstellen übermittelt. Die Prüfbücher bzw. konkreten Fragestellungen decken zumindest folgende Aspekte ab:

- Vollständigkeit (Inhalt, Umfang, Detaillierungsgrad, Prüfmethode)
- fachliche Nachvollziehbarkeit (Aussagerelevanz)
- Eignung der Methoden (Aussagekraft, Datenverfügbarkeit, Stand der Technik)

Als **Stellungnahmefrist** für die Umweltstellen kann die SUP-Stelle anlassbezogen einen Zeitraum zwischen drei und sechs Wochen festlegen. Bis zum Ablauf dieser Frist müssen die Stellungnahmen der Umweltstellen bei der SUP-Stelle einlangen.

Die SUP-Stelle wertet die **gesammelten Stellungnahmen** der Umweltstellen aus und verfasst eine **abschließende Zusammenfassung** relevanter Einwände, Ergänzungsvorschläge und Hinweise zum Untersuchungsrahmen durch die SUP-Stelle.

**Kritische Stellungnahmen** der Umweltstellen haben **keine unmittelbar bindenden Wirkungen** für das weitere Vorgehen. Die Erarbeitung des Straßenkorridors und des Umweltberichts kann jedenfalls umgehend beginnen. Dennoch, nicht zuletzt mit Blick auf weitere Konsultationsprozesse in der SUP, ist es in der Regel zielführend, allfällige Einwände, Ergänzungsvorschläge und Hinweise für die weitere Bearbeitung zu berücksichtigen.

## 4 ENTWURF DES STRASSENKORRIDORS, UMWELTBERICHT

### 4.1 FUNKTION IM VERFAHREN UND VERFAHRENSSCHRITTE

Der Entwurf des Straßenkorridors ist das fachliche **Kernelement** auf dem Weg zur Beschlussfassung eines Straßenkorridors durch die Landesregierung. Dieser Stellenwert kommt ihm unabhängig davon zu, ob im Zuge der Festlegung des Straßenkorridors eine SUP durchzuführen ist oder nicht.

Ausgehend vom Planungsauftrag, der die Planungsziele und den Planungsraum definiert, wird ein konkreter **Straßenkorridor** entworfen, dem immer ein **Erläuterungsbericht** beigelegt wird. Der Erläuterungsbericht dokumentiert den Planungsprozess und legt alle Informationen offen, die letztendlich zur Auswahl eines bestimmten Straßenkorridors geführt haben. Dazu können auch, im Falle einer SUP, Umweltüberlegungen oder Alternativenprüfungen zählen.

#### VERFAHRENSSCHRITTE OHNE DURCHFÜHRUNG EINER SUP

Wenn im Zuge der Festlegung des Straßenkorridors **keine SUP** durchzuführen ist, können sich die Darstellungen im **Erläuterungsbericht** auf die Betrachtung verkehrlich-funktionaler und technischer Aspekte beschränken, die dennoch nachvollziehbar dokumentiert sein müssen. Zusätzlich ist das begründete Ergebnis des Screenings aufzunehmen, wonach bei der Erarbeitung des Straßenkorridors keine SUP durchzuführen war.

Der Entwurf des Straßenkorridors mit dem Erläuterungsbericht wird **keinem Konsultations- oder Auflageprozess** zugeführt. Die SUP-Stelle übermittelt die erarbeiteten Unterlagen direkt an die Landesregierung zur **Beschlussfassung**.

Für die Erarbeitung des Entwurfs eines Straßenkorridors ohne eingehende Durchführung einer SUP sind folgende **Verfahrens- und Arbeitsschritte** (vgl. Abbildung 14) vorgesehen:

- Auslöser: Feststellung der Befreiung von der SUP-Pflicht im Screening durch die SUP-Stelle

- Erarbeitung eines Entwurfs eines Straßenkorridors und Erstellung eines Erläuterungsberichts durch den Initiator, wobei der Initiator das Vorgehen für die Erarbeitung frei wählen kann
- Übermittlung des Entwurfs des Straßenkorridors mit Erläuterungsbericht durch die SUP-Stelle an die Landesregierung zur Beschlussfassung

Das **Ergebnis** ist die Vorlage eines beschlussfähigen Entwurfs eines Straßenkorridors und eines Erläuterungsberichts.

#### VERFAHRENSSCHRITTE MIT DURCHFÜHRUNG EINER SUP

Wenn im Zuge der Festlegung des Straßenkorridors eine **SUP** durchzuführen ist, enthält der Erläuterungsbericht zusätzlich einen **Umweltbericht**. Im Umweltbericht werden, über den Erläuterungsbericht hinausgehend, die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen sowie das Ergebnis der verpflichtenden Alternativenprüfung dargestellt. Dies verursacht einen erheblichen Mehraufwand, da im **Erläuterungsbericht** rein verkehrlich-funktionale und technische Aspekte durch definierte Auswirkungsanalysen und Alternativenbetrachtungen zu ergänzen sind.

Damit besteht die Funktion der SUP bzw. des Umweltberichts darin, die **Berücksichtigung von Umweltaspekten im Planungsprozess** sicherzustellen, deren Relevanz zuvor im Screening (vgl. Kapitel 2) festgestellt wurde.

Wenn der Entwurf des Straßenkorridors möglicherweise zur Beeinträchtigung eines Europaschutzgebiets führt, so wird parallel zur SUP eine **Verträglichkeitsabschätzung** und ggf. eine **Verträglichkeitsprüfung** („Plan-NVP“) durchgeführt. Ein Straßenkorridor darf grundsätzlich nur dann durch die Landesregierung beschlossen werden, wenn er das Europaschutzgebiet als solches nach Maßgabe der Erhaltungsziele des Gebiets nicht beeinträchtigt. Ausnahmen bestehen im Einzelfall (vgl. Kapitel 5).

Für die Erarbeitung des Entwurfs eines Straßenkorridors mit einhergehender Durchführung einer SUP sind folgende **Verfahrens- und Arbeitsschritte** (vgl. Abbildung 15) vorgesehen:

- Auslöser: Abschluss des Scopings durch die SUP-Stelle
- Erarbeitung eines Entwurfs eines Straßenkorridors und Verfassen eines Umweltberichts als Teil des Erläuterungsberichts durch den Initiator
- Konsultation der Umweltstellen zum Entwurf des Straßenkorridors mit Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) durch die SUP-Stelle
- Übermittlung des Entwurfs des Straßenkorridors mit Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) durch die SUP-Stelle an betroffene Gemeinden und Raumplanungsgemeinschaften sowie die Naturschutzanwaltschaft zur Stellungnahmemöglichkeit
- Veranlassung und Kundmachung der öffentlichen Auflage des Entwurfs des Straßenkorridors mit Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) durch die SUP-Stelle
- allfällige Durchführung grenzüberschreitender Konsultationen durch die SUP-Stelle

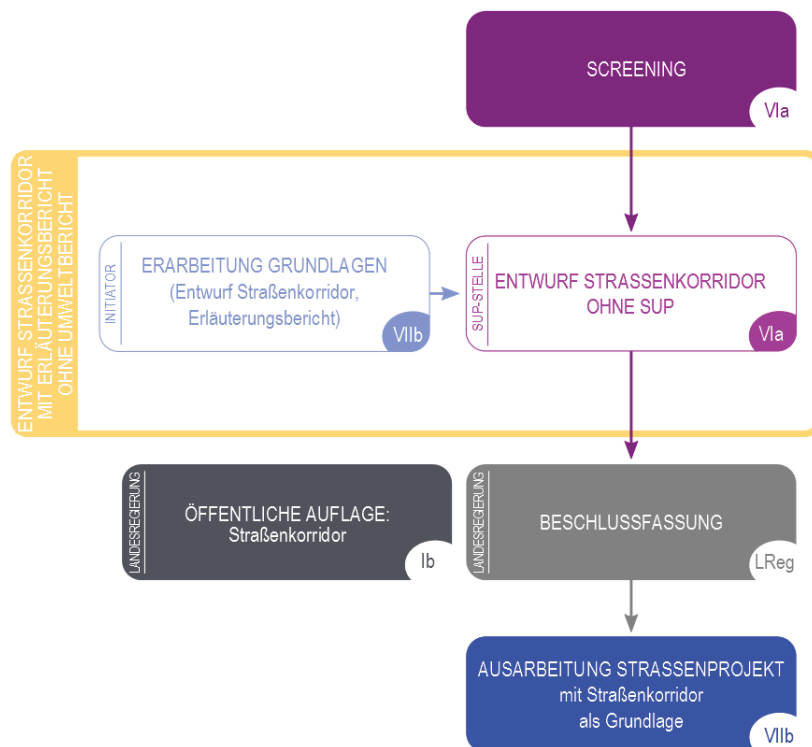


Abbildung 14: Verfahrensablauf Entwurf des Straßenkorridors ohne SUP

- allfällige Anpassung des Entwurfs des Straßenkorridors durch den Initiator auf Grundlage der eingelangten Stellungnahmen
- Durchführung einer „Plan-NVP“ durch die SUP-Stelle (vgl. Kapitel 5)

- Entscheidungsvorbereitung durch die SUP-Stelle (vgl. Kapitel 6)

Das **Ergebnis** ist die Vorlage eines beschlussfähigen Entwurfs eines Straßenkorridors und einer zusammenfassenden Erklärung.

