

1 Steckbrief zur SUP

A.1 Titel des Plans oder Programms, zu dem die SUP durchgeführt wurde:

Rheintal Mitte: L45, Schmitternstraße Dornbirn - Lustenau, Ausbau L 45 mit Radweg, Neubau Lastenstraße, Verlängerung Bleichestraße, km 0,0 - km 3,10 - Festlegung von Straßenkorridoren nach § 12 Abs. 4 Straßengesetz

A.2 Kurzbeschreibung des Plans oder Programms:

Hintergrund dieser Landesstraßenplanung ist die beabsichtigte Errichtung der neuen Autobahnanschlussstelle (Ast) „Rheintal Mitte“ am Schnittpunkt zwischen A14 Rheintalautobahn u. L45 Schmitternstraße. Da die ASt „Rheintal Mitte“ für sich nicht funktionstüchtig ist, ist ein entsprechender Ausbau des Landesstraßennetzes erforderlich. Neben einem Ausbau der bestehenden L45 - Schmitternstraße ist der Ausbau und Neubau eines Teilstückes der Bleichestraße sowie der Neubau der sog. „Lastenstraße“ als Korridor zwischen der Ast Rheintal Mitte und dem Betriebsgebiet Roßmähder beabsichtigt. Die Gesamtplanung verfolgt das Ziel der besseren Anbindung des Dornbirner Westens und Südens sowie von Hohenems an die A14 – Rheintal Autobahn. Damit werden bestehende Autobahnanschlussstellen und innerstädtische Bereiche in Dornbirn und Hohenems entlastet.

A.3 Neuerstellung oder Änderung bzw. Fortschreibung des Plans oder Programms:

bitte, kreuzen Sie an

Neuerstellung

Änderung bzw. Fortschreibung

A.4 Planungssektor:

bitte, kreuzen Sie an , bei sektorenübergreifenden Planungen sind Mehrfachnennungen möglich

Örtliche Raumplanung, Stadtentwicklung

Überörtliche Raumplanung

EU-Förderprogramme

Abfallwirtschaft

Wasserwirtschaft

Tourismus

Verkehr

Naturschutz

Bergbau, Rohstoffgewinnung

Lärm, Luft, Klima

Energie

Land- und Forstwirtschaft, Fischerei

Industrie

Anderes:

A.5 Rechtsgrundlage für die SUP:

Gesetz über den Bau und die Erhaltung öffentlicher Straßen sowie über die Wegefreiheit (Straßengesetz – StrG.) LGBl.Nr. 79/2012

A.6 Für die SUP verantwortliche bzw. federführende Stelle(n):

Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten

A.7 Beteiligte Umweltstellen:

Abt. Ib - Verkehrsrecht; Abt. IVe - Umweltschutz; Abt. Va - Landwirtschaft; Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten; Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik; Abt. VIe - Abfallwirtschaft; Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht; Abt. VIId - Wasserwirtschaft; Agrarbezirksbehörde; Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit des Landes Vorarlberg

A.8 Weitere Beteiligte im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und darüber hinaus (z. B. weitere Dienststellen, Kammern, NGOs, breite Öffentlichkeit):

Naturschutzanwaltschaft für Vorarlberg; die Städte Dornbirn und Hohenems, die Marktgemeinde Lustenau, die Gemeinde Diepoldsau (SG), der Kanton St. Gallen, Vision Rheintal, ASFINAG, die breite Öffentlichkeit über Ankündigungen auf den Amtstafeln der Gemeinden und Städte sowie des Landes, im Amtsblatt sowie in den Tageszeitungen "VN - Vorarlberger Nachrichten" und "Neue" (sh. Anlage 5).

A.9 Weitere Informationen:

z. B. Internetadressen oder Publikationen mit Informationen zu dieser SUP

http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft_verkehr/verkehr/verkehrspolitik/weitereinformationen/kundmachungen/kundmachungenundveroeffen/_rheintalmitte__ausbaul45.htm

A.10 Kontaktperson(en) für nähere Auskünfte:

Name: Dipl.-HTL-Ing. Christian Rankl

Stelle / Abteilung: Stv. Abteilungsvorstand der Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten

Telefonnummer: 05574 511 26117

Email-Adresse: christian.rankl@vorarlberg.at

2 Beschreibung der ausgewählten SUP-Elemente, der Erfahrungen und der Herausforderungen

B.1 Was ist aus Ihrer Sicht bei dieser SUP nennenswert? Inwiefern?

