Vorarlberg
unser Land

L200 Bregenzerwaldstraße
Umfahrung Alberschwende inkl. Verlegung L14 Bucher Straße

Strategische Umweltprüfung

Zusammenfassende Erklärung

Bregenz, 30.06.2020

SUP-Stelle

Amt der Vorarlberger Landesregierung
Abt. VIa Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten
Landhaus
A-6901 Bregenz, Römerstraße 15

INHALTSVERZEICHNIS

1 AUSGANGSLAGE UND AUSLÖSER ... 2
1.1 Planungsauftrag ... 2
1.1.1 Planungsgenese ... 2
1.1.2 Planungsziele ... 3
1.1.3 Planungs- und Untersuchungsraum ... 5
1.2 Gründe für die Durchführung einer SUP ... 6
2 ZUSAMMENFASSUNG DER PROZESSSCHRITTE ... 8
2.1 Überblick über die Prozessschritte ... 8
2.2 Festlegung des Untersuchungsrahmens (Scoping) ... 9
2.3 Entwurf der Straßenkorridore, Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) ... 10
3 ZUSAMMENFASSUNG DER DOKUMENTE ZUR ENTSCHEIDUNGSFINDUNG ... 13
3.1 Entwurf der Straßenkorridore, Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) ... 13
3.1.1 Inhalte des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) ... 13
3.1.1.1 Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße ... 13
3.1.1.2 Verlegung der L14 Bucher Straße ... 18
3.1.1.3 Maßnahmen betreffend negative Auswirkungen und Maßnahmen zur Überwachung ... 19
3.1.2 Entwurf der Straßenkorridore ... 19
3.1.3 Berücksichtigung des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) ... 22
3.2 Stellungnahmen zum Entwurf der Straßenkorridore und zum Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) ... 23
3.2.1 Stellungnahmen der Umweltstellen und sonstiger Körperschaften öffentlichen Rechts ... 23
3.2.2 Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) ... 36
3.2.3 Berücksichtigung der Stellungnahmen ... 46
4 VORSCHLAG FÜR DIE BESCHLUSSFASSUNG DURCH DIE LANDESREGIERUNG ... 50
4.1 Abwägung unter besonderer Einbeziehung von Umwelterwägungen ... 50
4.2 Festlegung von Maßnahmen ... 52
4.2.1 Maßnahmen für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße ... 53
4.2.2 Maßnahmen für die Verlegung der L14 Bucher Straße ... 55
4.3 Abschließende Empfehlung für die Beschlussfassung durch die Landesregierung ... 56
QUELLENVERZEICHNIS ... 60
ABBILDUNGSVERZEICHNIS ... 61

1 AUSGANGSLAGE UND AUSLÖSER

1.1 PLANUNGSAUFTRAG

1.1.1 PLANUNGSGENESE

Die **Planungsgenese**[1] zur Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße aus dem Ortszentrum von Alberschwende nimmt mit ersten konkreten Planungsüberlegungen in den **frühen 1970er Jahren** ihren Ausgang. Von da an ist das Thema regelmäßig Gegenstand **konkreter Planungsarbeiten und -prozesse**, die allerdings nicht zur Umsetzung gelangen. Daneben findet die Fragestellung spätestens ab dem Verkehrskonzept Vorarlberg 2006[2] auch in **übergreifenden Planungsdokumenten und -prozessen** ihren Niederschlag, wo allerdings keine konkrete Planungsarbeit für das Vorhaben erfolgt.

Die Planungsgenese folgt bis zum Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 bzw. dem Verkehrskonzept Bregenzerwald aus dem Jahr 2010[3] rückblickend keinem erkennbaren, strukturierten Vorgehen „vom Groben ins Feine". Vielmehr vermitteln die Diskussionen der 1970er und 1980er Jahre[4] bis hin zur Studie „Gemeindeentwicklung mit Schwerpunkt Verkehr" aus dem Jahr 1992[5] das Bild **wiederholter Anläufe für eine konkrete Umsetzung**.

Erst mit den genannten Verkehrskonzepten der Jahre 2006 bzw. 2010 erfolgt eine **strategische Verankerung** des ggst. Vorhabens auf übergeordneter Ebene. Im Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019[6] wird die Umfahrung Alberschwende explizit genannt und damit die Absicht der Umsetzung dokumentiert. Daraus abgeleitet wird der **Bedarf einer partizipativen Suche nach einer Umsetzungsvariante** vorrangig auf Ebene der Gemeinde bzw. der Region. Dies erfolgt mit dem Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende"[7] zwischen 2015 und 2017. Mit den vergleichsweise neuen Bestimmungen des Straßengesetzes zur **Festlegung eines Straßenkorridors als Planungsgrundlage** erfolgt nun der letzte Schritt, die finale Grundsatzentscheidung auf der zuständigen Landesebene transparent vorzubereiten.

Die im Laufe der Jahrzehnte erfolgten Planungsarbeiten und -prozesse bilden eine **solide Grundlage** für die Festlegung eines Straßenkorridors bzw. die dabei erforderliche SUP. Zentrale **Rahmenbedingungen für die Korridorentwicklung** sind begründet ableitbar:

- Eine **signifikante Verkehrsentlastung** der Weiler entlang der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße in Alberschwende kann **nur durch deren Verlegung (Umfahrung)** gelingen.
- Nur eine **vergleichsweise kurze Umfahrung** von Alberschwende – also in etwa dem Bereich zwischen Zoll und Dreßlen – ermöglicht **hohe Verlagerungseffekte** aus den Weilern entlang der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße. Größere Umfahrungslösungen weisen nur eine ver-

[1] Für eine ausführliche Darstellung der Planungsgenese vgl. RaumUmwelt® Planungs-GmbH 2019
[2] Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten 2006
[3] Rosinak & Partner ZT GmbH / Ingenieurbüro DI Dr. Helmut Köll ZT KEG 2010
[4] Amt der Vorarlberger Landesregierung 1979, 1982, 1987
[5] METRON Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG 1992a, 1992b, 1992c
[6] Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten 2019
[7] Rosinak & Partner ZT GmbH / Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH 2017

gleichsweise geringe Entlastungswirkung auf. Auch weiträumigere Umfahrungslösungen innerhalb der Gemeindegrenzen von Alberschwende – etwa bis zum Schmiedtobel – sind aufgrund abnehmender Entlastungswirkung bei gleichzeitig deutlichen Mehrkosten nicht zielführend.

- Einer **ortsnahen** wird gegenüber einer ortsfernen **Umfahrungsvariante der Vorzug** gegeben, da sie rascher und auch kostengünstiger errichtet werden kann. Zudem erlaubt eine ortsnahe Umfahrungsvariante eine sinnvolle Verknüpfung mit der L14 Bucher Straße im Bereich Brugg (vorzugsweise als Halbanschluss) und kann etappenweise umgesetzt werden.
- Eine **Umfahrung von Zoll** im Westen bzw. eine **Umfahrung bis zur Kreuzung Müselbach** im Osten schafft **kaum zusätzliche Entlastungswirkungen**, erhöht die Kosten sowie den Umsetzungszeitraum einer Umfahrung jedoch beträchtlich.
- Der verkehrliche Bedarf für einen **eigenen Zwischenanschluss bei Rohnen** ist **nicht gegeben**.

Neben dem unmittelbaren Ziel einer Entlastung der Weiler entlang der L200 Bregenzerwaldstraße wird in der Planungsgenese auch die **Aufwertung des Zentrumsbereichs**, v. a. die **Inwertsetzung der Platzsituation im Ortszentrum**, als Ziel genannt. Dafür ist neben der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße selbst eine **Umgestaltung des Straßen- und Platzraums im Ortszentrum** von Alberschwende als **begleitende Maßnahme** seitens der Gemeinde Alberschwende erforderlich.

Eine **vergleichende Beurteilung** von Varianten erfolgt in der Planungsgenese in der Studie „Gemeindeentwicklung mit Schwerpunkt Verkehr“[8] sowie im Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende“[9]. In beiden Fällen werden die Varianten **thematisch breiten Grobbeurteilungen** unterzogen, die in der abgeschlossenen SUP als erste Annäherung an die geforderte Auswirkungsbetrachtung dienen. Es zeigt sich dabei, dass unter den **vergleichsweise kurzen Umfahrungsvarianten** (innerhalb der Gemeindegrenzen von Alberschwende) **kaum verkehrlich-funktionale**, dafür aber **Unterschiede hinsichtlich der räumlichen und Umweltwirkungen sowie hinsichtlich der Errichtungskosten** bestehen.

Das **Land Vorarlberg** war in der Planungsgenese in allen Phasen als **Auftraggeber oder zugezogener Akteur** involviert. Aus diesem Grund trägt das Land Vorarlberg den **Erkenntnisstand** aus der Planungsgenese mit und legt diesen der Festlegung eines Straßenkorridors und der dafür erforderlichen SUP zugrunde. Daher wurde auch vonseiten der SUP-Stelle festgestellt[10], dass **Systemalternativen** zur Erreichung der Planungsziele (vgl. Kapitel 1.1.2) nicht infrage kommen und **daher nicht Gegenstand der Betrachtung** im Rahmen der SUP sind.

1.1.2 PLANUNGSZIELE

Die **Planungsziele** wurden aus der Planungsgenese (vgl. Kapitel 1.1.1) abgeleitet. Besonders im Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende“ wurden explizit Ziele erarbeitet und festgelegt[11], die zum Großteil auch einen Bezug zum Umfahrungsvorhaben aufweisen.

Für die **Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße** ergeben sich daraus folgende **Planungsziele**:

[8] METRON Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG 1992a, 1992b, 1992c
[9] Rosinak & Partner ZT GmbH / Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH 2017
[10] Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa – Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten 2018
[11] Rosinak & Partner ZT GmbH / Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH 2017: S. 27; einzelne Zielsetzungen, die keinen Bezug zum Umfahrungsvorhaben aufweisen, betreffen andere Maßnahmen, v. a. im Bereich der Verkehrsorganisation.

- unmittelbare **Entlastung der Bevölkerung** in **Hof** sowie allen **Weilern mit Siedlungsschwerpunkten im Nahbereich der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße** (Gschwend, Rohnen, Bühel, Nannen, Lanzen, Feld und Dreßlen)
  - signifikante Entlastung möglichst vieler Bewohner vom Durchzugsverkehr
  - Reduktion der verkehrsbedingten Belastungen durch Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen im direkten Umfeld der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße
  - Erhöhung der Verkehrssicherheit in Alberschwende, insbesondere an Unfallhäufungs- und Gefahrenstellen entlang der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße
- Schaffung der **Voraussetzungen für Maßnahmen der Ortsentwicklung**
  - Orientierung der Bewohner am Ortszentrum von Alberschwende (einkaufen, aufhalten, konsumieren, kommunizieren)
  - Schaffung von Aufenthaltsqualitäten im Ortszentrum von Alberschwende, um vielseitige Nutzungen für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen
  - Schaffung einer Perspektive für die weitere Ortsentwicklung
- Beibehaltung oder Verbesserung der **Erreichbarkeit in Alberschwende und im Bregenzerwald**
  - Erreichbarkeit des Ortszentrums von Alberschwende mit allen Verkehrsmitteln, v. a. Beibehaltung bzw. unveränderte Ermöglichung der Anbindungsqualität im öffentlichen Verkehr (Anzahl Haltepunkte, Nahelage zum Siedlungskörper, Takt)
  - Erreichbarkeit der Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen in Alberschwende
  - Erreichbarkeit der Region durch Beseitigung des „Nadelöhrs“ Alberschwende für Pendel-, Wirtschafts- und touristischen Verkehr sowie Beibehaltung der Fahrzeiten der Buskurse in den Hinteren Bregenzerwald ohne wesentliche Verlängerung

Durch die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße wird deren bestehende **Verknüpfung mit der L14 Bucher Straße und der L49 Achrainstraße** im Ortszentrum von Alberschwende (Bereich Dorfplatz) aufgelöst. Aus diesem Grund ist es erforderlich, die **Verknüpfung** der drei genannten Landesstraßen durch entsprechende Verlegungen, Verkürzungen oder Verlängerungen **aufrecht zu erhalten**.