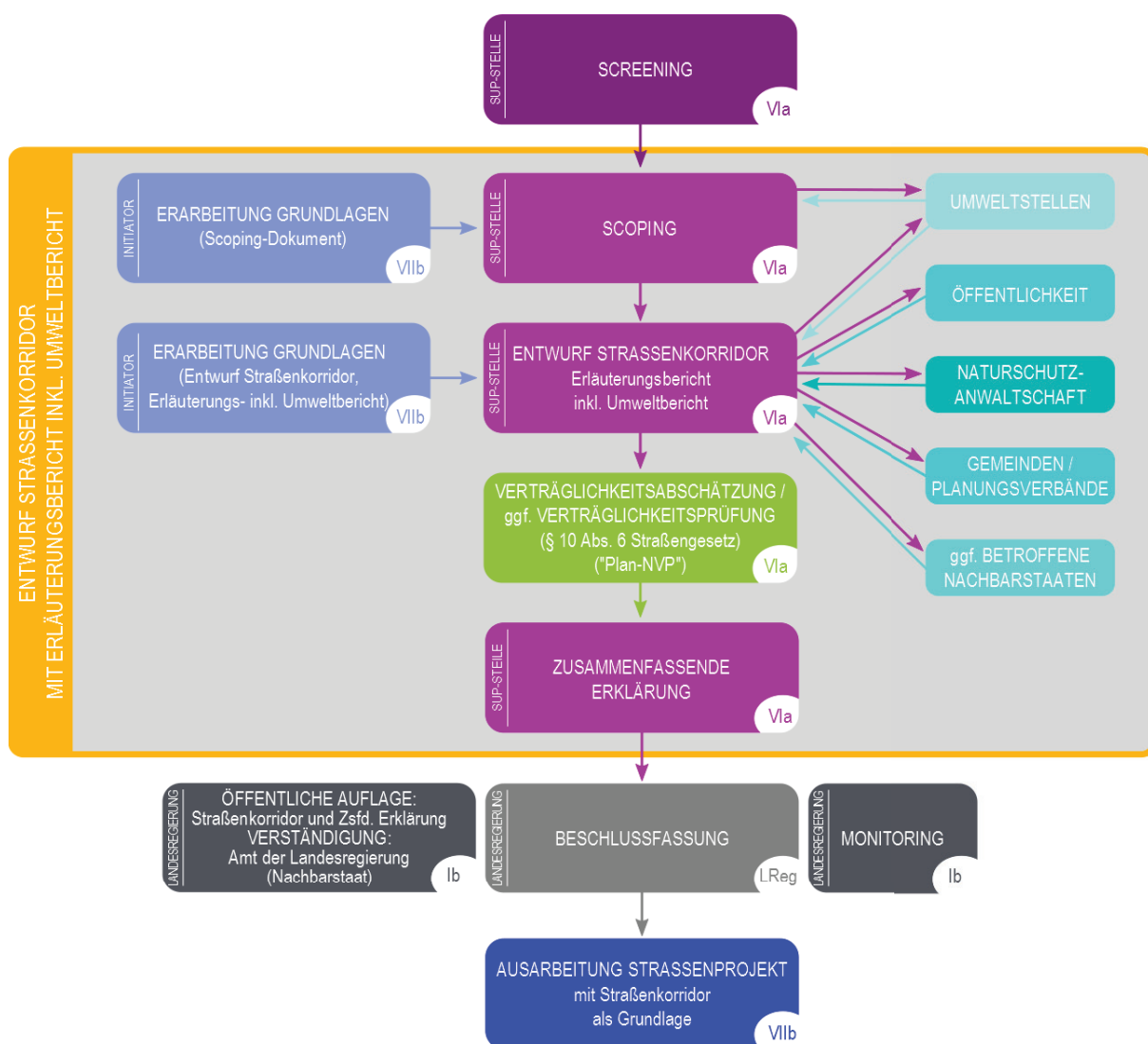


Abbildung 15: Verfahrensablauf Entwurf des Straßenkorridors mit SUP

## 4.2 ARBEITSSCHRITTE DES INITIATORS

### ARBEITSSCHRITTE DES INITIATORS OHNE DURCHFÜHRUNG EINER SUP

Der **Initiator** richtet sein Handeln auf die Erarbeitung des Entwurfs des Straßenkorridors aus. Da kein Umweltbericht erstellt werden muss, kann er das Vorgehen für die Erarbeitung des **Straßenkorridors** grundsätzlich frei wählen. Dennoch gilt es für die beiden zur Beschlussfassung vorzulegenden **Unterlagen** (Entwurf des Straßenkorridors, Erläuterungsbericht) folgendes zu berücksichtigen:

- Der **Erläuterungsbericht** ist jedenfalls zu erstellen und muss das Vorgehen bei der Erarbeitung des Straßenkorridors nachvollziehbar dokumentieren. Für den Fall, dass das Screening keine SUP-Pflicht ergeben hat, ist die entsprechende Begründung anzuführen.
- Der **Straßenkorridor** muss bestimmten Qualitätskriterien (vgl. Tabelle 7) entsprechen, wobei die Einheitlichkeit hinsichtlich der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen als Kriterium entfällt, da keine SUP durchgeführt wird.

Die Tatsache, dass der Erläuterungsbericht keinen Umweltbericht enthält, bedeutet nicht, dass auf die **Integration von Umweltaspekten** und die **Betrachtung von Alternativen** verzichtet werden muss. Eine entsprechende fachliche Auseinandersetzung wird vielmehr empfohlen und kann anlass- und fragestellungsbezogen vorgenommen werden.

### ARBEITSSCHRITTE DES INITIATORS MIT DURCHFÜHRUNG EINER SUP

Der **Initiator** richtet sein Handeln auf die Erarbeitung des Entwurfs des **Straßenkorridors** aus. Er muss einen Umweltbericht erstellen, der sein Vorgehen für die Erarbeitung des Straßenkorridors erheblich determiniert. Der **Erläuterungsbericht**, für den an sich keine spezifischen Vorgaben bestehen, wird thematisch von Inhalten des **Umweltberichts** dominiert.

Der Umweltbericht mit seinen Auswirkungsanalysen und Alternativenbetrachtungen bildet neben verkehrlich-funktionalen und technischen Aspekten die **zentrale fachliche Basis** für die Erarbeitung eines Entwurfs des Straßenkorridors. Der **Straßenkorridor** muss dabei bestimmten Qualitätskriterien (vgl. Tabelle 7) entsprechen.

#### QUALITÄTSKRITERIEN BEI DER ERARBEITUNG EINES STRASSENKORRIDORS

Festlegung klar erkennbarer Anfangs- und Endpunkte bzw. -kanten
Breite max. 200 m, zumindest aber ausreichend für die Straßenachse samt Regelquerschnitt (§ 8 Abs. 2 Straßengesetz)
Möglichkeit von Aussparungen, sofern die Gesamtbreite max. 200 m beträgt
weitgehende Einheitlichkeit hinsichtlich der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen (Anpassungen im Laufe des SUP-Prozesses infolge fortwährend steigender Kenntnisse)
Schaffung von Variationsmöglichkeiten innerhalb des Straßenkorridors, möglichst ohne dadurch Änderungen der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen hervorzurufen
keine Rücksichtnahme auf Grundstücksstrukturen
keine Rücksichtnahme auf Teile eines möglichen konkreten Vorhabens, die über die Straßenachse und den Regelquerschnitt hinausgehen
Ausformung unter Berücksichtigung der technischen Machbarkeit

Tabelle 7: Qualitätskriterien bei der Erarbeitung eines Straßenkorridors

Der **Umweltbericht** enthält demgemäß zumindest folgende Inhalte, die entsprechend der Festlegungen im Scoping ausgearbeitet und verständlich aufbereitet werden:

- Aufgabenstellung und Zielsetzung (vgl. Tabelle 8)
- Beschreibung des Umweltzustands (vgl. Tabelle 9)
- Entwicklung und Darstellung von Alternativen (vgl. Tabelle 10)
- Ermittlung und Beschreibung von Auswirkungen (vgl. Tabelle 11)

- Bewertung von Auswirkungen und Empfehlung für einen Straßenkorridor (vgl. Tabelle 12)
- Entwicklung von Maßnahmen (vgl. Tabelle 13)
- nichttechnische Zusammenfassung

Da der Umweltbericht Teil des **Erläuterungsberichtes** ist und eine **vollständige Integration** der beiden Berichte empfohlen wird, kann ausgehend von den Festlegungen aus dem Scoping eine thematische Erweiterung bzw. Verschneidung mit den typischen Inhalten des Erläuterungsberichts vorgenommen werden.

MINDESTANGABEN IM UMWELTBERICHT: AUFGABENSTELLUNG UND ZIELSETZUNG	
AUSSAGEEBENE	INFORMATIONSGEHALT
KURZDARSTELLUNG DES PLANUNGSAUFGTRAGS	Planungsabsichten
	Planungsraum
	Planungsgenese
DARLEGUNG DER GRÜNDE FÜR DIE DURCHFÜHRUNG EINER SUP	Zusammenfassung Screening bzw. Gründe für Annahme der SUP-Pflicht

Tabelle 8: Mindestangaben im Umweltbericht: Aufgabenstellung und Zielsetzung

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

Tabelle 9: Mindestangaben im Umweltbericht: Beschreibung des Umweltzustands

Nach Abschluss der Konsultationen durch die SUP-Stelle kann eine Anpassung des Entwurfs des Straßenkorridors erforderlich sein; dies, wenn Stellungnahmen in einigen

Punkten kritisch ausfallen. Eine solche Anpassung ist in der Zusammenfassenden Erklärung (vgl. Kapitel 6) zu dokumentieren.