1. Beim Screening:

Für den als Planungsziel formulierten Neubau von Landesstraßen sind nach §12 Abs. 4 Straßengesetz Straßenkorridore festzulegen, da es sich bei den erforderlichen Maßnahmen weder um den Ausbau noch die kleinräumige Verlegung bestehender Landesstraßen im Sinne § 12 Abs. 5 Straßengesetz handelt. Da im Planungsraum derzeit keine bestehenden Straßenkorridore im Sinne des Straßengesetzes existieren, können die Planungsziele keinesfalls durch eine Änderung bestehender Straßenkorridore erreicht werden. Der Nachweis einer lediglich geringfügigen Änderung eines bestehenden Straßenkorridors, als Voraussetzung für die Durchführung einer Umwelterheblichkeitsprüfung (UEP) nach § 9 Abs. 2 Straßengesetz, kann somit keinesfalls erbracht werden.

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

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

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

2. Bei der Organisation des SUP-Prozesses inkl. Beteiligung der Umweltstellen und der Öffentlichkeit:

Grundlage für alle Arbeitsschritte bildet der Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore (sh. Anlage 1), der gemeinsam mit den Umweltstellen erarbeitet wurde und durch Erlass über die Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) für Landesstraßenkorridore – "Verpflichtende Anwendung der im Leitfaden vorgegebenen Vorgehensweise" – mit 1.9.2014 wie nachfolgend beschrieben verbindlich erklärt wurde: "Um ein einheitliches Verfahrenszedere gewährleisten zu können, sind die im angehängten Leitfaden festgelegte Vorgehensweise sowie die darin enthaltenen Arbeitsschritte und Zuständigkeiten von allen betroffenen Abteilungen des Amtes der Vorarlberger Landesregierung sowie den nachgeordneten Dienststellen einzuhalten. Dabei hat die Abteilung Straßenbau (VIIb) wie im Leitfaden dargestellt die Funktion des „Initiators“ und die Abteilung Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten (VIa) die der „SUP-Stelle“ wahrzunehmen".

3. Beim Scoping:

Die Planungsgenese zum gegenständlichen Projekt umfasste einen mehrjährigen, fachlich breit geführten Prozess, bei dem die Öffentlichkeit und viele Fachabteilungen einbezogen wurden. Dieser bisherige Planungsauftrag stellte grundsätzlich – auch wenn dies aufgrund der fehlenden rechtlichen Grundlagen nicht ausdrücklich formuliert werden konnte – den Charakter eines Planungsprozesses mit einhergehender Durchführung einer SUP dar. Aus diesem Grund baute die durchzuführende SUP in weiten Teilen auf diese bereits vorhandenen Unterlagen auf und entspricht daher nicht dem idealtypischen Ablauf und Bearbeitungsumfang einer SUP.

Die SUP-Stelle prüfte das Scoping-Dokument (siehe Anlage 3) unter Einbeziehung aller aus Sicht des Initiators relevanten Dokumente aus der Planungsgenese. Um zu einer abschließenden Beurteilung des vom Initiator vorgeschlagenen Untersuchungsrahmens zu gelangen, führte die SUP-Stelle im Zeitraum Aug. bis Sept. 2014 ein Scoping durch, in dessen Rahmen die in A.7. genannten Umweltstellen konsultiert wurden. Die Umweltstellen waren durch die SUP-Stelle aufgerufen, allfällige Stellungnahmen betreffend die Vollständigkeit, fachliche Nachvollziehbarkeit und Eignung der Methoden abzugeben.

Damit die Abfassung der Stellungnahmen möglichst strukturiert und mit Fokus auf die relevanten Fragestellungen erfolgen kann, sieht der Leitfaden zur SUP für Landesstraßen eine Vorlage von Prüfbüchern durch die SUP-Stelle vor. Mit Übermittlung des Prüfbuchs (siehe Anlage 2), des Scoping-Dokuments (siehe Anlage 3) sowie der aus Sicht des Initiators relevanten Dokumente aus der Planungsgenese, standen den Umweltstellen alle erforderlichen Unterlagen zur Abfassung einer Stellungnahme zur Verfügung.