Dabei wird auch die im Zuge des Planungsprozesses „Verkehrslösung Alberschwende“ aufgeworfene Idee weiter verfolgt, die **L14 Bucher Straße** zwischen Brugg und dem Dorfplatz von ihrem derzeitigen Verlauf zum Bereich Bühel zu **verlegen**[12]. Damit soll v. a. die baulich ungünstige Einmündung der L14 Bucher Straße in den Dorfplatz entlastet und ein Beitrag zur Schaffung der Voraussetzungen für Umgestaltungsmaßnahmen in diesem Bereich geleistet werden.

Die **L49 Achrainstraße** wird **nicht verlegt**. Ihre **Verknüpfung** mit den verlegten anderen Landesstraßen wird in Entsprechung der Straßenkorridore zur Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße mittels **Umbenennung eines innerörtlichen Abschnitts** der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße (zwischen Dorfplatz, neuem Einmündungspunkt der L14 Bucher Straße und möglichen Anknüpfungspunkten an die verlegte L200 Bregenzerwaldstraße) erfolgen.

[12] Rosinak & Partner ZT GmbH / Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH 2017: S. 86

1.1.3 PLANUNGS- UND UNTERSUCHUNGSRAUM

Ausgehend von den Planungszielen (vgl. Kapitel 1.1.2) wurde im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht)[13] der **Planungsraum** festgelegt (vgl. Abbildung 1). Er bildet den räumlichen Rahmen, innerhalb dessen die Planungsziele zur Festlegung von Straßenkorridoren verfolgt werden. Der Planungsraum beschränkt sich auf das **Gemeindegebiet von Alberschwende**; andere Gemeinden sind somit nicht berührt.

Mit dieser Begrenzung des Planungsraums sind die **frühestmöglichen Absprungpunkte einer Umfahrung** im Westen und Osten definiert. Noch weiter von den Siedlungsschwerpunkten entfernte Absprungpunkte werden aufgrund zu geringer bzw. fehlender zusätzlicher Entlastungswirkungen bei gleichzeitig steigenden Kosten ausgeschlossen. Auch die nördliche und südliche Begrenzung des Planungsraums schränkt die **Entfernung einer Umfahrung von den Siedlungsschwerpunkten** ein. Der Planungsraum entspricht damit dem im Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende“ unterstellten Planungsgebiet[14] und schließt keine der in diesem Planungsprozess entwickelten Trassenvarianten aus.

Der **Untersuchungsraum** (vgl. Abbildung 1) umfasst jenes Gebiet, das für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen betrachtet wird. Er geht über den Planungsraum hinaus und wurde im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht)[15] wirkungsbezogen abgegrenzt. Der überwiegende Teil der zu erwartenden Auswirkungen der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße (und der L14 Bucher Straße) betrifft das **direkte Umfeld des Vorhabens** und fällt somit im **Planungsraum** an. Über den Planungsraum hinausgehende relevante Auswirkungen betreffen absehbar nur visuelle Wirkungen (Landschaftsbild) im Gemeindegebiet von Alberschwende. Der Untersuchungsraum berücksichtigt **keine Gebiete außerhalb Vorarlbergs**, da nicht von erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen ausgegangen wird.

[13] RaumUmwelt® Planungs-GmbH 2020
[14] Rosinak & Partner ZT GmbH / Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH 2017: S. 31
[15] RaumUmwelt® Planungs-GmbH 2020

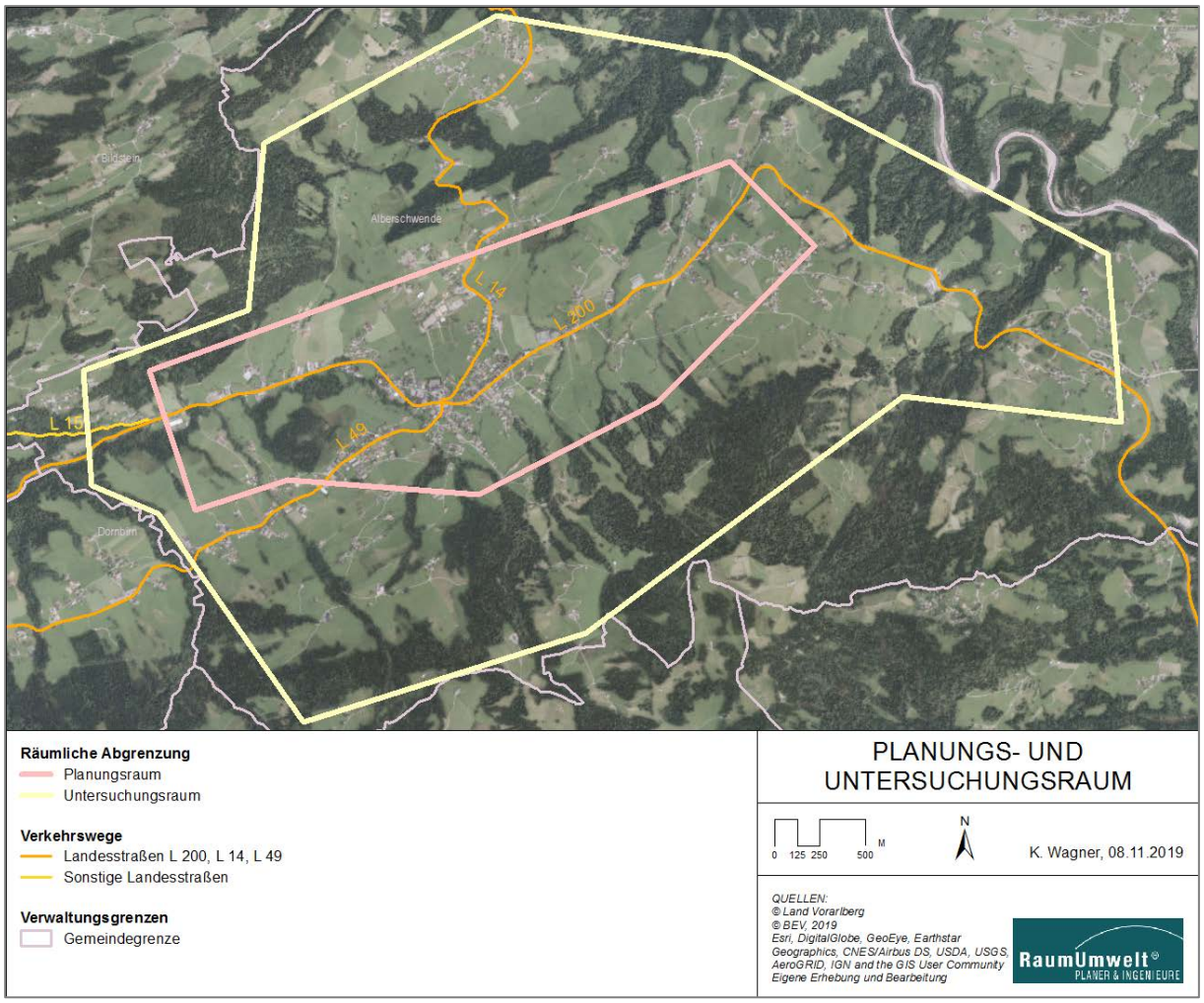

Abbildung 1: Planungs- und Untersuchungsraum (RaumUmwelt® Planungs-GmbH 2020: S. 10)

1.2 GRÜNDE FÜR DIE DURCHFÜHRUNG EINER SUP

Für das ggst. Vorhaben wurde seitens des Initiators hinsichtlich aller im Zuge einer SUP zu behandelnden Themenbereiche mit einer **relevanten Sensibilität im Planungsraum** sowie mit **Auswirkungen relevanter Intensität** gerechnet.

Damit wurde von Anfang an als sehr wahrscheinlich erachtet, dass das Erfordernis der Durchführung einer SUP zu erwarten bzw. zumindest nicht eindeutig zu verneinen ist. Daher wurde – in Abstimmung zwischen der SUP-Stelle und dem Initiator – auf die Abwicklung eines vollständigen Screening-Verfahrens i. S. des Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore[16] verzichtet und direkt eine **SUP zur Festlegung des bzw. der Straßenkorridore** eingeleitet. Auch unter fachlichen Gesichtspunkten war diesem Vorgehen letztlich der Vorzug zu geben, da der Prozess nur so der Komplexität des Vorhabens gerecht wurde, die aus der Planungsgenese (vgl. Kapitel 1.1.1) zu erkennen war.

Entsprechend dem Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore[17] wurde dafür im Rahmen des sog. Scopings der **Untersuchungsrahmen** festgelegt, der die Grundlage für den vorgelegten Erläuterungsbericht

[16] Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: S. 16ff
[17] Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: S. 26ff

(inkl. Umweltbericht) bildete. Zur Festlegung des Untersuchungsrahmens wurden sog. Umweltstellen konsultiert, deren **Anmerkungen und Prüfhinweise** dem Initiator zur Berücksichtigung durch die SUP-Stelle mitgeteilt wurden. Kapitel 2.2 gibt die wichtigsten **Festlegungen aus dem Scoping** wieder.

2 ZUSAMMENFASSUNG DER PROZESSSCHRITTE

2.1 ÜBERBLICK ÜBER DIE PROZESSSCHRITTE

Die **Strategische Umweltprüfung (SUP)** wurde auf Basis der entsprechenden Festlegungen des **Straßengesetzes** durchgeführt. Die einzelnen Prozessschritte entsprachen den Vorgaben des **Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore**[18] für die Festlegung eines Straßenkorridors mit Durchführung einer SUP. Ausgangspunkt des Prozesses war die Feststellung, dass die Durchführung einer SUP für das ggst. Vorhaben faktisch alternativlos ist (vgl. Kapitel 1.2).

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

Zur **Vorbereitung der SUP** wurde im Zeitraum Jänner 2019 bis April 2019 ein sog. **Scoping** durchgeführt, in dessen Rahmen ausgewählte Umweltstellen zur Festlegung des Untersuchungsrahmens der SUP konsultiert wurden (vgl. Kapitel 2.2). Im Zuge dessen wurde am 26.02.2019 ein **fakultativer Informationstermin für die Umweltstellen** durchgeführt.

Aufbauend auf dem Scoping hat der Initiator in enger Abstimmung mit ausgewählten Vertretern der Gemeinde Alberschwende im Zeitraum Mai 2019 bis Jänner 2020 den **Entwurf der Straßenkorridore** für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße sowie einen gemeinsamen **Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht)** erarbeitet. Vorläufige Ergebnisse wurden am 14.10.2019 der Gemeindevertretung von Alberschwende vorgestellt und mit dieser diskutiert. Der Entwurf der Straßenkorridore für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße sowie der Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) wurden im Zeitraum Februar 2020 bis März 2020 **öffentlich aufgelegt** und waren Gegenstand von **Konsultationen** mit definierten Umweltstellen (vgl. Kapitel 2.3). Im Zuge dessen wurden am 19.02.2020 ein **fakultativer Informationstermin für die Umweltstellen** sowie eine **öffentliche Informationsveranstaltung in der Gemeinde Alberschwende** durchgeführt. Grenzüberschreitende Konsultationen wurden nicht durchgeführt, da erhebliche Auswirkungen auf Nachbarstaaten oder Nachbarbundesländer ausgeschlossen werden konnten. Alle bis hierher überblicksartig dargestellten Prozessschritte wurden mit April 2020 abgeschlossen.