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

Tabelle 10: Mindestangaben im Umweltbericht: Entwicklung und Darstellung von Alternativen

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

Tabelle 11: Mindestangaben im Umweltbericht: Ermittlung und Beschreibung von Auswirkungen



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

Tabelle 12: Mindestangaben im Umweltbericht: Bewertung von Auswirkungen und Empfehlung

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

Tabelle 13: Mindestangaben im Umweltbericht: Entwicklung von Maßnahmen

## 4.3 ARBEITSSCHRITTE DER SUP-STELLE

### AUSLÖSER FÜR DIE TÄTIGKEIT

Die **SUP-Stelle** wird aktiv, wenn das Scoping abgeschlossen ist. Die SUP-Stelle steuert dann die Durchführung der SUP im Zuge der Festlegung des Straßenkorridors auf Basis der durch den Initiator erarbeiteten **Grundlagen** (Entwurf Straßenkorridor, Erläuterungsbericht inkl. Umweltbericht) und **konsultiert** hierzu ausgewählte Umweltstellen.

Wenn im Screening eine Ausnahme von der SUP-Pflicht festgestellt wird, entfallen alle folgenden Arbeitsschritte. Die SUP-Stelle übermittelt lediglich den Entwurf des Straßenkorridors mit Erläuterungsbericht an die Landesregierung zur Beschlussfassung. Die Grundlagen hierfür werden vom Initiator erarbeitet.

### ABWICKLUNG KONSULTATIONEN

#### KONSULTATION DER UMWELTSTELLEN

Nach Erhalt des Entwurfs des Straßenkorridors mit Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) entscheidet die SUP-Stelle, welche **fachlichen Stellungnahmen** für die Durchführung der SUP im Zuge der Festlegung des Straßenkorridors sinnvoll erscheinen. Dafür wählt die SUP-Stelle jene **Umweltstellen** aus, die für die ggst. Fragestellungen relevant sind. Die Umweltstellen ihrerseits nominieren **Sachverständige**. Es ist zweckmäßig, wenn für die Beurteilung des Umweltberichtes dieselben Umweltstellen bzw. Sachverständigen konsultiert werden wie beim vorangegangenen Scoping, da diese Vorkenntnisse zu den Planungszielen und zu relevanten Fragestellungen haben.

Um die Sachverständigen strukturiert und mit Fokus auf die relevanten Fragestellungen einzubeziehen, formuliert die SUP-Stelle anlassbezogen **Prüfbücher bzw. konkrete Fragestellungen**, die sie gemeinsam mit dem

Entwurf des Straßenkorridors und dem Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) an die Umweltstellen übermittelt. Die Prüfbücher bzw. konkreten Fragestellungen decken zumindest folgende Aspekte ab:

- Vollständigkeit (Fokus auf erhebliche Auswirkungen; zeitlicher und räumlicher Untersuchungsrahmen)
- methodische Nachvollziehbarkeit (korrekte Anwendung)
- fachliche Nachvollziehbarkeit (Ergebnisse, Einschätzungen)

Als **Stellungnahmefrist** für die Umweltstellen kann die SUP-Stelle anlassbezogen einen Zeitraum zwischen sechs und acht Wochen festlegen. Bis zum Ablauf dieser Frist müssen die Stellungnahmen der Umweltstellen bei der SUP-Stelle einlangen.

#### *EINBEZIEHUNG DER BETROFFENEN GEMEINDEN, RAUMPLANUNGSGEMEINSCHAFTEN SOWIE DER NATURSCHUTZANWALTSCHAFT*

Neben den Umweltstellen räumt die SUP-Stelle außerdem der betroffenen Öffentlichkeit die Möglichkeit zur Stellungnahme ein, wobei sie abwägt, welche **Gemeinden** und **Raumplanungsgemeinschaften** durch den Straßenkorridor in ihren Interessen wesentlich berührt werden. Bei jenen Gemeinden und Raumplanungsgemeinschaften, auf deren Gebiet der Entwurf des Straßenkorridors zu liegen kommt, wird in jedem Fall von einer wesentlichen Interessensberührung ausgegangen. Den ausgewählten Gemeinden und Raumplanungsgemeinschaften sowie der **Naturschutzanwaltschaft** übermittelt die SUP-Stelle den Entwurf des Straßenkorridors mit dem Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) zur Stellungnahmemöglichkeit. Ein Prüfbuch bzw. konkrete Fragestellungen sind hierbei nicht vorgesehen.

Als **Stellungnahmefrist** für diese Stellen kann die SUP-Stelle anlassbezogen einen Zeitraum zwischen sechs und acht Wochen festlegen. Bis zum Ablauf dieser Frist müssen allfällige Stellungnahmen bei der SUP-Stelle einlangen.

#### ÖFFENTLICHE AUFLAGE UND KUNDMACHUNG DER ÖFFENTLICHEN AUFLAGE

Parallel zur oben erwähnten direkten Einholung von Stellungnahmen legt die SUP-Stelle die erhaltenen Unterlagen (Entwurf Straßenkorridor mit Erläuterungsbericht inkl. Umweltbericht) im **Amt der Landesregierung** zur allgemeinen Einsicht auf. Zudem stellt sie sicher, dass auch die stellungnahmeberechtigten Gemeinden (siehe oben) die erhaltenen Unterlagen im **Gemeindeamt** zur **allgemeinen Einsicht** auflegen. Die SUP-Stelle veranlasst zudem, dass die Auflage im Amtsblatt des Landes Vorarlberg, in den Vorarlberger Tageszeitungen (derzeit in der Regel: Vorarlberger Nachrichten, NEUE Vorarlberger Tageszeitung) und auf der Homepage des Landes Vorarlberg im Internet **kundgemacht** wird. Der Entwurf des Straßenkorridors ist Menschen mit schwerer Sehbehinderung während der Auflagefrist auf Verlangen zu erläutern.

Als **Auflage- und Stellungnahmefrist** für die Öffentlichkeit kann die SUP-Stelle anlassbezogen einen Zeitraum zwischen sechs und acht Wochen festlegen. Bis zum Ablauf dieser Frist müssen allfällige Stellungnahmen bei der SUP-Stelle einlangen.

#### GRENZÜBERSCHREITENDE KONSULTATIONEN

Nach Erhalt des Entwurfs des Straßenkorridors mit Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) stellt die SUP-Stelle fest, ob eine Landesstraße innerhalb des Entwurfs des Straßenkorridors voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf einen **Nachbarstaat** hat. Ist dies der Fall, hängt das weitere Vorgehen davon ab, welcher Nachbarstaat betroffen ist:

- Ist die **Bundesrepublik Deutschland (BRD)** betroffen, so gelten die Bestimmungen des § 10d Raumplanungsgesetz sinngemäß:
  - Das Verfahren wird von österreichischer Seite durch die SUP-Stelle abgewickelt.
  - Die SUP-Stelle übermittelt den Entwurf des Straßenkorridors mit dem Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) an das auf dem Gebiet der BRD zuständige Landesratsamt. Tut dies die SUP-Stelle nicht von sich aus, so können die BRD bzw. das zuständige Landesratsamt die Einleitung grenzüberschreitender Konsultationen einfordern.
  - Die SUP-Stelle und das zuständige Landesratsamt vereinbaren einen angemessenen Zeitraum für die Durchführung der Konsultationen auf dem Gebiet der BRD.
  - Die SUP-Stelle übermittelt alle für die Durchführung der grenzüberschreitenden Konsultationen als erforderlich erachteten Unterlagen.
  - Das zuständige Landesratsamt übermittelt innerhalb des vereinbarten Zeitraums eine gesammelte Stellungnahme als Ergebnis der grenzüberschreitenden Konsultationen.
- Sind die **Schweizerische Eidgenossenschaft** oder das **Fürstentum Liechtenstein** betroffen, so sind die Bestimmungen des § 10d Raumplanungsgesetz **nicht** anzuwenden. Dies, da mangels einer gegenseitigen Einräumung der Teilnahme an einer grenzüberschreitenden SUP keine Notifizierung erfolgen muss. Die SUP-Stelle entscheidet in diesem Fall, ob und in welcher Form grenzüberschreitende Konsultationen (freiwillig) angeboten werden.

- Das **Bundesland Tirol** ist kein Nachbarstaat im Sinne der SUP-RL. Bei grenzüberschreitenden Auswirkungen entscheidet die SUP-Stelle anlassbezogen über die Einbeziehung Tirols im Zuge der Konsultationen.
- Befindet die SUP-Stelle, dass die Interessen von **Gemeinden** im Bundesland Tirol oder in Nachbarstaaten wesentlich berührt werden – nicht aber voraussichtlich erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind –, entscheidet die SUP-Stelle anlassbezogen über die Einbeziehung dieser Gemeinden über das zuständige Landesratsamt, die entsprechende Kantonsverwaltung, die entsprechende Stelle im Fürstentum Liechtenstein oder das Amt der Tiroler Landesregierung.

In den drei letztgenannten Fällen werden das Vorgehen im Rahmen der Konsultationen sowie die **Stellungnahmefrist** bilateral festgelegt. Bis zum Ablauf dieser Frist müssen allfällige Stellungnahmen bei der SUP-Stelle einlangen.

#### BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHMEN

Aufbauend auf die eingelangten Stellungnahmen formuliert die SUP-Stelle eine **Zusammenfassende Erklärung** als Teil der Entscheidungsvorbereitung (vgl. Kapitel 6). Der Initiator kann zu diesem Zeitpunkt – auf eine entsprechende Aufforderung seitens der SUP-Stelle hin – noch eine Anpassung des Entwurfs des Straßenkorridors vornehmen, die in der Zusammenfassenden Erklärung (vgl. Kapitel 6) zu dokumentieren ist. Die SUP-Stelle übermittelt den endgültigen Entwurf des Straßenkorridors, den Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht), die eingelangten Stellungnahmen sowie die Zusammenfassende Erklärung an die Landesregierung zur **Beschlussfassung**.