4. Beim SUP-Umweltbericht:

Aufbauend auf das Scoping hat der Initiator bis Oktober 2014 den Entwurf der Straßenkorridore sowie einen gemeinsamen Erläuterungsbericht inkl. Umweltbericht (siehe Anlage 4) erarbeitet. Diese Dokumente wurden im Zeitraum von 13.10.2014 bis einschließlich 28.11.2014 durch die SUP-Stelle öffentlich aufgelegt (Kundmachung siehe Anlage 5) und waren darüber hinaus Gegenstand von Konsultationen mit den definierten Umweltstellen. Auch dafür wurde entsprechend dem SUP-Leitfaden wieder ein Prüfbuch bereitgestellt (siehe Anlage 6).

Zeitgleich hat die SUP-Stelle auf Grundlage der vom Initiator breitgestellten Standpunkte (siehe Anlagen 7 und 8) eine Verträglichkeitsabschätzung zu den beiden empfohlenen Straßenkorridoren durchgeführt. Dafür wurde die Abt. IVe - Umweltschutz konsultiert und ebenfalls ein Prüfbuch (sh. Anlage 9) zur Verfügung gestellt..

Grenzüberschreitende Konsultationen wurden nicht durchgeführt, da erhebliche Auswirkungen auf Nachbarstaaten oder Nachbarbundesländer ausgeschlossen werden konnten. Es wurden mit dem Kanton St. Gallen und der Gemeinde Diepoldsau vor dem Auflageverfahren jedoch informelle Gespräche geführt und der Stand der Arbeiten und die Ergebnisse erklärt und diskutiert.

5. Bei der zusammenfassenden Erklärung:

Die Zusammenfassende Erklärung (siehe Anlage 10) dokumentiert die wichtigsten Inhalte des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) und der im Zuge der Konsultationen bzw. aus dem Auflageverfahren eingelangten Stellungnahmen. Sie legt u. a. dar, wie diese Inhalte bei der Festlegung der Straßenkorridore berücksichtigt werden. Mit dem Vorliegen der Zusammenfassenden Erklärung lag eine abgeschlossene Entscheidungsgrundlage für die Beschlussfassung der Straßenkorridore durch die Landesregierung vor, die SUP konnte damit abgeschlossen werden.

6. Bei der Wirksamkeit der SUP:

Auf Grundlage der durchgeführten fachlichen Untersuchungen und Verfahren sowie unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus den Konsultationen sowie aus dem Auflageverfahren hat die Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten in ihrer Funktion als SUP-Stelle folgende Straßenkorridore für die Beschlussfassung durch die Landesregierung vorgeschlagen:

- Straßenkorridor Lastenstraße (siehe Anlage 11)
- Straßenkorridor Bleichestraße (siehe Anlage 12)

Die beiden Straßenkorridore gehen aus der im Rahmen der SUP durchgeführten vergleichenden Alternativenprüfung hervor. Mit ihnen werden die Planungsziele erreicht, wobei im Vergleich zu anderen Varianten geringere bzw. moderate negative Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Die volle Integration des Umweltberichts i. d. Erläuterungsbericht sowie umfangreiche Untersuchungen im Zuge der Planungs-genese haben eine vollwertige Berücksichtigung von Umweltaspekten bei der Entwicklung der Straßenkorridore sichergestellt. Im Zuge der durchgeführten Konsultationen und öffentlichen Auflagen sind keine Hinweise aufgetreten, die die vom Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) ausgesprochene Empfehlung für die beiden genannten Straßenkorridore fraglich erscheinen lassen.

Mögliche erhebliche negative Auswirkungen von Landesstraßen, für die die vorgeschlagenen Straßenkorridore die Planungsgrundlage bilden, können durch geeignete Maßnahmen verhindert, verringert oder ausgeglichen werden. Sowohl im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) als auch in den dazu eingelangten Stellungnahmen sind entsprechende Maßnahmen angeführt, welche die SUP-Stelle in der Zusammenfassenden Erklärung zur Berücksichtigung in nachfolgenden Planungsphasen vorsieht (siehe Anlage 10).