Die vorliegende **Zusammenfassende Erklärung** dokumentiert die wichtigsten Inhalte des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) und der im Zuge der Konsultationen eingelangten Stellungnahmen. Sie legt u. a. dar, wie diese Inhalte bei der Festlegung der Straßenkorridore für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße berücksichtigt werden.

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

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

[18] Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

2.2 FESTLEGUNG DES UNTERSUCHUNGSRAHMENS (SCOPING)

Das **Scoping** ist vom Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore[19] als Ausgangspunkt für die fachliche Auseinandersetzung innerhalb der SUP vorgesehen. Ein **Scoping-Dokument** stellt die seitens des Initiators für den zu erstellenden Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) getroffenen Annahmen für die **Festlegung des Untersuchungsrahmens** dar. Es umfasst Aussagen zu Umfang und Detaillierungsgrad der in den Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) aufzunehmenden Informationen. Zur Festlegung des Untersuchungsrahmens wurden sog. Umweltstellen konsultiert, deren **Anmerkungen und Prüfhinweise** dem Initiator zur Berücksichtigung durch die SUP-Stelle mitgeteilt wurden.

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

- Da für die **vollständige Realisierung** des ggst. Vorhabens ein konkreter Zeitpunkt **nicht absehbar** und bisher auch in keinem Planungsdokument des Landes Vorarlberg festgelegt ist, wurde **kein konkreter Prognosehorizont** angenommen. Stattdessen wurde ein sogenannter **fiktiver Planfall** unterstellt, für den angenommen wird, dass die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße bereits zum Analysezeitpunkt erfolgt und verkehrswirksam ist. Dieser fiktive Planfall wurde dem Ausgangszustand (Ist-Zustand) zum Analysezeitpunkt gegenübergestellt.
- Der **Planungsraum** (vgl. Abbildung 1) bildet den räumlichen Rahmen, innerhalb dessen die Planungsabsichten durch die Festlegung von Straßenkorridoren sinnvoll verfolgt werden können. Der **Untersuchungsraum** (vgl. Abbildung 1) umfasst jenes Gebiet, das für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) betrachtet wurde.
- **Untersuchungsgegenstand** des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) sind im Kern die voraussichtlich erheblichen Auswirkungen von Landesstraßen, für die die Straßenkorridore für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße den Rahmen setzen. Dabei werden grundsätzlich für alle fünf **Themenbereiche**, die vom Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore[20] vorgesehen sind, Aussagen getroffen:
  - Siedlungswesen (einschließlich Wirtschaft, Kulturgüter und Ortsbild)
  - Mensch und Gesundheit (Lärm, Luft und Erschütterungen; Verkehrssicherheit)
  - Landschaft und Erholung (anthropozentrische Nutzungsaspekte; landschaftsbezogene Erholungsnutzungen)
  - Ressourcen und deren Nutzung (Boden und Wasser als Ressourcen)
  - Naturraum und Ökologie (Fokus auf Schutzbedürftigkeit und Erhaltungswürdigkeit)

Damit sind – wie im gen. Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore ausgeführt – alle **relevanten Aspekte nach Anhang I zur SUP-Richtlinie** gefasst.

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

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

[19] Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014
[20] Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: S. 22ff

Mit Schreiben Zl.: VIIb-200A-0070-37 vom 21.01.2019 hat der Initiator das **Scoping-Dokument** als erforderliche Grundlage für die Durchführung des Scopings der SUP-Stelle übermittelt. Gemeinsam mit dem Scoping-Dokument wurde auch eine **Zusammenfassung der Planungsgenese**[21] übermittelt. Um zu einer abschließenden Beurteilung des vom Initiator vorgeschlagenen Untersuchungsrahmens zu gelangen, hat die SUP-Stelle Konsultationen mit ausgewählten Umweltstellen durchgeführt.

Mit Schreiben Zl.: VIa-411.06-1/2017-5 vom 12.02.2019 hat die SUP-Stelle ausgewählte Umweltstellen eingeladen, bis 26.03.2019 eine Stellungnahme zum Scoping-Dokument zu formulieren und an die SUP-Stelle zu übermitteln. Die Umweltstellen wurden in diesem Zusammenhang auch ersucht, Ansprechpersonen für das weitere SUP-Verfahren zu benennen. Folgende **Umweltstellen** haben insgesamt acht Stellungnahmen zum Scoping-Dokument formuliert:

- Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. Va - Landwirtschaft und ländlicher Raum
- Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. Vc - Forstwesen
- Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIe - Abfallwirtschaft
- Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht
- Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIId - Wasserwirtschaft
- Bezirkshauptmannschaft Bregenz (Naturschutz; betraut durch Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. IVe - Umwelt und Klimaschutz)
- Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit (Luftreinhaltung, Gewässergüte und Bodenschutz)

Die **eingelangten Stellungnahmen** wurden durch die SUP-Stelle **gesammelt** und mit Schreiben Zl.: VIa-411.06-1/2017-17 vom 10.05.2019 dem Initiator **übermittelt**. Der Initiator wurde dabei aufgefordert, die in den Stellungnahmen enthaltenen **Hinweise** nach Möglichkeit bei der Erstellung des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) zu **berücksichtigen**.

Insgesamt wurde der durch den Initiator im Scoping-Dokument skizzierte **Untersuchungsrahmen als nachvollziehbar** eingestuft. Mehrere Umweltstellen haben die **Bedeutung einzelner Aspekte** für die Darstellung des derzeitigen Umweltzustands **betont** sowie **methodische und inhaltliche Angaben** für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung voraussichtlich erheblicher Auswirkungen **ergänzt bzw. präzisiert**. Dabei besonders hervorzuheben ist der Hinweis auf mehrere dokumentierte **Steinkrebsvorkommen** in einzelnen Bächen im bzw. im Nahbereich des Planungsraums, die als **besonders sensibel und schutzwürdig** eingestuft wurden.

2.3 ENTWURF DER STRAßENKORRIDORE, ERLÄUTERUNGSBERICHT (INKL. UMWELTBERICHT)

Der **Entwurf der Straßenkorridore** erfolgte im Zuge der Strategischen Umweltprüfung (SUP). Der dabei erforderliche Umweltbericht wurde vollständig in den Erläuterungsbericht integriert. Das entsprechende Vorgehen und die inhaltlichen Mindestanforderungen für diesen **Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht)** sind im Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore[22] festgeschrieben.

[21] RaumUmwelt® Planungs-GmbH 2019
[22] Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: S. 33ff

Als Besonderheit bei der Erarbeitung des Entwurfs der Straßenkorridore im Zuge einer SUP war zu berücksichtigen, dass im Zuge der mehrjährigen **Planungsgenese** (vgl. Kapitel 1.1.1) bereits vielfältige Untersuchungen angestellt wurden und dabei auch die qualifizierte und allgemeine Öffentlichkeit in unterschiedlichen Phasen einbezogen wurde; dies war insbesondere bei der **Auswahl und Beurteilung von Alternativen** zu beachten.

Konkret wurden als Ergebnis des **Planungsprozesses „Verkehrslösung Alberschwende"**, an dem das Land Vorarlberg maßgeblich mitgewirkt hat, mehrere **Umfahrungskorridore** zur weiteren Planung empfohlen[23]. Auch die **Verlegung der L14 Bucher Straße** wurde dabei als begleitende Maßnahme dargestellt[24]. Die Entwicklung und Darstellung von **Alternativen** erfolgte somit **auf Grundlage dieser Empfehlungen**.

Ausgangspunkt für die Entwicklung von Alternativen für die SUP war schließlich die **Erkenntnis**, dass sich **alle zur weiteren Betrachtung empfohlenen Korridore bzw. Varianten** aus dem Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende" – mit einer einzigen Ausnahme – in einem räumlich begrenzten **Offenlandbereich zwischen Hof und Brugg überlagern** und dort in **unterirdischer Lage** angenommen wurden. In diesem Bereich lassen sich auch alle westlich und östlich davon untersuchten **Varianten und Subvarianten miteinander kombinieren und verknüpfen**. Zudem verläuft hier eine **verlegte L14 Bucher Straße**, die damit einen **logischen Verknüpfungspunkt mit dem Mehrwert eines möglichen Mittelanschlusses** darstellt.

Eine **Besonderheit** – und bedeutende Grundlage für die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen – stellt die abschnittsweise **Differenzierung der Korridoralternativen hinsichtlich ihrer Höhenlage** dar. Diese Differenzierung (oberirdisch, unterirdisch in offener Bauweise, unterirdisch in bergmännischer Bauweise) wurde im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) **grafisch dargestellt und textlich begründet** (topografische Gegebenheiten, technische Anforderungen wie maximal zulässige Längsneigungen, Entlastungswirkung im Nahbereich von Siedlungskörpern etc.).

Zum Zwecke des **Nachweises der prinzipiellen technischen Machbarkeit** der Korridoralternativen wurden parallel zur Erstellung des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) zwei **vertiefende Untersuchungen** (Referenztrassen, Geotechnik, Grobkosten)[25] vorgenommen, die seitens des Initiators nach Rücksprache mit der SUP-Stelle im Laufe des Jahres 2019 beauftragt wurden. Des Weiteren wurde seitens des Initiators ein von den Umweltstellen im Zuge des Scopings genannter Experte für Steinkrebsvorkommen konsultiert[26].

Mit Schreiben Zl.: VIIb-200A-0070-54 vom 28.01.2020 hat der Initiator den Entwurf der Straßenkorridore sowie den Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht)[27] als erforderliche Grundlage für die Durchführung der SUP der SUP-Stelle übermittelt. Diese Dokumente wurden seitens der SUP-Stelle **Konsultationen** mit sog. Umweltstellen sowie der **öffentlichen Auflage** zugeführt.

[23] Rosinak & Partner ZT GmbH / Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH 2017: S. 39ff
[24] Rosinak & Partner ZT GmbH / Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH 2017: S. 86f
[25] Dipl.-Ing. Josef Galehr Ziviltechniker-GmbH 2019; BGG Consult Dr. Peter Waibel ZT-GmbH 2019
[26] Berger, Christian 2019
[27] RaumUmwelt® Planungs-GmbH 2020; in den weiteren Ausführungen unterbleibt die Nennung dieser Quelle.

Mit Schreiben Zl.: VIa-411.06-1/2017-29 vom 21.02.2020 hat die SUP-Stelle ausgewählte Umweltstellen eingeladen, bis 03.04.2020 eine Stellungnahme zum Entwurf der Straßenkorridore sowie zum Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) zu formulieren und an die SUP-Stelle zu übermitteln. Folgende **Umweltstellen** haben fristgerecht eine Stellungnahme formuliert:

- Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. Va - Landwirtschaft und ländlicher Raum
- Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. Vc - Forstwesen
- Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik
- Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIe - Abfallwirtschaft
- Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht
- Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIId - Wasserwirtschaft
- Bezirkshauptmannschaft Bregenz (Naturschutz)
- Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit (Luftreinhaltung, Gewässergüte und Bodenschutz)

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

Daneben wurden der Entwurf der Straßenkorridore sowie der Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) im Zeitraum von 07.02.2020 bis 20.03.2020 beim Amt der Landesregierung, am Gemeindeamt der Gemeinde Alberschwende, auf den Gemeindeämtern der Nachbargemeinden Dornbirn, Egg, Lingenau und Schwarzach sowie auf der Homepage des Landes Vorarlberg **zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt bzw. verfügbar gemacht**. Auf diese öffentliche Einsichtnahmemöglichkeit wurde am 07.02.2020 per **Kundmachung** in den Vorarlberger Nachrichten, in der NEUEn sowie auf der Homepage des Landes Vorarlberg hingewiesen.