# 5 VERTRÄGLICHKEITSABSCHÄTZUNG, VERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

## 5.1 FUNKTION IM VERFAHREN UND VERFAHRENSSCHRITTE

Die **Verträglichkeitsabschätzung** und ggf. **Verträglichkeitsprüfung** (gemeinsam kurz „Plan-NVP“) sind im engeren Sinne weder Verfahrenselemente bei der Festlegung eines Straßenkorridors noch bei einer allfällig in deren Zuge durchgeführten SUP. Allerdings normiert § 10 Abs. 6 Straßengesetz (unter Verweis auf § 10e Abs. 2 bis 4 Raumplanungsgesetz), dass bei voraussichtlich erheblichen Auswirkungen eines Straßenkorridors auf ein Europaschutzgebiet dessen Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Gebietes zu prüfen ist. Diese Prüfung von Plänen geht auf die Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, kurz **FFH-RL**, zurück, die auch für Straßenkorridore anzuwenden ist.

Ergibt die Verträglichkeitsprüfung, dass ein Europaschutzgebiet als solches beeinträchtigt wird, ist eine **Beschlussfassung** des Straßenkorridors durch die Landesregierung nur unter sehr **eingeschränkten Bedingungen** (überwiegendes öffentliches Interesse, Fehlen einer Alternativlösung, Ausgleichsmaßnahmen) zulässig.

Die „Plan-NVP“ kann erst nach Vorlage eines **konkreten Entwurfs des Straßenkorridors** erfolgen und muss **vor der Erstellung der Zusammenfassenden Erklärung** durch die SUP-Stelle abgeschlossen sein. Sie ist zudem nur in solchen Verfahren anzunehmen, in denen im Zuge der Festlegung des Straßenkorridors eine **SUP** durchgeführt wird. Verfahren ohne SUP können praktisch nie eine „Plan-NVP“ hervorrufen, da das Vorliegen entsprechender Verdachtsfälle oder offensichtlicher Tatbestände bereits im Rahmen des Screenings erkannt werden und damit unweigerlich zur Durchführung einer SUP führen muss.

Die **SUP-Stelle** führt die Verträglichkeitsabschätzung und Verträglichkeitsprüfung nach Vorliegen des konkreten Straßenkorridors – zeitgleich zu den Konsultationen

zum Entwurf des Straßenkorridors mit Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) – durch. Der Initiator hat dabei die Aufgabe, seinerseits **Standpunkte** zur Verträglichkeitsabschätzung und Verträglichkeitsprüfung als Grundlagen für die Beurteilung durch die SUP-Stelle zu erarbeiten. Die explizite **Zustimmung** der SUP-Stelle zu einem Entwurf eines Straßenkorridors ist Voraussetzung, dass der Straßenkorridor der Landesregierung zur Beschlussfassung vorgelegt wird.

**Während also das Ergebnis der SUP für eine spätere Beschlussfassung nicht bindend ist, macht ein negatives Ergebnis der „Plan-NVP“ den Beschluss eines Straßenkorridors unmöglich.**

Für die „Plan-NVP“ sind folgende **Verfahrens- und Arbeitsschritte** (vgl. Abbildung 16) vorgesehen:

- Auslöser: Feststellung des Initiators bzw. der SUP-Stelle – spätestens im Zuge der Erstellung des Umweltberichts –, dass erhebliche Beeinträchtigungen eines Europaschutzgebiets nicht offensichtlich auszuschließen sind
- Verfassen eines Standpunkts zur Verträglichkeitsabschätzung durch den Initiator zur Frage, ob ein Europaschutzgebiet erheblich beeinträchtigt werden könnte
- Durchführung der Verträglichkeitsabschätzung durch die SUP-Stelle mit Einholung von Stellungnahmen zu den Auswirkungen bei der Abt. IVe Umweltschutz des Amts der Landesregierung oder der betroffenen Bezirkshauptmannschaft durch die SUP-Stelle
- Auswertung der gesammelten Stellungnahmen zur Verträglichkeitsabschätzung durch die SUP-Stelle
- allenfalls Verfassen eines Standpunkts zur Verträglichkeitsprüfung durch den Initiator zur

Frage, ob das Gebiet als solches nach Maßgabe der Erhaltungsziele des Gebiets beeinträchtigt wird

- allenfalls Durchführung der Verträglichkeitsprüfung durch die SUP-Stelle mit Einholung von Stellungnahmen zu den Auswirkungen auf das Europaschutzgebiet bei der Abt. IVe Umweltschutz des Amts der Landesregierung oder der betroffenen Bezirkshauptmannschaft

- allenfalls Auswertung der gesammelten Stellungnahmen zur Verträglichkeitsprüfung durch die SUP-Stelle

- allenfalls Prüfung der Ausnahmetatbestände durch die SUP-Stelle

Wie bereits oben erwähnt, ist die explizite **Zustimmung der SUP-Stelle** zum Entwurf des Straßenkorridors nach Abschluss der „Plan-NVP“ unbedingte **Voraussetzung für die Beschlussfassung des Straßenkorridors** durch die Landesregierung.

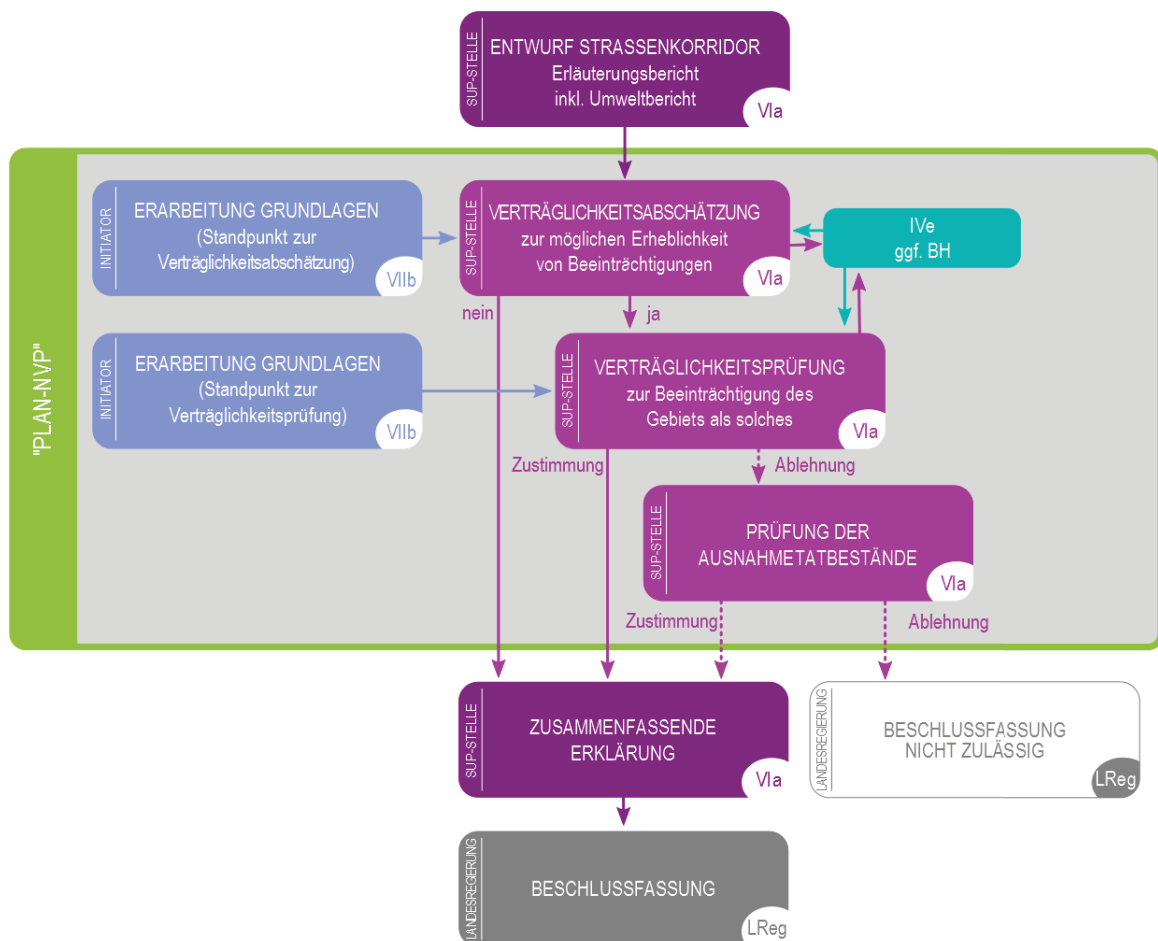


Abbildung 16: Verfahrensablauf „Plan-NVP“

## 5.2 ARBEITSSCHRITTE DES INITIATORS

Wenn aus dem Screening und dem Scoping hervorgeht, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Europaschutzgebiets durch den Straßenkorridor nicht offensichtlich auszuschließen sind, muss die SUP-Stelle jedenfalls eine Verträglichkeitsabschätzung durchführen. Die Grundlage dafür bildet ein knapper **Standpunkt zur Verträglichkeitsabschätzung**, den der **Initiator** erarbeitet. Darin verweist er auf die Angaben aus dem **Umweltbericht** und formuliert seine Sichtweise, ob erhebliche Beeinträchtigungen eines Europaschutzgebiets möglich bzw. auszuschließen sind. Der Standpunkt zur Verträglichkeitsabschätzung ist jedoch nicht Teil des Umweltberichts; dieser dient nur zur fachlichen Erläuterung des Standpunktes.