Dasselbe gilt für Maßnahmen zur Überwachung, die sich ebenfalls auf nachfolgende Planungsphasen beziehen. U.a. sind folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung voraussichtlich erheblicher negativer Auswirkungen in den nachfolgenden Planungsphasen zu berücksichtigen:

- Optimierungen der Trassenlage
- Minderungs- und Schutzmaßnahmen für Bau und Betrieb
- Projektintegrale Gewässerschutzmaßnahmen
- Bachverlegung
- Maßnahmen für Streuwiesen
- Monitoring

Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Lastenstraße werden als besonders dringlich eingestuft, um der Beeinträchtigung von Lebensräumen geschützter Arten entgegenzuwirken. Die Schaffung von Ersatzlebensräumen muss in den nachfolgenden Planungsphasen bereits frühzeitig erfolgen.

In den nachfolgenden Planungsphasen sind ebenfalls Maßnahmen zur Wiederinstandsetzung der landwirtschaftlichen Drainagen, zur Minimierung der temporären Flächeninanspruchnahmen (z. B.

durch flächensparendes Anlegen von Baustelleneinrichtungen, umgehende Rekultivierung, Vermeidung von Bodenverdichtung) sowie zum Ausgleich möglicher Grundstücksdurchschneidungen festzulegen.

Weiters sind Maßnahmen zur Retention von Straßenabwasser zur Vermeidung von hydraulischen Überlastungen in den Vorflutern sowie flankierende Maßnahmen zur zusätzlichen Verstärkung positiver Auswirkungen durch die geplanten Landesstraßen (z. B. Maßnahmen zur Reduktion des Ausweichverkehrs in die umliegenden Wohnquartiere) zu prüfen und allenfalls festzulegen.

Schallschutzmaßnahmen und bei Bedarf Maßnahmen zur Erschütterungsminderung im Bereich der heutigen Bleichestraße sind zu prüfen und ggf. umzusetzen.

Die detaillierten Maßnahmen zwischen den einzelnen Elementen des Gesamtvorhabens sind abzustimmen.

Da auch für das im Untersuchungsraum der durchgeführten Strategischen Umweltprüfung (SUP) befindliche Europaschutzgebiet keine erheblichen Beeinträchtigungen durch mögliche Landesstraßen, für die die Straßenkorridore die Planungsgrundlage bilden, zu erwarten sind, konnte somit zusammenfassend festgestellt werden, dass die Voraussetzungen für eine Beschlussfassung der beiden Straßenkorridore durch die Landesregierung i. S. § 10 Straßengesetz sowie i. S. § 10 Abs. 6 Straßengesetz i.V.m. §10e Abs. 2 Raumplanungsgesetz erfüllt sind.

7. Beim Monitoring:

sh. auch Pkt. 6

8. Anderes:

-

B.2 Was hat das Gelingen dieser SUP-Elemente gefördert? Wodurch?

Vorliegender Leitfaden: Durch den gemeinsam mit den Umweltstellen erarbeiteten Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore, besteht ein klares Verständnis über die Ziele und die notwendige Detailliertheit bei der Bearbeitung einer SUP. Diese Klarstellungen sind sowohl für den Initiator und deren Projektanten, als auch für jene hilfreich, die eine fachliche Stellungnahme dazu abgeben müssen.

B.3 Was haben Sie bei dieser SUP gelernt? Welche Erfahrungen können Sie weitergeben?

Die beschriebene SUP war die erste ihrer Art, bei der der SUP-Leitfaden angewendet wurde. Die detaillierte Auseinandersetzung nahezu aller zukünftig Beteiligten bei der Erstellung des Leitfadens und das daraus resultierende gemeinsame Verständnis haben dazu geführt, dass die SUP zügig und ohne Probleme abgewickelt werden konnte. Mit der Novellierung des Straßengesetzes wurde u.a. auch das Ziel verfolgt, umweltgerechtere und damit hochwertigere Planungen dadurch zu erreichen, indem schon frühzeitig, also bereits bei Straßenkorridorüberlegungen, Umweltaspekte betrachtet und einbezogen werden. Die gewählte Vorgangsweise lässt erwarten, dass dieses Ziel damit erreicht wird.

B.4 Welche besonderen Herausforderungen haben sich bei dieser SUP gestellt? Ergeben sich daraus offene Fragen, die noch zu klären sind?

Eine besondere Herausforderung ist das komplexe Zusammenspiel einer ASFING- und Landesstraßenplanung mit ihren Wechselwirkungen aber unterschiedlichen rechtlichen Zugängen.