Als Ergebnis dieser öffentlichen Auflage wurden insgesamt **33 Stellungnahmen** fristgerecht an die SUP-Stelle übermittelt. Diese Stellungnahmen teilen sich wie folgt auf:

- eine Stellungnahme der betroffenen Gemeinde Alberschwende
- eine Stellungnahme des Vereins Bodenfreiheit
- 31 Stellungnahmen von Privatpersonen und Unternehmen, die z. T. von mehreren natürlichen Personen gezeichnet sind bzw. seitens einer anwaltlichen Vertretung übermittelt wurden

Auch diese Stellungnahmen wurden von der SUP-Stelle **zusammengefasst** und hinsichtlich ihrer Relevanz für die Beschlussfassung der Straßenkorridore **ausgewertet** (vgl. Kapitel 3.2).

3 ZUSAMMENFASSUNG DER DOKUMENTE ZUR ENTSCHEIDUNGSFINDUNG

3.1 ENTWURF DER STRAßENKORRIDORE, ERLÄUTERUNGSBERICHT (INKL. UMWELTBERICHT)

3.1.1 INHALTE DES ERLÄUTERUNGSBERICHTS (INKL. UMWELTBERICHT)

Für die Bearbeitung wurde zuerst der **derzeitige Umweltzustand** im Planungs- und Untersuchungsraum (vgl. Abbildung 1) dargestellt. Dafür wurden Aussagen in den **Themenbereiche Siedlungswesen, Mensch und Gesundheit, Landschaft und Erholung, Ressourcen und deren Nutzung sowie Naturraum und Ökologie** getroffen. Besonders wurde auf die Raumgliederung, sensible Nutzungen, das Landschaftsbild, die Ressourcen Boden und Wasser sowie naturschutzfachlich sensible Bereiche wie die Moore und den Lebensraum des Steinkrebses eingegangen.

Als Ausgangspunkt für die Entscheidungsfindung wurden **Korridoralternativen** für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und für die Verlegung der L14 Bucher Straße dargestellt und deren **voraussichtlich erheblichen Auswirkungen** auf die Umwelt ermittelt, beschrieben und bewertet. Zusätzlich zu den oben genannten Themenbereichen wurden hierbei **jeweils technische Aspekte / Kosten** sowie **verkehrlich-funktionale Aspekte** bei der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Alternativen berücksichtigt.

Ausgangspunkt für die Entwicklung von Alternativen für die SUP war die **Erkenntnis**, dass sich **alle zur weiteren Betrachtung empfohlenen Korridore bzw. Varianten** aus dem Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende“ – mit einer einzigen Ausnahme – in einem räumlich begrenzten **Offenlandbereich zwischen Hof und Brugg überlagern** und dort in **unterirdischer Lage** angenommen wurden. In diesem Bereich lassen sich auch alle westlich und östlich davon untersuchten **Varianten und Subvarianten miteinander kombinieren und verknüpfen**. Zudem verläuft hier eine **verlegte L14 Bucher Straße**, die damit einen **logischen Verknüpfungspunkt mit dem Mehrwert eines möglichen Mittelanschlusses** darstellt.

3.1.1.1 Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße

Für die **Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße** wurden folgende **Korridoralternativen** untersucht (vgl. Abbildung 2):

- **ortsferne Alternativen „Nord“** mit zwei Absprungpunkten im Bereich Dreßlen:
  - „Nord A“ (Länge 3,1 km, davon 1,1 km oberirdisch und 2,0 km unterirdisch)
  - „Nord B“ (Länge 3,7 km, davon 1,0 km oberirdisch und 2,7 km unterirdisch)
- **ortsnahe Alternativen westlich** der Schnittstelle mit der verlegten L14 Bucher Straße:
  - „West 1“ (Länge 2,0 km, davon 0,3 km oberirdisch und 1,7 km unterirdisch)
  - „West 2“ (Länge 1,9 km, davon 0,2 km oberirdisch und 1,7 km unterirdisch)
  - „West 3“ (Länge 1,9 km, davon 0,2 km oberirdisch und 1,7 km unterirdisch)
- **ortsnahe Alternativen östlich** der Schnittstelle mit der verlegten L14 Bucher Straße:
  - „Ost 1A“ (Länge 1,2 km, davon 0,2 km oberirdisch und 1,0 km unterirdisch)
  - „Ost 1B“ (Länge 1,8 km, davon 0,3 km oberirdisch und 1,5 km unterirdisch)

- „Ost 2“ (Länge 0,8 km, davon 0,3 km oberirdisch und 0,5 km unterirdisch)
- „Ost 3A“ (Länge 1,2 km, davon 0,3 km oberirdisch und 0,9 km unterirdisch)
- „Ost 3B“ (Länge 1,7 km, davon 0,2 km oberirdisch und 1,5 km unterirdisch)
- „Ost 4“ (Länge 1,7 km, davon 0,3 km oberirdisch und 1,4 km unterirdisch)

❑ **Nullalternative** „L200-Null“

Alle Alternativen westlich und östlich der Schnittstelle mit der verlegten L14 Bucher Straße lassen sich ohne Einschränkung miteinander kombinieren. Erst die **Kombination einer Alternative westlich mit einer Alternative östlich der Schnittstelle** mit der verlegten L14 Bucher Straße ergibt eine **Umfahrungslösung im Sinne der Planungsziele** (vgl. Kapitel 1.1.2). Dem gegenüber stellen die Alternativen „Nord“ für sich allein gesehen jeweils eine solche Umfahrungslösung dar.

Im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) wurden alle Korridoralternativen für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße **gleichwertig dargestellt** und hinsichtlich ihrer voraussichtlich erheblichen Auswirkungen **untersucht**. Darauf aufbauend erfolgte eine **stufenweise Herleitung einer begründeten Empfehlung** für einen Straßenkorridor für die die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße aus Sicht des Initiators[28]:

Begründeter Ausschluss der Alternativen „Nord“

Die Alternativen **Nord A und Nord B** weisen gegenüber den möglichen Kombinationen der Alternativen „West“ mit den Alternativen „Ost“ **folgende Nachteile** auf:

❑ Ein **Mittelanschluss** ist aufgrund des großen Höhenunterschieds zwischen den Straßenkorridoren und der bestehenden L14 Bucher Straße **nicht möglich**.

❑ Aufgrund des Verlaufs der Straßenkorridore und des fehlenden Mittelschlusses ist eine **etappenweise Umsetzung nicht möglich**.

❑ Durch die Lage der Straßenkorridore wenige Meter unter dem Gschwendbach und dessen dadurch erforderliche temporäre bzw. dauerhafte Verlegung wird der **Lebensraum des streng geschützten Steinkrebses im Gschwendbach zerstört**.

❑ Der **Offenlandbereich zwischen Brugg und Nannen** wird **zerschnitten**, wodurch sich das **Landschaftsbild** erheblich verschlechtert, ein unerwünschter **Ansiedlungsdruck** in Brugg, Höll, Moos und Nannen entsteht und der **Nannerbach** und die angrenzenden **Biotope** beeinträchtigt werden. Auch **Wildtierlebensräume** werden gestört.

❑ Das **Loipensystem** sowie mehrere **Wander- und Radwege** werden dauerhaft **durchschnitten** bzw. in ihrer **Erlebbarkeit beeinträchtigt**.

Aus diesen Gründen wurden die Alternativen **Nord A und Nord B** von einer weiteren Betrachtung **ausgeschlossen** und nicht als Straßenkorridore für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße **empfohlen**.

[28] Die Nullalternative L200-Null wurde aufgrund der fehlenden Erfüllung der Planungsziele ebenfalls ausgeschlossen.

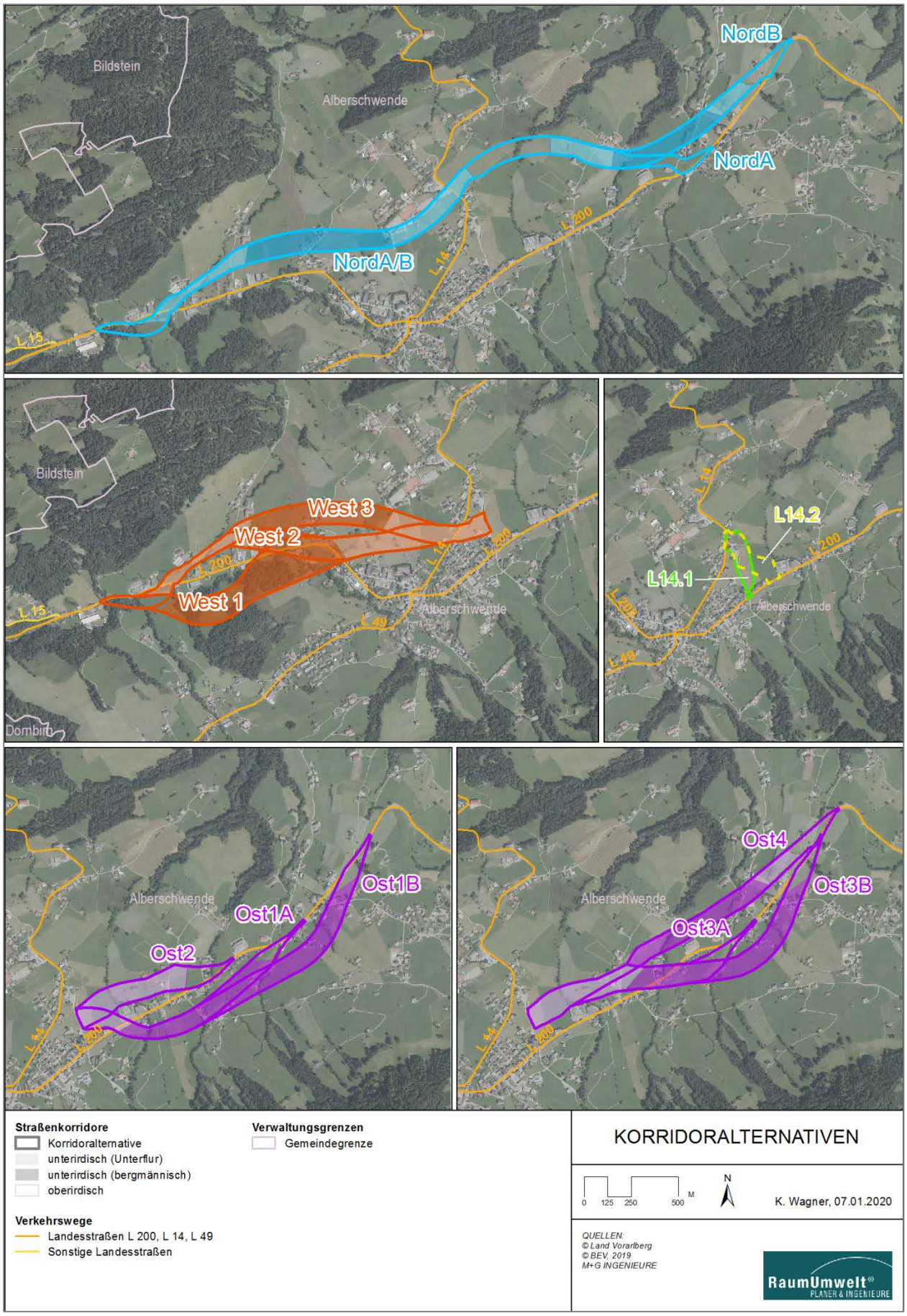

Abbildung 2: Überblick der untersuchten Korridoralternativen (RaumUmwelt® Planungs-GmbH 2020: S. 175)

Vergleichende Gegenüberstellung der Alternativen „West“

Die **Alternativen West 1, West 2 und West 3** erfüllen die **Planungsziele gleichermaßen vollständig**, kosten ähnlich viel (zwischen 120 Mio. € und 140 Mio. €; Preisbasis 01.01.2019, vorausvalorisiert für 2030) und weisen aufgrund ihres unterirdischen Verlaufs nur **vereinzelt Unterschiede** auf. Diese Unterschiede führten jedoch aufgrund ihrer **Tragweite** zu einer Empfehlung für die Alternative **West 1**:

- Durch die Lage der Straßenkorridore West 2 und West 3 wenige Meter unter dem Gschwendbach und dessen dadurch erforderliche temporäre bzw. dauerhafte Verlegung wird der **Lebensraum des streng geschützten Steinkrebses im Gschwendbach zerstört**.
- Die Alternativen West 2 und West 3 weisen eine im Vergleich zur Alternative West 1 größere Streckenlänge in offener Bauweise auf. Dadurch wird die Bodenfunktion einer größeren Fläche landwirtschaftlichen Bodens dauerhaft gestört.