Wenn die Verträglichkeitsabschätzung durch die SUP-Stelle ergibt, dass erhebliche Beeinträchtigungen eines Europaschutzgebiets nicht auszuschließen sind, so muss die SUP-Stelle auch eine Verträglichkeitsprüfung durchführen. Die Grundlage dafür bildet ein ebenfalls knapper **Standpunkt zur Verträglichkeitsprüfung**, den der Initiator erarbeitet. Darin verweist er auf die Angaben aus dem **Umweltbericht** und formuliert seine – in der Regel gefestigte – Sichtweise, dass zwar Auswirkungen auf ein

Europaschutzgebiet möglich, allerdings mit Blick auf die Erhaltungsziele des Gebiets keine Beeinträchtigungen des Europaschutzgebiets als solches zu erwarten sind. Alternativ räumt er eine Beeinträchtigung des Gebiets als solches ein. Schließt sich die SUP-Stelle dieser letztgenannten Ansicht an, muss sie mögliche Ausnahmetatbestände prüfen. Der Standpunkt zur Verträglichkeitsprüfung ist jedoch nicht Teil des Umweltberichts; dieser dient nur zur fachlichen Erläuterung des Standpunktes.

In einer allfälligen Prüfung der Ausnahmetatbestände wirkt der Initiator nicht mit. Sowohl die Verträglichkeitsprüfung als auch die Prüfung der Ausnahmetatbestände als auch die Konsultationen und Stellungnahmeverfahren zum Entwurf des Straßenkorridors mit Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) können ergeben, dass gewisse erhebliche Beeinträchtigungen durch eine **Anpassung des Straßenkorridors** vermieden oder verringert werden können. In diesem Fall kann der Initiator – auf eine entsprechende Aufforderung seitens der SUP-Stelle hin – noch eine Anpassung des Entwurfs des Straßenkorridors vornehmen, die in der Zusammenfassenden Erklärung (vgl. Kapitel 6) zu dokumentieren ist.

## 5.3 ARBEITSSCHRITTE DER SUP-STELLE

### AUSLÖSER FÜR DIE TÄTIGKEIT

Die **SUP-Stelle** wird aktiv, wenn der Initiator oder sie selbst – spätestens im Zuge der Erstellung des Umweltberichts – feststellt, dass erhebliche Beeinträchtigungen eines Europaschutzgebiets nicht offensichtlich auszuschließen sind.

Die SUP-Stelle führt dann eine „Plan-NVP“ auf Basis der durch den Initiator erarbeiteten **Grundlagen** (Standpunkt zur Verträglichkeitsabschätzung, allenfalls

Standpunkt zur Verträglichkeitsprüfung) durch und holt hierzu **Stellungnahmen** bei der Abt. IVe Umweltschutz des Amts der Landesregierung oder der betroffenen Bezirkshauptmannschaft ein.

### ABWICKLUNG VERTRÄGLICHKEITSABSCHÄTZUNG

Nach Erhalt des Standpunkts zur Verträglichkeitsabschätzung holt die SUP-Stelle eine fachliche Stellungnahme bei der **Abt. IVe Umweltschutz des Amts der Landesregierung** oder der betroffenen **Bezirkshauptmannschaft**



ein. Sofern eine Sachverständige bzw. ein Sachverständiger in einer der beiden Stellen ohnedies als Umweltstelle im Rahmen der Konsultationen der SUP fungiert, ist es zweckmäßig, dieselbe bzw. denselben auch für die Verträglichkeitsabschätzung zu kontaktieren.

Um die Sachverständige bzw. den Sachverständigen strukturiert und mit Fokus auf die relevanten Fragestellungen einzubeziehen, formuliert die SUP-Stelle anlassbezogen ein **Prüfbuch bzw. konkrete Fragestellungen**, die sie gemeinsam mit dem Entwurf des Straßenkorridors mit Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) sowie dem Standpunkt zur Verträglichkeitsabschätzung zur Stellungnahme übermittelt. Das Prüfbuch bzw. die konkreten Fragestellungen zielen dabei auf die Nachvollziehbarkeit des Standpunkts zur Verträglichkeitsabschätzung ab und können Teil des Prüfbuchs bzw. konkreter Fragestellungen aus den Konsultationen der SUP sein.

Als **Stellungnahmefrist** kann die SUP-Stelle anlassbezogen einen angemessenen Zeitraum – bis zu vier Wochen – festlegen. Bis zum Ablauf dieser Frist muss die Stellungnahme bei der SUP-Stelle einlangen.

Aus der eingelangten Stellungnahme heraus formuliert die SUP-Stelle ihre **Abschätzung**, ob erhebliche Beeinträchtigungen eines Europaschutzgebiets möglich bzw. nicht auszuschließen sind. Trifft dies zu, muss die SUP-Stelle eine Verträglichkeitsprüfung durchführen. Andernfalls stimmt sie dem Entwurf des Straßenkorridors explizit zu.

#### ABWICKLUNG VERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

Wenn die Verträglichkeitsabschätzung ergibt, dass erhebliche Beeinträchtigungen eines Europaschutzgebiets nicht auszuschließen sind, verfasst der Initiator einen **Standpunkt zur Verträglichkeitsprüfung**. Nach dessen Erhalt wickelt die SUP-Stelle die Verträglichkeitsprüfung analog zur Verträglichkeitsabschätzung ab (siehe oben). Es werden dabei dieselben Stellen beigezogen.

Als **Stellungnahmefrist** kann die SUP-Stelle anlassbezogen einen angemessenen Zeitraum – bis zu vier Wochen – festlegen. Bis zum Ablauf dieser Frist muss die Stellungnahme bei der SUP-Stelle einlangen.

Aus der eingelangten Stellungnahme heraus stellt die SUP-Stelle eine **Beeinträchtigung des Europaschutzgebiets als solches nach Maßgabe der Erhaltungsziele des Gebiets fest oder schließt eine solche aus**. Ersterer Fall muss zur strikten Ablehnung des Straßenkorridors führen, sofern nicht ein Ausnahmetatbestand nach § 10 Abs. 6 Straßengesetz iVm § 10e Abs. 3 Raumplanungsgesetz greift.

#### ABWICKLUNG DER PRÜFUNG DER AUSNAHMETATBESTÄNDE

Wenn die Verträglichkeitsprüfung in eine Ablehnung des Straßenkorridors mündet, führt die SUP-Stelle eine **Prüfung der Ausnahmetatbestände** durch (vgl. § 10e Abs. 3 Raumplanungsgesetz). Diese Prüfung erfolgt durch die SUP-Stelle, wobei der Initiator nur insofern mitwirkt, als er die erforderlichen Grundlagen erarbeiten kann um aufzuzeigen, warum zum konkreten Straßenkorridor keine das Europaschutzgebiet weniger beeinträchtigende Alternative besteht.

Nach abgeschlossener Prüfung möglicher Ausnahmetatbestände **stimmt die SUP-Stelle dem Straßenkorridor final zu oder lehnt ihn ab**. Die Verträglichkeitsprüfung, die Prüfung der Ausnahmetatbestände aber auch die eingeholten Stellungnahmen zum Entwurf des Straßenkorridors mit Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) können ergeben, dass gewisse erhebliche Beeinträchtigungen durch **Anpassungen des Straßenkorridors** vermieden oder verringert werden können. Es liegt – auf eine entsprechende Aufforderung seitens der SUP-Stelle hin – in der Sphäre des Initiators zu beurteilen, ob entsprechende Anpassungen für ihn realisierbar und zweckmäßig sind. Allfällige Anpassungen des Entwurfs des Straßenkorridors sind in der Zusammenfassenden Erklärung (vgl. Kapitel 6) zu dokumentieren.

## 6 ENTSCHEIDUNGSVORBEREITUNG, ZUSAMMENFASSENDE ERKLÄRUNG

### 6.1 FUNKTION IM VERFAHREN UND VERFAHRENSSCHRITTE

Die Entscheidungsvorbereitung ist jener Zeitpunkt im Verfahren, in dem der **Mehrwert der SUP** für die Qualität von Planungsverfahren am deutlichsten zum Vorschein tritt. Entsprechend tritt sie als Verfahrenselement nur dann in Erscheinung, wenn im Zuge der Festlegung des Straßenkorridors eine SUP durchgeführt wird.

Im Zuge der Entscheidungsvorbereitung wird zusammenfassend dargelegt, wie ausgehend von einem relativ **abstrakten Planungsauftrag** ein **konkreter Entwurf für einen Straßenkorridor** erarbeitet wurde, dessen Umweltauswirkungen einem transparenten Ermittlungs- und Beurteilungsprozess unterzogen wurden. Aus diesem Grund heißt das Kernprodukt, das im Zuge der Entscheidungsvorbereitung erarbeitet wird, auch **Zusammenfassende Erklärung**.

Besondere Aufmerksamkeit kommt bei der Entscheidungsvorbereitung all jenen **Verfahrenselementen** zu, die die Befassung mit möglichen **Auswirkungen** des Vorhabens, die Behandlung denkbarer **Alternativen** und die Einbindung relevanter **Fachstellen** und der allgemeinen **Öffentlichkeit** zum Gegenstand haben. Es wird möglichst gezeigt, welchen **Einfluss** die Berücksichtigung vielfältiger Aspekte und die Pflege eines breit angelegten Beteiligungsprozesses auf die **Entscheidungsfindung** haben bzw. hatten.

Die Zusammenfassende Erklärung wird unter **Rückgriff auf alle verfügbaren Unterlagen** erstellt, die **Einfluss auf die letztendliche Entscheidung** ausgeübt haben:

- zuallererst der Straßenkorridor als Entwurf und letztendlich beschlossene Planungsgrundlage
- der Erläuterungsbericht und aus diesem v. a. der Umweltbericht

- alle Stellungnahmen aus den Konsultations- und Stellungnahmeverfahren zum Entwurf des Straßenkorridors mit Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht)
- das Screening-Dokument, die Stellungnahmen hierzu und die abschließende Beurteilung der SUP-Pflicht
- das Scoping-Dokument, die Stellungnahmen hierzu und die abschließende Zusammenfassung relevanter Einwände, Ergänzungsvorschläge und Hinweise zum Untersuchungsrahmen
- allenfalls die Standpunkte zur Verträglichkeitsabschätzung und Verträglichkeitsprüfung, die Stellungnahmen hierzu sowie die Entscheidungen der SUP-Stelle aus Verträglichkeitsabschätzung und Verträglichkeitsprüfung

Die SUP-Stelle fasst gestützt auf die oben erwähnten Ergebnisse die **Zusammenfassende Erklärung** und legt diese der Landesregierung vor. Die endgültige Entscheidung über den Straßenkorridor trifft die Landesregierung, wobei der Nachweis, welchen Einfluss bestimmte Informationen, Festlegungen und Stellungnahmen zu welchem Zeitpunkt auf die Entscheidungsfindung ausgeübt haben, große Bedeutung hat.

Für die Entscheidungsvorbereitung sind folgende **Verfahrens- und Arbeitsschritte** vorgesehen:

- Auslöser: Vorliegen und Auswertung aller Stellungnahmen aus den Konsultationen zur SUP und allenfalls zur „Plan-NVP“, Umsetzung allfälliger Anpassungen des Entwurfs des Straßenkorridors sowie Zustimmung der SUP-Stelle zum Entwurf des Straßenkorridors als Ergebnis der „Plan-NVP“
- Verfassen einer Zusammenfassenden Erklärung durch die SUP-Stelle

- Übermittlung des Entwurfs des Straßenkorridors, des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht), der eingelangten Stellungnahmen und der Zusammenfassenden Erklärung durch die SUP-Stelle an die Landesregierung zur Beschlussfassung
- Beschluss des Straßenkorridors und öffentliche Auflage des Straßenkorridors und der Zusammenfassenden Erklärung durch die Landesregierung

Das **Ergebnis** der Entscheidungsvorbereitung ist die **Übermittlung** des Entwurfs des Straßenkorridors, des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht), der Stellungnahmen und der Zusammenfassenden Erklärung an die Landesregierung als **Grundlage der Beschlussfassung des Straßenkorridors**.

## 6.2 ARBEITSSCHRITTE DES INITIATORS

Der **Initiator** tritt bei der Entscheidungsvorbereitung im Rahmen der SUP nicht in Erscheinung.

## 6.3 ARBEITSSCHRITTE DER SUP-STELLE

### AUSLÖSER FÜR DIE TÄTIGKEIT

Die **SUP-Stelle** wird erst aktiv, wenn alle dem Kapitel 6 vorgelagerten **Verfahrensschritte abgeschlossen** sind. Dann verfasst sie die Zusammenfassende Erklärung. Abschließend bereitet sie den Entwurf des Straßenkorridors, den Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht), die eingelangten Stellungnahmen und die Zusammenfassende Erklärung zur Übermittlung an die Landesregierung vor.

### ABWICKLUNG ZUSAMMENFASSENDE ERKLÄRUNG

Die **SUP-Stelle** bezieht für die Erstellung des Entwurfs der Zusammenfassenden Erklärung all jene **Informationen** ein, die im Zuge der Festlegung des Straßenkorridors mit SUP gewonnen wurden. Das Ausmaß der Würdigung dieser Informationen obliegt dabei grundsätzlich der SUP-Stelle.

Die **Zusammenfassende Erklärung** enthält dabei zumindest die in Tabelle 14 enthaltenen Informationen, die hinreichend ausführlich dargelegt sein müssen, um der Landesregierung für ihre Beschlussfassung einen nachvollziehbaren Eindruck vom abgewickelten

Planungsverfahren zu vermitteln und die Entscheidungsfindung für die anschließende Veröffentlichung zu dokumentieren.

Im Anschluss an die **Beschlussfassung des Straßenkorridors** durch die Landesregierung **verständigt** die Abt. Ib Verkehrsrecht des Amts der Landesregierung sämtliche betroffenen Fachabteilungen und Dienststellen sowie im Falle grenzüberschreitender Konsultationen die betroffenen Nachbarstaaten über die Beschlussfassung. Sie veranlasst darüber hinaus die **öffentliche Auflage** des beschlossenen Straßenkorridors und der Zusammenfassenden Erklärung beim Amt der Landesregierung und im Internet auf der Homepage des Landes Vorarlberg.

MINDESTANGABEN IN DER ZUSAMMENFASSENDE ERKLÄRUNG	
AUSSAGEEBENE	INFORMATIONSGEHALT
<b>AUSGANGSLAGE UND AUSLÖSER</b>	Planungsauftrag (Planungsabsichten, Planungsraum, Planungsgenese) Grund für Durchführung einer SUP (Resümee Screening)
<b>ZUSAMMENFASSUNG VERFAHRENSSCHRITTE</b>	Kerninhalte verfasster Dokumente Kommunikationsprozess (öffentliche Auflage, aktive Beiziehung, Art und Umfang der Stellungnahmen, ggf. Abstimmungsgespräche oder Begehungen) Zeitraumen, Fristen Beteiligte
<b>ZUSAMMENFASSUNG DOKUMENTE DES INITIATORS</b>	Entwurf Straßenkorridor Kerninhalte des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht)
<b>ZUSAMMENFASSUNG STELLUNGNAHMEN</b>	(gesammelte) Aufbereitung der Kernaussagen Würdigung der Relevanz ggf. Nachweis der erfolgten Anpassung des Straßenkorridors
<b>ZUSAMMENFASSUNG „PLAN-NVP“</b>	Verträglichkeit mit Erhaltungszielen von Europaschutzgebieten
<b>VORSCHLAG FÜR BESCHLUSSFASSUNG DURCH LANDESREGIERUNG</b>	Begründung ggf. Maßnahmen, die Voraussetzung für eine positive Beurteilung des Straßenkorridors sind

Tabelle 14: Mindestangaben in der Zusammenfassenden Erklärung

# BEGRIFFSREGISTER

**AUSWIRKUNG**, synonym mit **UMWELTAUSWIRKUNG**  
Als Auswirkung wird jede Veränderung des → Umweltzustandes gewertet, die ausgehend von einem Landesstraßenvorhaben, für das ein → Straßenkorridor die Planungsgrundlage ist, zu erwarten ist. Die → SUP befasst sich nur mit voraussichtlich → erheblichen, sowohl positiven als auch negativen Auswirkungen, die im → Umweltbericht ermittelt, beschrieben und bewertet werden.

**ERHEBLICHKEIT**, **ERHEBLICH** Die voraussichtliche Erheblichkeit von Auswirkungen steht im Mittelpunkt der → UEP und der → SUP. Die → SUP behandelt vorrangig voraussichtlich erhebliche → Auswirkungen. Eine Auswirkung ist voraussichtlich erheblich, wenn unter Betrachtung der Sensibilität im betroffenen Raum und der Intensität des Eingriffes das durchschnittliche, üblicherweise erwartbare Ausmaß der Beeinträchtigung überschritten wird. Dafür steht in der → UEP ein definiertes Beurteilungsschema zur Verfügung. Dieses kommt in der → Verträglichkeitsabschätzung jedoch nicht zum Einsatz, da hier ein anderer Erheblichkeitsbegriff zur Anwendung kommt.

**ERLÄUTERUNGSBERICHT** Der Erläuterungsbericht wird vom → Initiator verfasst und umfasst die Darlegung aller Erwägungen, die für den Entwurf des → Straßenkorridors getroffen wurden. Wird keine → SUP durchgeführt, beschränkt sich der Erläuterungsbericht auf technische und verkehrliche Beschreibungen sowie die Begründung, dass keine SUP-Pflicht besteht. Wird eine → SUP durchgeführt, dann ist der → Umweltbericht Teil des Erläuterungsberichts und gemeinsam mit diesem Grundlage der → Konsultationen zum Entwurf des → Straßenkorridors.

**GERINGFÜGIGE ÄNDERUNG** Die geringfügige Änderung eines bestehenden → Straßenkorridors ist eine von zwei möglichen Voraussetzungen, die im → Screening eine → UEP auslöst. Mit festgelegten

Kriterien wird das Vorliegen dieser Voraussetzung im → Screening überprüft.

**INITIATOR** Der Initiator ist in der Regel Empfänger eines → Planungsauftrags und damit maßgeblich an der Erarbeitung des → Straßenkorridors einschließlich des → Erläuterungsberichts beteiligt. Er erarbeitet die Grundlagen für das → Screening, eine allfällige → SUP sowie allenfalls eine → Verträglichkeitsabschätzung und eine → Verträglichkeitsprüfung. Als Initiator kann ausschließlich die Abt. VIIb des Amts der Landesregierung auftreten.