Aus diesen Gründen wurden die Alternativen **West 2 und West 3** von einer weiteren Betrachtung **ausgeschlossen** und **nicht als Straßenkorridore** für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße **empfohlen**.

Die **Alternative West 1** wurde für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße westlich des möglichen Mittelanschlusses **empfohlen**. Sie kostet **140 Mio. €** (Anteil an einem kombinierten Straßenkorridor mit einer der Alternativen „Ost“; Preisbasis 01.01.2019, vorausvalorisiert für 2030). Trotz der **randlichen Berührung des Schollenmooses** sind aufgrund der großen Höhendifferenz zwischen Schollenmoos und unterirdischer Trasse **Auswirkungen auf den Wasserhaushalt unwahrscheinlich**, aber nicht auszuschließen. Der Straßenkorridor lässt in diesem Bereich auch eine **Trassierung in größerer Entfernung zum Schollenmoos** zu.

Vergleichende Gegenüberstellung der Alternativen „Ost“

Die **Alternativen Ost 1A, Ost 1B, Ost 2, Ost 3A, Ost 3B und Ost 4** erfüllen die Planungsziele weitgehend, unterscheiden sich jedoch hinsichtlich des Umfangs der Entlastung der Weiler mit dem Siedlungsschwerpunkt an der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße. Während alle Alternativen „Ost“ Bühel und Nannen entlasten, ist dies v. a. für **Dreßlen** nur bei den Alternativen **Ost 1B, Ost 3B und Ost 4** der Fall. Da auch die Entlastung von Dreßlen elementarer Bestandteil der Planungsziele (vgl. Kapitel 1.1.2) ist, wurden die Alternativen **Ost 1A, Ost 2 und Ost 3A**, die Dreßlen nicht umfahren, von einer weiteren Betrachtung **ausgeschlossen**.

Die somit für eine Empfehlung infrage kommenden Alternativen **Ost 1B, Ost 3B und Ost 4 kosten** aufgrund ihrer **größeren Länge** und ihres **unterirdischen Verlaufs** deutlich mehr (zwischen 110 Mio. € und 150 Mio. €; Preisbasis 01.01.2019, vorausvalorisiert für 2030) als die ausgeschiedenen Alternativen Ost 1A, Ost 3A und Ost 2 (zwischen 40 Mio. € und 70 Mio. €; Preisbasis 01.01.2019, vorausvalorisiert für 2030).

In einem **direkten Vergleich** der Auswirkungen der Alternativen **Ost 1B, Ost 3B und Ost 4** ergab sich eine Empfehlung für die Alternative **Ost 1B**:

- Der **Bodenverbrauch** und der **Verlust lokal gegebener hochwertiger Böden** ist bei der Alternative **Ost 1B** aufgrund des kürzesten unteririschen Abschnitts in offener Bauweise **am geringsten**.
- Durch die Lage der Straßenkorridore **Ost 3B und Ost 4** wenige Meter unter dem **Nannerbach** muss dieser **temporär bzw. dauerhaft verlegt** werden.

- Die Alternativen **Ost 3B und Ost 4** sind **für sich gesehen nicht etappenweise umsetzbar**.
- Die mögliche **Anschlussstelle** der Alternative **Ost 1B** an die bestehende L200 Bregenzerwaldstraße südlich der Sohm HolzBautechnik GmbH ist **räumlich mit einer verlegten L14 Bucher Straße besonders gut kompatibel**.
- Die **Kosten** für die Alternativen **Ost 1B und Ost 3B** sind mit rund 120 Mio. € bzw. 110. Mio. € (Preisbasis 01.01.2019, vorausvalorisiert für 2030) ähnlich, während die Kosten für die Alternative Ost 4 mit rund 150 Mio. € (Preisbasis 01.01.2019, vorausvalorisiert für 2030) deutlich höher liegen.

Aus diesen Gründen wurden die Alternativen **Ost 3B und Ost 4** von einer weiteren Betrachtung **ausgeschlossen** und **nicht als Straßenkorridore** für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße **empfohlen**.

Die **Alternative Ost 1B** wurde für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße östlich des möglichen Mittelanschlusses **empfohlen**. Sie kostet **120 Mio. €** (Anteil an einem kombinierten Straßenkorridor mit einer der Alternativen „West"; Preisbasis 01.01.2019, vorausvalorisiert für 2030).

Empfehlung eines Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße

Damit ergab sich eine **Empfehlung für die Umsetzung der Kombination der Alternativen West 1 und Ost 1B** für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße.

Als **Stärken der Kombination der Alternativen West 1 und Ost 1B** führt der Initiator im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) an:

- möglicher Mittelanschluss
- Beibehaltung des Angebots im Busverkehr sowie größtmögliche Flexibilität hinsichtlich möglicher zukünftiger Angebote im Bussystem
- flexible Umleitung bei teilweisen Sperrungen (Unfälle, Instandhaltung etc.)
- Etappierbarkeit östlich des Ortszentrums
- kein Eingriff in Gschwendbach, Nannerbach, Lanzenbach, Lindenbach und Englochbach
- keine Gefährdung des Steinkrebsvorkommens im Gschwendbach
- keine Zerschneidung des Offenlandbereiches zwischen Brugg und Nannen
- keine Störung des Loipensystems sowie von Wander- und Radwegen
- geringe Streckenlänge oberirdisch / in offener Bauweise, kein Verbrauch hochwertigen Bodens
- Verlagerung des Durchzugsverkehrs auch aus Dreßlen
- Entlastung aller Unfallhäufungsstellen zwischen Gschwend und Dreßlen
- Synergiepotenzial mit verlegter L14 Bucher Straße

Im Vergleich zu den anderen Möglichkeiten für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße weist die Kombination der Alternativen West 1 und Ost 1B nur **wenige Schwächen** auf:

- Nahelage zu Biotopen (u. a. Schollenmoos)
- lokal negative Auswirkungen auf Waldflächen
- potenziell negative Auswirkungen auf das Ortsbild in Dreßlen

Die **Gesamtkosten** der Kombination der Alternativen West 1 und Ost 1B betragen rund **260 Mio. €** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1, Preisbasis 01.01.2019, vorausvalorisiert für 2030). In die Kostenermittlung gingen die **Grundablöse**, **Planungs-** und **Baukosten** sowie die **Risikoabdeckung** ein.

Dieser **empfohlene Straßenkorridor** stellt aus Sicht des Initiators als Planungsgrundlage für nachfolgende Projektplanungen eine **Maximalvariante für die Trassensicherung** dar. Die **Umsetzung** kann **etappenweise** erfolgen.

3.1.1.2 Verlegung der L14 Bucher Straße

Für die **Verlegung der L14 Bucher Straße** wurden folgende **Korridoralternativen** untersucht (vgl. Abbildung 2):

- **Alternativen zwischen Bühel und Brugg**:
  - „L14.1“ (Einmündung in die bestehende L200 Bregenzerwaldstraße beim Haus Bühel 347; Länge 0,4 km, vollständig oberirdisch)
  - „L14.2“ (Einmündung in die bestehende L200 Bregenzerwaldstraße westlich von Sohm Holz-Bautechnik GmbH; Länge 0,4 km, vollständig oberirdisch)
- **Nullalternative** „L14-Null“

Diese Alternativen sind vergleichsweise **kleinräumig** und weisen keine relevanten Unterschiede hinsichtlich der **Verknüpfbarkeit mit der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße** auf.

Im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) wurden alle Korridoralternativen für die Verlegung der L14 Bucher Straße **gleichwertig dargestellt** und hinsichtlich ihrer voraussichtlich erheblichen Auswirkungen **untersucht**. Darauf aufbauend erfolgte eine **vergleichende Gegenüberstellung der Korridoralternativen mit einer begründeten Empfehlung** für einen Straßenkorridor für die die Verlegung der L14 Bucher Straße aus Sicht des Initiators[29]:

Vergleichende Gegenüberstellung der Alternativen L14.1 und L14.2

Die **Alternativen L14.1 und L14.2** erfüllen die **Planungsziele gleichermaßen vollständig**, kosten gleich viel (1,4 Mio. €; Preisbasis 01.01.2019, vorausvalorisiert für 2030) und weisen aufgrund ihres ähnlichen Verlaufs nur **vereinzelt Unterschiede** auf. Diese Unterschiede führten jedoch zu einer Empfehlung für die Alternative **L14.2**:

- Die Alternative **L14.2** weist ein **größeres Synergiepotenzial mit der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße** (Kombination Alternativen West 1 und Ost 1B) auf
- Die Alternative **L14.2** ermöglicht einen **sauberen Siedlungsabschluss** nordwestlich der Sohm Holzbautechnik GmbH.
- Aufgrund der **größeren Entfernung** der Alternative **L14.2** gegenüber der bestehenden Wohnbebauung in Brugg und Bühel ist die **Immissionsbelastung für die Wohnanrainer geringer**.

Aus diesen Gründen wurde die Alternative **L14.1** von einer weiteren Betrachtung **ausgeschlossen** und **nicht als Straßenkorridor** für die Verlegung der L14 Bucher Straße **empfohlen**.

[29] Die Nullalternative L14-Null wurde aufgrund der fehlenden Erfüllung der Planungsziele ebenfalls ausgeschlossen.

Die **Alternative L14.2** wurde für die Verlegung der L14 Bucher Straße zwischen Brugg und Bühel **empfohlen**. Sie kostet **1,4 Mio. €** (Preisbasis 01.01.2019, vorausvalorisiert für 2030). Trotz der **Lage auf Baufläche Mischgebiet** mit teilweise **bestehender Bebauung** (Eiler GmbH) ist aufgrund der Breite des Straßenkorridors eine **Trassierung ohne zwingende Beeinträchtigung der Objekte** der Eiler GmbH möglich.

Empfehlung eines Straßenkorridors für die Verlegung der L14 Bucher Straße

Damit ergab sich eine **Empfehlung für die Umsetzung der Alternative L14.2** für die Verlegung der L14 Bucher Straße.

Folgende **Stärken der Alternative L14.2** gibt der Initiator im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) an:

- Synergiepotenzial mit Alternative Ost 1B der neu verlegten L200 Bregenzerwaldstraße
- sauberer Siedlungsabschluss
- geringere neue Immissionsbelastung als bei Alternative L14.1

Im Vergleich zu den anderen Möglichkeiten für die Verlegung der L14 Bucher Straße weist die Alternative L14.2 nur **wenige Schwächen** auf:

- Störung des Loipensystems
- Lage auf Baufläche Mischgebiet (jedoch Trassenführung möglich, die diese Flächen umgeht)

Die **Gesamtkosten** der Alternative **L14.2** betragen rund **1,4 Mio. €** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1, Preisbasis 01.01.2019, vorausvalorisiert für 2030). In die Kostenermittlung gingen die **Grundablöse**, **Planungs-** und **Baukosten** sowie die **Risikoabdeckung** ein.