**KONSULTATIONEN** Konsultationen finden sowohl zum → Screening als auch zur → SUP statt. Die → SUP-Stelle konsultiert dabei → Umweltstellen. Gegenstand der Konsultationen sind stets vom → Initiator erarbeitete Grundlagen (→ Screening-Dokument, → Scoping-Dokument, → Umweltbericht), zu deren Inhalt die → SUP-Stelle Fragestellungen an die → Umweltstellen formuliert.

**NUTZUNG EINES KLEINEN GEBIETES AUF LOKALER EBENE** Die Nutzung eines kleinen Gebietes auf lokaler Ebene durch einen → Straßenkorridor ist eine von zwei möglichen Voraussetzungen, die im → Screening eine → UEP auslöst. Mit festgelegten Kriterien wird das Vorliegen dieser Voraussetzung im → Screening überprüft.

**ÖFFENTLICHKEIT** Die Öffentlichkeit umfasst jede natürliche oder juristische Person, die infolge der öffentlichen Auflage im Rahmen der → SUP eine Stellungnahme abgibt. Die Gewährung dieser Stellungnahmemöglichkeit stellt das Mindestmaß der Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der → SUP dar.

**„PLAN-NVP“** Die „Plan-NVP“ wird von der → SUP-Stelle unter Mitwirkung der Abt. IVe des Amts der

Landesregierung oder der betroffenen Bezirkshauptmannschaft durchgeführt, wenn nicht offensichtlich ausgeschlossen werden kann, dass ein Landesstraßenvorhaben, für das ein → Straßenkorridor die Planungsgrundlage ist, → erhebliche Beeinträchtigungen auf ein Europaschutzgebiet hat. Sie umfasst eine → Verträglichkeitsabschätzung und allenfalls eine → Verträglichkeitsprüfung.

**PLANUNGSaufTRAG** Der Planungsauftrag ist in der Regel der Ausgangspunkt für die Festlegung eines → Straßenkorridors. Er wird dem → Initiator vom zuständigen Mitglied der Landesregierung erteilt und enthält zumindest Angaben zu den → Planungszielen. Der → Initiator legt dazu einen → Planungsraum fest und dokumentiert die Planungsgeschichte.

**PLANUNGSRAUM** Der Planungsraum wird nach Erteilung des → Planungsauftrages vom → Initiator ausformuliert und ist damit Teil des → Planungsauftrages. Er umfasst jenes Gebiet, das für die Realisierung der → Planungsziele durch die Festlegung eines → Straßenkorridors geeignet erscheint.

**PLANUNGSZIELE** Die Planungsziele bilden den inhaltlichen Kern des → Planungsauftrags bei seiner Erteilung. Sie betreffen meist die Behebung identifizierter verkehrlicher Probleme oder die Verfolgung politisch formulierter Entwicklungsabsichten für das Verkehrsnetz durch einen Eingriff in das Landesstraßennetz.

**SACHVERSTÄNDIGE** Sachverständige werden bei → Konsultationen von → Umweltstellen nominiert, um Fragestellungen der → SUP-Stelle zu beantworten. Als Sachverständige können seitens der → Umweltstellen befugte Personen innerhalb oder außerhalb der Abteilungen und nachgeordneten Dienststellen des Amts der Landesregierung benannt oder beauftragt werden.

**SCOPING** Das Scoping dient der Festlegung des Untersuchungsrahmens zu Beginn einer → SUP. Dabei werden Umfang und Detaillierungsgrad der in den → Umweltbericht aufzunehmenden Informationen festgelegt. Das Scoping wird von der → SUP-Stelle auf Basis der vom → Initiator erarbeiteten Grundlagen durchgeführt und sieht → Konsultationen vor.

**SCOPING-DOKUMENT** Das Scoping-Dokument wird vom → Initiator verfasst und dokumentiert die im → Scoping getroffenen Festlegungen. Es ist Grundlage für die → Konsultationen zum → Scoping.

**SCREENING** Das Screening dient der Feststellung, ob im Zuge der Festlegung eines → Straßenkorridors eine → SUP durchzuführen ist. Es ist somit nicht Teil der → SUP, sondern dieser vorgelagert. Sind bestimmte Voraussetzungen, wie die → geringfügige Änderung eines bestehenden → Straßenkorridors oder die → Nutzung eines kleinen Gebietes auf lokaler Ebene durch einen → Straßenkorridor, erfüllt, so ist eine →UEP als fachlicher Kern des Screenings durchzuführen. Das Screening wird von der → SUP-Stelle auf Basis der vom → Initiator erarbeiteten Grundlagen durchgeführt und sieht → Konsultationen vor.

**SCREENING-DOKUMENT** Das Screening-Dokument wird vom → Initiator verfasst und dokumentiert die im → Screening vorgenommenen Untersuchungen. Es ist Grundlage für die → Konsultationen zum → Screening.

**SONSTIGE STELLUNGNAHMEBERECHTIGTE** Sonstige Stellungnahmeberechtigte werden bei → Konsultationen im Rahmen der → SUP durch die → SUP-Stelle direkt kontaktiert oder durch eine Kundmachung über die Möglichkeit der Abgabe einer Stellungnahme informiert. Als Sonstige Stellungnahmeberechtigte gelten betroffene



Gemeinden und Raumplanungsgemeinschaften, die Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg sowie die allgemeine → Öffentlichkeit.

**STRASSENKORRIDOR** Der Straßenkorridor ist die Planungsgrundlage für eine Verordnung zur Erklärung einer Landesstraße. Er wird durch den → Initiator auf Basis eines → Planungsauftrags erarbeitet und durch die Landesregierung beschlossen. Im Rahmen der Erarbeitung eines Straßenkorridors kann eine → SUP erforderlich sein. Ein Straßenkorridor darf höchstens 200 m breit sein und muss zumindest Raum für die Straßenachse samt Regelquerschnitt einer möglichen Landesstraße bieten.

**STANDPUNKT ZUR VERTRÄGLICHKEITSABSCHÄTZUNG** Der Standpunkt zur Verträglichkeitsabschätzung wird vom → Initiator verfasst und enthält dessen Einschätzung, ob ein → Straßenkorridor, der Planungsgrundlage für ein Landesstraßenvorhaben ist, ein Europaschutzgebiet erheblich → beeinträchtigen könnte. Er ist Grundlage der → Verträglichkeitsabschätzung und verweist auf die Angaben aus dem → Umweltbericht.

**STANDPUNKT ZUR VERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG** Der Standpunkt zur Verträglichkeitsprüfung wird vom → Initiator verfasst und begründet die Einschätzung des → Initiators, ob ein Straßenkorridor, der Planungsgrundlage für ein Landesstraßenvorhaben ist, ein Europaschutzgebiet als solches nach Maßgabe der Erhaltungsziele des Gebiets beeinträchtigt. Er ist Grundlage der → Verträglichkeitsprüfung und verweist auf die Angaben aus dem → Umweltbericht.

**STRATEGISCHE UMWELTPRÜFUNG**, kurz SUP Die SUP ist eine Entscheidungshilfe, die fallweise von der → SUP-Stelle in den Erarbeitungsprozess eines → Straßenkorridors integriert werden muss. Sie stellt dabei sicher, dass Umwelterwägungen im weitesten

Sinne bei der Beschlussfassung eines → Straßenkorridors berücksichtigt werden. Ob eine SUP durchzuführen ist, wird im → Screening untersucht. Die SUP sieht ein → Scoping, die Erarbeitung eines → Umweltberichts, → Konsultationen, die Beteiligung der → Öffentlichkeit und die Erstellung einer → Zusammenfassenden Erklärung vor.

SUP, siehe Strategische Umweltprüfung

**SUP-STELLE** Die SUP-Stelle steuert das → Screening und eine allfällige → SUP und führt allenfalls eine → „Plan-NVP“ durch. Sie zieht im Rahmen von → Konsultationen → Umweltstellen bei und verantwortet die Beteiligung der → Öffentlichkeit. Als Autorin der → Zusammenfassenden Erklärung zeichnet sie sich für die korrekte Durchführung einer SUP und einer allfälligen → „Plan-NVP“ verantwortlich. Als SUP-Stelle kann ausschließlich die Abt. VIa des Amts der Landesregierung auftreten.

UEP, siehe Umwelterheblichkeitsprüfung

UMWELTAUSWIRKUNG, siehe Auswirkung

**UMWELTBERICHT** Der Umweltbericht wird vom → Initiator verfasst und beinhaltet im Kern die Untersuchung der voraussichtlich → erheblichen → Auswirkungen eines → Straßenkorridors und seiner Alternativen. Er ist Teil des → Erläuterungsberichts und gemeinsam mit diesem Grundlage der → Konsultationen zum Entwurf des → Straßenkorridors.

**UMWELTERHEBLICHKEITSPRÜFUNG**, kurz UEP Die UEP bildet den fachlichen Kern des → Screenings. Sie wird nur durchgeführt, wenn zumindest eine von zwei möglichen Voraussetzungen, die → geringfügige Änderung eines bestehenden → Straßenkorridors oder die → Nutzung eines kleinen Gebietes auf lokaler Ebene durch einen → Straßenkorridor, erfüllt

ist. In der UEP wird beurteilt, ob in einem → Planungsraum besondere räumliche bzw. natürliche Gegebenheiten bestehen, die bei der Erfüllung des → Planungsauftrags erhebliche → Umweltauswirkungen erwarten lassen. Ist dies der Fall, ist eine → SUP durchzuführen.