3.1.1.3 Maßnahmen betreffend negative Auswirkungen und Maßnahmen zur Überwachung

Die vom Initiator empfohlenen Straßenkorridore für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße weisen im Vergleich zu den untersuchten Alternativen nur **geringe Nachteile bzw. absehbar negative Auswirkungen** auf. Um diesen negativen Auswirkungen in den nachfolgenden Planungsphasen effektiv zu begegnen, sind im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) **Maßnahmen** angeführt, die insbesondere der **Bewahrung des Orts- und Landschaftsbildes**, dem **Schutz der Anrainer** vor Immissionen, der **Bewahrung naturräumlicher Strukturen** und der **Fließgewässer** im Nahbereich der Straßenkorridore sowie einer mit dem Straßenbau **abgestimmten Siedlungsentwicklung** in Alberschwende dienen.

Die **verkehrliche Wirksamkeit** soll zudem regelmäßig durch das Land Vorarlberg **überwacht** werden.

3.1.2 ENTWURF DER STRAßENKORRIDORE

Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße

Die Kombination der Alternative West 1 mit der Alternative Ost 1B geht aus dem Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) als Empfehlung für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße hervor. Für den sich daraus ergebenden Entwurf eines Straßenkorridors hat der Initiator hinsichtlich **Verlauf** und **Höhenlage** folgende Annahmen getroffen:

- Nach dem Absprung von der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße östlich von Zoll verläuft der Straßenkorridor ein kurzes Stück entlang der Schwarzach in oberirdischer Lage.

- Zwischen Bühelinbach und Maierbach geht der Straßenkorridor im Zusammenhang mit dem ansteigenden Gelände in einen unterirdischen Abschnitt über, verläuft südlich der Schwarzach und unterquert diese östlich von Gschwend.
- Im Anschluss an diese Unterquerung verläuft der Straßenkorridor parallel unterhalb der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße und unterquert diese südöstlich von Rohnen.
- Zwischen der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße und der Schnittstelle mit der verlegten L14 Bucher Straße verläuft der Straßenkorridor unterirdisch in gerader Linie und weiter in südöstlicher Richtung und unterquert die bestehende L200 Bregenzerwaldstraße.
- Ab dieser Unterquerung verläuft der Straßenkorridor unterirdisch südlich parallel zur bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße.
- Ab der Höhe von Dreßlen nähert sich der Straßenkorridor der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße und mündet nach Dreßlen in diese.
- Kurz vor der Einmündung in die bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße tritt der Straßenkorridor wieder an die Oberfläche.

Die Länge des Straßenkorridors beträgt **3,8 km**. Davon verlaufen **3,2 km unterflur** und nur **0,6 km oberirdisch**. Die Gesamtkosten betragen rund **260 Mio. €** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1, Preisbasis 01.01.2019, vorausvalorisiert für 2030). Dieser **empfohlene Straßenkorridor** stellt aus Sicht des Initiators als Planungsgrundlage für nachfolgende Projektplanungen eine **Maximalvariante für die Trassensicherung** dar. Die **Umsetzung** kann **etappenweise** erfolgen.

Verlegung der L14 Bucher Straße

Die Alternative L14.2 geht aus dem Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) als Empfehlung für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße hervor. Für den sich daraus ergebenden Entwurf eines Straßenkorridors hat der Initiator hinsichtlich **Verlauf** und **Höhenlage** folgende Annahmen getroffen:

- Nach dem Absprung von der bestehenden L14 Bucher Straße verläuft der Straßenkorridor östlich oder zwischen den bestehenden Objekten der Eiler GmbH oberirdisch in südlicher Richtung.
- Nach der Eiler GmbH schwenkt der Straßenkorridor Richtung Südosten und verläuft oberirdisch bis zur Einmündung in die bestehende L200 Bregenzerwaldstraße westlich der Sohm HolzBautechnik GmbH.

Die Länge des Straßenkorridors beträgt **0,4 km**, die **vollständig oberirdisch** verlaufen. Die Gesamtkosten betragen rund **1,4 Mio. €** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1, Preisbasis 01.01.2019, vorausvalorisiert für 2030).

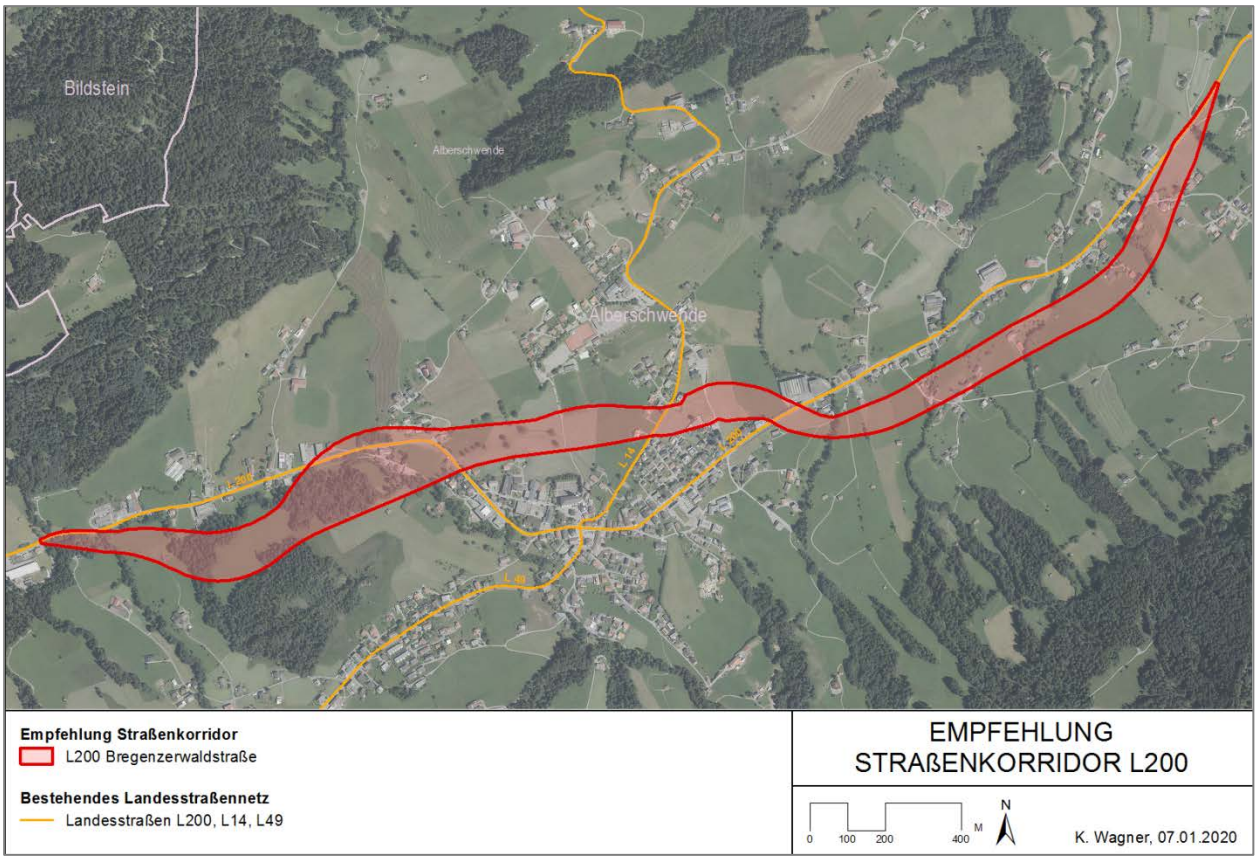

Abbildung 3: Entwurf Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße (RaumUmwelt® Planungs-GmbH 2020: S. 164)

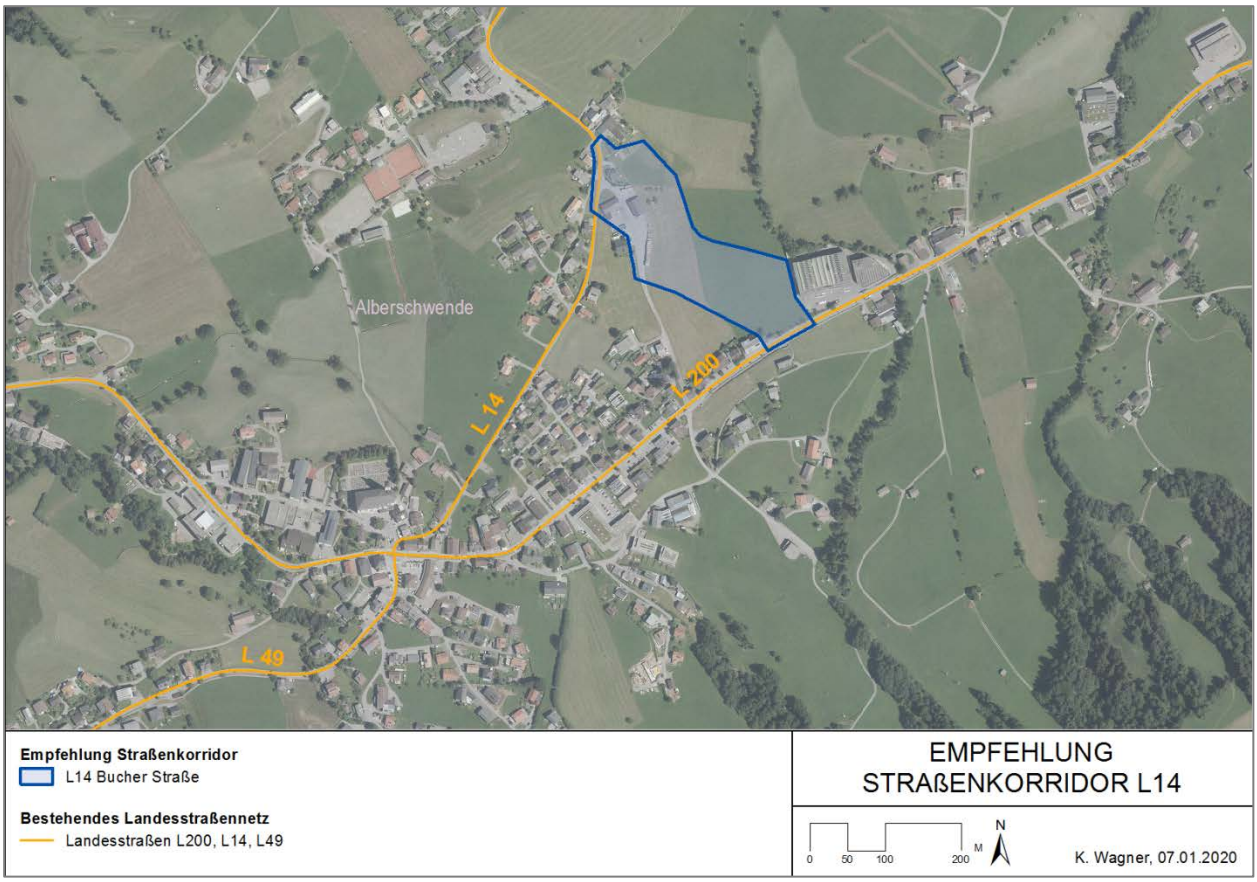

Abbildung 4: Entwurf Straßenkorridor für die Verlegung der L14 Bucher Straße (RaumUmwelt® Planungs-GmbH 2020: S. 168)

3.1.3 BERÜCKSICHTIGUNG DES ERLÄUTERUNGSBERICHTS (INKL. UMWELTBERICHT)

Der Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) baut auf die **Planungsgenese** – insbesondere den Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende“[30] zwischen 2015 und 2017 – auf. Festlegungen, Erkenntnisse und Empfehlungen aus der Planungsgenese haben erkennbar Eingang in den Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) gefunden. In den Erstellungsprozess hat der Initiator weiters **die SUP-Stelle sowie ausgewählte Vertreter der Gemeinde Alberschwende eingebunden**. Die **Stellungnahmen der Umweltstellen zum Scoping-Dokument** wurden vom Initiator bei der Erstellung des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) hinreichend **berücksichtigt**.

Damit bewertet die SUP-Stelle den Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) als **belastbare und grundsätzlich ausgewogene Grundlage** für die Festlegung von Straßenkorridoren für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße. Alle Vorgaben des Straßengesetzes und des Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore[31] wurden ausreichend berücksichtigt.

Durch die vollständige Integration des Umweltberichts in den Erläuterungsbericht gelingt es, **Umweltaspekte als gleichermaßen entscheidungsrelevant** in die Überlegungen und Abwägungen einzubeziehen. Voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen werden klar benannt. Da keine Aggregation der themenspezifischen Ergebnisse der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung vorgenommen wurde, erfolgte auch **kein sog. *trade off***, also kein „Gegenrechnen“ zwischen voraussichtlich erheblichen positiven und negativen Auswirkungen oder z. B. zwischen wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen.

Der im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) aus der empfohlenen Kombination der Alternative West 1 mit der Alternative Ost 1B resultierende **Entwurf des Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße** weist gegenüber den anderen untersuchten Alternativen **deutlich erkennbare Vorteile** auf, wobei aus Sicht der SUP-Stelle die **vollständige Erfüllung der Planungsziele** und die **Vermeidung einer Beeinträchtigung des Steinkrebsvorkommens im Gschwendbach**, die in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren als potenziell genehmigungsgefährdend wirken könnte, hervorzuheben sind. Die verbleibenden negativen Auswirkungen können aus Sicht der SUP-Stelle durch die vom Initiator angeführten **Maßnahmen** auf ein akzeptables Maß reduziert werden, wobei eine konsequente Beachtung dieser Maßnahmen insbesondere in den späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren sicherzustellen ist.

Der im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) aus der empfohlenen Alternative L14.2 resultierende **Entwurf des Straßenkorridors für die Verlegung der L14 Bucher Straße** weist gegenüber den anderen untersuchten Alternativen **graduelle Vorteile** auf, wobei aus Sicht der SUP-Stelle die **geringe Breite bzw. räumliche Erstreckung** des Entwurfs des Straßenkorridors potenziell **einschränkend bei der späteren optimalen Situierung und Ausgestaltung des möglichen Mittelanschlusses** der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße wirken könnte. Aus diesem Grund – und eingedenk der vergleichsweise geringen Unterschiede der Auswirkungen gegenüber der Alternative L14.1 – erwägt die SUP-Stelle eine **Aufweitung des Entwurfs des Straßenkorridors für die Verlegung der L14 Bucher Straße** zwischen Eiler GmbH und der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße Richtung Westen. Das Ausmaß dieser Aufweitung wird unter Berücksichtigung der diesen Straßenkorridor betreffenden Stellungnahmen (vgl. Kapitel 3.2) am Ende der vorliegenden Zusammenfassenden Erklärung festgelegt.

[30] Rosinak & Partner ZT GmbH / Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH 2017
[31] Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014

3.2 STELLUNGNAHMEN ZUM ENTWURF DER STRAßENKORRIDORE UND ZUM ERLÄUTERUNGSBERICHT (INKL. UMWELTBERICHT)

3.2.1 STELLUNGNAHMEN DER UMWELTSTELLEN UND SONSTIGER KÖRPERSCHAFTEN ÖFFENTLICHEN RECHTS

Vorgehen zur Auswertung und Behandlung der Stellungnahmen

Die **Stellungnahmen der Umweltstellen und sonstiger Körperschaften öffentlichen Rechts** werden **individuell ausgewertet und behandelt**. Dieses Vorgehen wird dem Umstand gerecht, dass Umweltstellen Stellungnahmen zu bestimmten, klar zuordenbaren Themenbereichen oder fachlichen Aspekten verfassen.

Dabei werden von der SUP-Stelle ausgewählte Stellungnahmeinhalte zuerst wörtlich (oder bei Bedarf paraphrasiert) wiedergegeben, wobei eine **Auswahl** jener **Stellungnahmeinhalte** getroffen wird, die der **abstrakten Betrachtungsebene** der ggst. Planungsphase („hohe Flughöhe“) entsprechen und die **Hinweise auf erhebliche Auswirkungen im Sinne der SUP-Richtlinie** darstellen. Zu den einzelnen wiedergegebenen Stellungnahmeinhalten legt die SUP-Stelle sodann dar, in welcher Form der jeweilige Hinweis Berücksichtigung findet.

Stellungnahme Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. Va - Landwirtschaft und ländlicher Raum

Die Abt. Va - Landwirtschaft und ländlicher Raum kann die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) angegebenen monetären landwirtschaftlichen Ertragswerte nicht als Ergebnis der angegebenen Datengrundlage nachvollziehen. Die Abt. Va - Landwirtschaft und ländlicher Raum regt weiters an, die Ertragsfähigkeit des Bodens im Planungsraum nicht relativ an einem österreichischen Durchschnitt zu messen, sondern im Kontext der Gemeinde Alberschwende zu sehen. Im lokalen Kontext kann somit eine potenziell höhere Ertragsfähigkeit angenommen werden.

Die SUP-Stelle nimmt diese Hinweise zur Kenntnis. Aufgrund der hohen Bedeutung des Bodenschutzes, die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) bei der Beurteilung der Korridoralternativen und schließlich der ausgesprochenen Empfehlung zugrundegelegt wird, erwartet die SUP-Stelle kein abweichendes Ergebnis infolge dieser Hinweise.

Die Abt. Va - Landwirtschaft und ländlicher Raum erachtet die Auswahl und Darstellung der Alternativen als nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Aus Sicht der Abt. Va - Landwirtschaft und ländlicher Raum erfolgt die Auswirkungsbeurteilung bezogen auf das Schutzgut Boden nachvollziehbar und inhaltlich umfassend. Voraussichtlich erhebliche, sekundäre, kumulative und synergetische Auswirkungen sind ausreichend betrachtet.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. Va - Landwirtschaft und ländlicher Raum regt die Aufnahme eines Materialbewirtschaftungskonzepts auf, in dem ungefähre Mengen, Verwertbarkeit und die geplante Verwertung des anfallenden Bodenaushubmaterials nachvollziehbar dargestellt werden.

Die SUP-Stelle erachtet dies im Rahmen der ggst. SUP als nicht erforderlich, da die untersuchten Korridoralternativen ähnlich hohe Anteile unterirdischer Abschnitte aufweisen und die angeregte zusätzliche Information somit nicht als unterschiedsprägend gesehen wird. Die SUP-Stelle unterstreicht jedoch die große Bedeutung der Frage des Umgangs mit Bodenaushub- und Ausbruchmaterials in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Die Abt. Va - Landwirtschaft und ländlicher Raum erachtet die Bewertung der Auswirkungen als grundsätzlich nachvollziehbar. Sie relativiert jedoch die Bewertung, wonach kein Verbrauch hochwertigen Bodens zu erwarten sei, aufgrund der zuvor getätigten Hinweise.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Aufgrund der hohen Bedeutung des Bodenschutzes, die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) bei der Beurteilung der Korridoralternativen und schließlich der ausgesprochenen Empfehlung zugrundegelegt wird, erwartet die SUP-Stelle kein abweichendes Ergebnis infolge dieses Hinweises.

Aus Sicht der Abt. Va - Landwirtschaft und ländlicher Raum widerspiegelt die kompakte Darstellung der Auswirkungen als Schwächen / Risiken bzw. Stärken / Chancen die entscheidungsrelevanten Aspekte. Auch die diesbezügliche textliche Kurzzusammenfassung ist nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. Va - Landwirtschaft und ländlicher Raum erachtet die angeführten Maßnahmen als der „Flughöhe" der SUP entsprechend ausreichend. Sie regt als zusätzliche Maßnahme eine bodenkundliche Baubegleitung während der Bauphase an. Landwirtschaftliche Ertragseinbußen sind entsprechend der geltenden Entschädigungsgrundlagen abzugelten.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis und nimmt die angeregte zusätzliche Maßnahme einer bodenkundlichen Baubegleitung während der Bauphase auf. Hinsichtlich der Abgeltung von Ertragseinbußen verweist die SUP-Stelle auf die Anwendung geltender rechtlicher Bestimmungen in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Die Abt. Va - Landwirtschaft und ländlicher Raum erachtet die Empfehlung der Straßenkorridore als insgesamt nachvollziehbar begründet und teilt diese Empfehlung.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Stellungnahme Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. Vc - Forstwesen

Die Abt. Vc - Forstwesen erachtet die Darstellung des derzeitigen Umweltzustands als im Rahmen der SUP ausreichend. Ihr sind keine über die Darstellung maßgeblich abweichenden aktuellen Entwicklungen bekannt.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. Vc - Forstwesen erachtet die Auswahl und Darstellung der Alternativen als nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Aus Sicht der Abt. Vc - Forstwesen ist die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen sehr allgemein gehalten. Eine genauere Betrachtung wäre in einem Rodungsverfahren relevant. Indirekte Auswirkungen auf nicht direkt betroffene angrenzende Waldflächen sind möglich, z. B. durch eine erhöhte Sturmwurfgefährdung.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Rodungsverfahren sind Teil der späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren. Die angesprochene Möglichkeit indirekter Auswirkungen auf nicht direkt betroffene angrenzende Waldflächen, z. B. durch eine erhöhte Sturmwurfgefährdung, kann im empfohlenen Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße lediglich die jedenfalls betroffene Waldfläche im Bereich des Absprungs von der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße betreffen. Hier weisen alle im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) untersuchten Korridoralternativen einen annähernd ähnlichen Verlauf auf. Aus diesem Grund nimmt die SUP-Stelle diesen Hinweis für spätere Planungs- und Genehmigungsverfahren auf, erkennt darin jedoch keinen unterschiedsprägenden oder entscheidungsrelevanten zusätzlichen Aspekt in der Bewertung der Auswirkungen.

Die Abt. Vc - Forstwesen erachtet die Bewertung und Darstellung der entscheidungsrelevanten Aspekte als grundsätzlich nachvollziehbar. Die Schutzfunktion der betroffenen Waldflächen sollte stärker betont werden.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Aus Sicht der SUP-Stelle ist die Schutzfunktion der betroffenen Wälder ausreichend – nämlich in textlicher Form, als Teil der tabellarischen Übersicht der Schwächen / Risiken bzw. Stärken / Chancen, in den Zusammenfassungen sowie als Ausgangspunkt für die Definition von Maßnahmen – dargestellt.

Die Abt. Vc - Forstwesen erachtet die Maßnahmen zur Verhinderung, zur Verringerung oder zum Ausgleich erheblich negativer Auswirkungen als grundsätzliche ausreichend. Der Verlust der Schutzwirkung betroffener Wälder ist durch geeignete Maßnahmen zu kompensieren, welche in einem behördlichen Rodungsverfahren bewertet werden. Aus forstfachlicher Sicht besteht kein Bedarf für ein Monitoring.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Weitere spezifische Maßnahmen werden jedoch nur insoweit im Rahmen der SUP festgelegt, als sie über allgemeine, aufgrund geltender rechtlicher Bestimmungen oder des Stands der Technik ohnedies anzunehmende Maßnahmen hinausgehen.