**UMWELTSTELLEN** Umweltstellen werden bei → Konsultationen im Rahmen des → Screenings und der → SUP durch die → SUP-Stelle anlassbezogen für die Abgabe von Stellungnahmen ausgewählt und herangezogen. Sie nominieren ihrerseits → Sachverständige, um die Fragestellungen der → SUP-Stelle zu beantworten. Als Umweltstellen können ausschließlich Abteilungen und nachgeordnete Dienststellen des Amts der Landesregierung, die mit Umweltaufgaben betraut sind, ausgewählt werden.

**UMWELTZUSTAND** Der Umweltzustand umfasst alle Raum- und Umwelaspekte im → Untersuchungsraum, auf die ein → Straßenkorridor, der Planungsgrundlage für ein Landesstraßenvorhaben ist, voraussichtlich → erhebliche → Auswirkungen haben kann. Die relevanten Aspekte des Umweltzustands werden im → Umweltbericht dargestellt.

**UNTERSUCHUNGSRAUM** Der Untersuchungsraum wird vom → Initiator im → Scoping als Teil der Systemabgrenzung festgelegt. Er umfasst jenes Gebiet, das für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich → erheblicher → Auswirkungen im → Umweltbericht betrachtet wird. Da der Untersuchungsraum wirkungsbezogen ist, kann er deutlich über den → Planungsraum hinausgehen.

**VERTRÄGLICHKEITSABSCHÄTZUNG** Die Verträglichkeitsabschätzung wird von der → SUP-Stelle unter Mitwirkung der Abt. IVe des Amts der Landesregierung oder der betroffenen Bezirkshauptmannschaft durchgeführt und ist Teil der → „Plan-NVP“. Sie dient der Abschätzung, ob ein → Straßenkorridor, der Planungsgrundlage für ein Landesstraßenvorhaben ist, ein Europaschutzgebiet erheblich → beeinträchtigen könnte. Ist dies der Fall, muss die → SUP-Stelle eine → Verträglichkeitsprüfung durchführen. Grundlage der Verträglichkeitsabschätzung ist der → Standpunkt zur Verträglichkeitsabschätzung.

**VERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG** Die Verträglichkeitsprüfung wird von der → SUP-Stelle unter Mitwirkung der Abt. IVe des Amts der Landesregierung oder der betroffenen Bezirkshauptmannschaft durchgeführt und ist Teil der → „Plan-NVP“. Sie dient der Prüfung, ob ein → Straßenkorridor, der Planungsgrundlage für ein Landesstraßenvorhaben ist, ein Europaschutzgebiet als solches nach Maßgabe der Erhaltungsziele des Gebiets beeinträchtigt. Grundlage der Verträglichkeitsprüfung ist der → Standpunkt zur Verträglichkeitsprüfung.

**ZUSAMMENFASSENDE ERKLÄRUNG** Die Zusammenfassende Erklärung wird von der → SUP-Stelle verfasst und steht am Ende einer → SUP. Sie wird von der SUP-Stelle gemeinsam mit dem Entwurf des → Straßenkorridors zur Beschlussfassung an die Landesregierung übermittelt. Die Zusammenfassende Erklärung legt dar, welchen Einfluss die einzelnen Elemente der → SUP bei der Festlegung des → Straßenkorridors hatten und welche Überwachungsmaßnahmen sich daraus ergeben.

# ARBEITSGRUPPE LEITFADEN

## MITGLIEDER DER ARBEITSGRUPPE

- Abt. Ib: Dr. Brigitte Hutter, **MMag. Christian Berger**, Ing. Christian Wolf
- Abt. IVd: **Dr. Wolfgang Grabher**
- Abt. IVe: Dr. Reinhard Bösch, **Mag. Christiane Machold**,
- Abt. Va: Dipl.-Ing. Günter Osl, **Ing. Dietmar Mathis** (vertritt Abt. Va mit)
- Abt. Vc: Dipl.-Ing. Siegfried Tschann, **Ing. Christoph Hiebeler**
- Abt. VIa: Dipl. BW (FH) Harald Moosbrugger, **Dipl.-HTL-Ing. Christian Rankl**, **Dipl.-Ing. Jörg Zimmermann**
- Abt. VIc: Dr. Wolfgang Wachter, **Ing. Manfred Gehrler**
- Abt. VIe: **Dr. Harald Dreher**
- Abt. VIIa: Dr. Wilfried Bertsch, **Dr. Sabine Miessgang**, **Dipl.-Ing. Edgar Hagspiel**
- Abt. VIIb: Dipl.-Ing. Gerhard Schnitzer, **Dipl.-Ing. Arno Schwärzler**, **Mag. Britta-Maria Bildstein**
- Abt. VIId: Dipl.-Ing. Thomas Blank, **Dipl.-Ing. Albert Zoderer**
- Bezirkshauptmannschaften: **Dipl.-Ing. Wolfgang Flor**, **Mag. Karin Holzer-Vötsch**, **Mag. Barbara Harder**
- Umweltinstitut: Mag. Dietmar Buhmann, **Dipl.-Ing. Arthur Sottopietra**, **Mag. Lucia Walser**
- Agrarbezirksbehörde: Dipl.-Ing. Walter Vögel, **Ing. Dietmar Mathis**

## SITZUNGEN DER ARBEITSGRUPPE

- 17.10.2013, Landhaus, Bregenz: Auftaktbesprechung (Aufgabenstellung und Zielsetzungen)
- 19.11.2013, Landhaus, Bregenz: Arbeitsbesprechung (Fokus Verfahren)
- 19.12.2013, Landhaus, Bregenz: Arbeitsbesprechung (Fokus Inhalte)
- 30.01.2014, Landhaus, Bregenz: Schlussbesprechung (Beschluss der Textfassung des Leitfadens)

# QUELLENVERZEICHNIS

## RECHTSGRUNDLAGEN

Gesetz über den Bau und die Erhaltung öffentlicher Straßen sowie über die Wegfreiheit (kurz: Straßengesetz), idF LGBL. Nr. 79/2012

Gesetz über die Raumplanung (kurz: Raumplanungsgesetz), idF LGBL. Nr. 72/2012

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

Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (kurz: FFH-RL)

## WEITERFÜHRENDE LITERATUR

Institut für Technikfolgen-Abschätzung der Österreichischen Akademie der Wissenschaften (Hrsg.) (2012): Handbuch Strategische Umweltprüfung. Die Umweltprüfung von Politiken, Plänen und Programmen. Auflage 3.2. Wien

# ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Vereinfachter Verfahrensüberblick zur Festlegung eines Straßenkorridors	7
Abbildung 2: Verfahrensablauf Screening	8
Abbildung 3: Verfahrensablauf Entwurf des Straßenkorridors mit SUP	9
Abbildung 4: Verfahrensablauf Entwurf des Straßenkorridors ohne SUP	10
Abbildung 5: Verfahrensablauf „Plan-NVP“	11
Abbildung 6: Verfahrensüberblick zur Festlegung von Straßenkorridoren	15
Abbildung 7: Verfahrensablauf Screening	17
Abbildung 8: Verbreiterung (grün) / Verschmälerung (rot) eines bestehenden Straßenkorridors	18
Abbildung 9: Verlegung eines bestehenden Straßenkorridors mit (Schraffur) und ohne durchgehende Schnittfläche (ohne)	19
Abbildung 10: Entfall (rot) / Einsatz (grün) von Aussparungen in einem bestehenden Straßenkorridor	19
Abbildung 11: Verlängerung (grün) / Verkürzung (rot) eines bestehenden Straßenkorridors	19
Abbildung 12: Entfall (rot) eines bestehenden Straßenkorridors	19
Abbildung 13: Verfahrensablauf Entwurf des Straßenkorridors mit SUP	27
Abbildung 14: Verfahrensablauf Entwurf des Straßenkorridors ohne SUP	31
Abbildung 15: Verfahrensablauf Entwurf des Straßenkorridors mit SUP	32
Abbildung 16: Verfahrensablauf „Plan-NVP“	41

# TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Siedlungswesen	23
Tabelle 2:	Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Mensch und Gesundheit	23
Tabelle 3:	Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Landschaft und Erholung	23
Tabelle 4:	Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Naturraum und Ökologie	24
Tabelle 5:	Kriterien zur Beurteilung von Sensibilität und Intensität im Themenbereich Ressourcen und deren Nutzung	24
Tabelle 6:	Mindestangaben im Scoping-Dokument	28
Tabelle 7:	Qualitätskriterien bei der Erarbeitung eines Straßenkorridors	33
Tabelle 8:	Mindestangaben im Umweltbericht: Aufgabenstellung und Zielsetzung	34
Tabelle 9:	Mindestangaben im Umweltbericht: Beschreibung des Umweltzustands	34
Tabelle 10:	Mindestangaben im Umweltbericht: Entwicklung und Darstellung von Alternativen	35
Tabelle 11:	Mindestangaben im Umweltbericht: Ermittlung und Beschreibung von Auswirkungen	35
Tabelle 12:	Mindestangaben im Umweltbericht: Bewertung von Auswirkungen und Empfehlung	36
Tabelle 13:	Mindestangaben im Umweltbericht: Entwicklung von Maßnahmen	36
Tabelle 14:	Mindestangaben in der Zusammenfassenden Erklärung	47





Herausgeber:

Amt der Vorarlberger Landesregierung

Abteilung Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten

Landhaus, A-6901 Bregenz

[www.vorarlberg.at/verkehrspolitik](http://www.vorarlberg.at/verkehrspolitik)

T: +43 (0) 5574 / 511 - 26105

E: [verkehrspolitik@vorarlberg.at](mailto:verkehrspolitik@vorarlberg.at)

Bregenz, September 2014