Die Abt. Vc - Forstwesen erachtet die Empfehlung der Straßenkorridore als insgesamt nachvollziehbar begründet. Obschon sie den Verlust von Waldflächen kritisch wertet, anerkennt sie die Tatsache, dass eine Korridoralternative empfohlen wird, in welcher nur in geringem Umfang Schutzwaldflächen betroffen sind.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Stellungnahme Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik

Die Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik erachtet die Darstellung des derzeitigen Umweltzustands hinsichtlich der Lärmbelastung als bedingt geeignet, da sie nur bescheidene Informationen mit geringer Auflösung wiedergeben. Ein Hinweis auf den Umgebungslärmaktionsplan Österreich 2018, Teil 9: Straßen außer A&S in Vorarlberg hätte die Darstellung bereichert. Eine Einordnung der Daten anhand der Planungsrichtwerte gem. ÖNORM S 5021 ist nicht erfolgt. Im Ergebnis ergäbe sich jedoch eine Übereinstimmung mit den Darstellungen im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht). Der Abt. VIc - Maschinenbau und

Elektrotechnik sind keine über die Darstellung maßgeblich abweichenden aktuellen Entwicklungen bekannt. Erschütterungsbelastungen sind nur unter dem übergeordneten Begriff „Immissionen" genannt. Eine eigene Darstellung des derzeitigen Umweltzustands hinsichtlich Erschütterungen ist nicht erfolgt.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Aus Sicht der SUP-Stelle unterstreichen die angeführten Quellen und Normen die Planungsziele (vgl. Kapitel 1.1.2) betreffend die unmittelbare Entlastung der Bevölkerung in Hof sowie in allen Weilern mit Siedlungsschwerpunkten im Nahbereich der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße. Eine vertiefte Darstellung wäre somit aus Sicht der SUP-Stelle grundsätzlich hilfreich, hätte aber im Ergebnis zu keinem abweichenden Befund im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) geführt. Eine gemeinsame Betrachtung von Lärmimmissionen und Erschütterung unter dem Begriff „Immissionen" erachtet die SUP-Stelle im Rahmen einer SUP als ausreichend.

Die Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik erachtet die Auswahl und Darstellung der Alternativen als nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Aus Sicht der Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik ist die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen sehr allgemein gehalten und subsummiert Lärmimmissionen und Erschütterungen unter dem Begriff „verkehrsbedingte Immissionen" oder „Immissionsbelastung". Eine getrennte Betrachtung dieser beiden Aspekte würde jedoch keine geänderten Bewertungsergebnisse erwarten lassen, sondern eher noch zu einer Stärkung der Argumentation führen.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik weist darauf hin, dass Lärm und Erschütterungen als in der Störung sich kumulierende Immissionen gelten. Insofern sind Entlastungen bei diesen beiden Immissionsarten entsprechend stärker zu bewerten. Die Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik geht davon aus, dass anrainerseitig verkehrsbedingt entstehende spürbare Erschütterungen durch bauliche Maßnahmen nach dem Stand der Technik unterbleiben. Es besteht weiters die Möglichkeit, dass bestehende betriebliche Lärmbelästigungen entlang der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße infolge des Wegfalls der Vorbelastung bzw. des Maskierungseffekts durch die bestehende L200 Bregenzerwaldstraße stärker in Erscheinung treten.

Eine stärkere Bewertung der Entlastung von Lärm und Erschütterungen würde alle Korridoralternativen weitgehend ähnlich treffen bzw. in ihrer Gesamtheit gegenüber den Nullalternativen L200-Null und L14-Null weiter stärken. Da sich damit keine zusätzlich unterschiedsprägende oder entscheidungsrelevante Sichtweise ergibt, nimmt die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Die SUP-Stelle weist weiters darauf hin, dass in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren durch Anwendung geltender rechtlicher Bestimmungen sichergestellt wird, dass keine unzumutbaren Belastungen durch das ggst. Vorhaben hervorgerufen werden. Dementsprechend werden – unter Beachtung des Wirtschaftlichkeitsgebots – konkrete Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen getroffen.

Die Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik erachtet die Bewertung und Darstellung der entscheidungsrelevanten Aspekte als nachvollziehbar. Die Ausführung des Knotenbauwerks für den möglichen Mittelanschluss wird schalltechnisch anspruchsvoll sein, ist jedoch ein Thema der Detailplanung; die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und die geplante neue Einbindung für die L14 Bucher Straße werden trotzdem schalltechnisch positiv bewertet.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Die Entscheidung über eine tatsächliche Umsetzung eines möglichen Mittelanschlusses erfolgt erst in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren auf Grundlage detaillierterer Untersuchungen und Abwägungen und wird durch die Festlegung von Straßenkorridoren nicht vorweggenommen.

Aus Sicht der Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik ist innerhalb des empfohlenen Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße für jene Bereiche, die unterirdisch geführt werden sollen, bereits ein bestmöglicher Schutz vor Lärm und Erschütterungen gegeben. Die schalltechnische Ausgestaltung der Tunnelportale bildet ein Thema für die Detailplanung. Hinsichtlich möglicher Erschütterungen sind möglichst ebene Fahrbahnflächen von Vorteil. Es ist nicht auszuschließen, dass nachträgliche Anpassungen und Maßnahmen bei Anlagen emittierender Betriebe an der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße infolge des Entfalls des akustischen Maskierungseffekts durch die bestehende L200 Bregenzerwaldstraße eingefordert werden. Zusätzliche Monitoringmaßnahmen betreffend Erschütterungen wären grundsätzlich möglich, sind aber nicht zwingend erforderlich.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Weitere spezifische Maßnahmen werden nur insoweit im Rahmen der SUP festgelegt, als sie über allgemeine, aufgrund geltender rechtlicher Bestimmungen oder des Stands der Technik ohnedies anzunehmende Maßnahmen hinausgehen.

Die Abt. VIc - Maschinenbau und Elektrotechnik erachtet die Empfehlung der Straßenkorridore als insgesamt nachvollziehbar begründet und teilt diese Empfehlung.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Stellungnahme Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIe - Abfallwirtschaft

Die Abt. VIe - Abfallwirtschaft erachtet die Darstellung des derzeitigen Umweltzustands als im Rahmen der SUP ausreichend. Ihr sind keine über die Darstellung maßgeblich abweichenden aktuellen Entwicklungen bekannt. Eine Erstabschätzung aller bekannten Altstandorte und Altablagerungen im Bregenzerwald durch das Umweltbundesamt wird im ersten Halbjahr 2020 erwartet. Sollten sich hieraus neue Erkenntnisse den Planungsraum betreffend ergeben, so wird dahingehend eine ergänzende Stellungnahme übermittelt.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Allfällige zusätzliche Informationen zu Altstandorten oder Altablagerungen im Bereich der empfohlenen Straßenkorridore wird die SUP-Stelle an den Initiator zur weiteren Berücksichtigung in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren weitergeben.

Die Abt. VIe - Abfallwirtschaft erachtet die Auswahl und Darstellung der Alternativen als nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Aus Sicht der Abt. VIe - Abfallwirtschaft ist die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen nachvollziehbar. Voraussichtlich erhebliche, sekundäre, kumulative und synergetische Auswirkungen sind ausreichend betrachtet. Die Darstellung der entscheidungsrelevanten Aspekte ist nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. VIe - Abfallwirtschaft erachtet die Maßnahmen zur Verhinderung, zur Verringerung oder zum Ausgleich erheblich negativer Auswirkungen als entsprechend der „Flughöhe“ der SUP sinnvoll und vollständig. Aus ihrer Sicht bestehen keine Auswirkungen, die Monitoringmaßnahmen erfordern.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. VIe - Abfallwirtschaft erachtet die Empfehlung der Straßenkorridore als insgesamt nachvollziehbar begründet und teilt diese Empfehlung.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Stellungnahme Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht

Die Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht erachtet die Darstellung des derzeitigen Umweltzustands als im Rahmen der SUP ausreichend. Ihr sind keine über die Darstellung maßgeblich abweichenden aktuellen Entwicklungen bekannt.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht erachtet die Auswahl und Darstellung der Alternativen als nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Aus Sicht der Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht ist die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen nachvollziehbar. Voraussichtlich erhebliche, sekundäre, kumulative und synergetische Auswirkungen sind ausreichend betrachtet. Die Darstellung der entscheidungsrelevanten Aspekte ist nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht erachtet die Maßnahmen zur Verhinderung, zur Verringerung oder zum Ausgleich erheblich negativer Auswirkungen als umfassend, ausreichend und sinnvoll.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Aus Sicht der Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht sollte das Land aktuell bestehende städtebauliche oder verkehrsorganisatorische Zielsetzungen (z. B. über das REK oder das Radverkehrskonzept) entsprechend dem Fortschritt der Umsetzung der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße auf ihre unveränderte Gültigkeit überprüfen.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Sie verweist dabei auf die turnusmäßige Evaluierung und Fortschreibung der raum- und mobilitätspolitischen Zieldokumente des Landes, im Zuge derer in der Regel alle zu diesem Zeitpunkt neuen raum- und verkehrsplanungsrelevanten Entwicklungen betrachtet und berücksichtigt werden.

Die Abt. VIIa - Raumplanung und Baurecht erachtet die Empfehlung der Straßenkorridore als insgesamt nachvollziehbar begründet und teilt diese Empfehlung.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Stellungnahme Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIId - Wasserwirtschaft

Die Abt. VIId - Wasserwirtschaft weist darauf hin, dass die Darstellung der Punktanlagen mit Wasserrechten unvollständig ist, da im Planungsraum Anlagen zur Gewinnung von Erdwärme in Form von Vertikalkollektoren bestehen, welche nach § 31c WRG. 1959. bewilligt wurden. Es ist auch bekannt, dass in Alberschwende Privatquellen genutzt werden. Aktuelle Entwicklungen, die maßgeblich von der Darstellung des derzeitigen Umweltzustands im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) abweichen, sind nicht bekannt.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Die SUP-Stelle erachtet die genannten Punktanlagen als im Rahmen des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) als abgedeckt. Die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) auf S. 39f dargestellten Punktanklagen mit Wasserrechtenumfassen umfassen gem. der Legende von Abbildung 21 verschiedene Typen von Quellen (auch zur privaten Trinkwasserversorgung) sowie verschiedene Typen von Anlagen zur thermischen Nutzung (auch z. B. Grundwasser-Wärmepumpen). Als Quelle dieser Angaben ist das Digitale Wasserbuch im Vorarlberg Atlas angegeben. Die SUP-Stelle erachtet diese Quelle als hinreichend verlässlich und für die Darstellung des derzeitigen Umweltzustands im Rahmen einer SUP als in den meisten Themenbereichen ausreichend. Somit besteht aus Sicht der SUP-Stelle kein Bedarf einer ergänzenden Darstellung vor Abschluss der SUP. Dessen ungeachtet ist es in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren selbstverständlich erforderlich (und üblich), alle relevanten Punktanlagen aktuell zu ermitteln und zu berücksichtigen.

Die Abt. VIId - Wasserwirtschaft erachtet die Auswahl und Darstellung der Alternativen als nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Aus Sicht der Abt. VIId - Wasserwirtschaft ist die Ermittlung und Beschreibung der Eingriffe in den Grundwasserkörper und damit der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen auf Wassernutzungen und wasserabhängige Biotope sehr allgemein formuliert, was als Informationsmangel angesehen wird. Das betrifft Biotope wie z. B. das Schollenmoos, bei dem zumindest während der Bauausführung eine Beeinträchtigung nicht auszuschließen ist.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis und verweist darauf, dass die Ermittlung und Beschreibung von Auswirkungen in einer SUP definitionsgemäß nur in eher allgemeiner Form erfolgen kann. So legt nicht zuletzt der Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore fest, dass hinsichtlich der Aussagequalität bei der Ermittlung und Beschreibung von Auswirkungen Plausibilitätsannahmen und qualitative Aussagen ausreichend sind, kein Vollständigkeits-, aber ein Nachvollziehbarkeitsanspruch besteht sowie der Fokus auf der Hervorhebung der Unterschiede zwischen den Alternativen liegen soll[32]. Dem wird der Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) aus Sicht der SUP-Stelle in ausreichendem Maße gerecht, zumal die negativen Auswirkungen insbesondere auf das Grundwasser auch in der tabellarischen Übersicht der wichtigsten Schwächen bzw. Risiken sowie Stärken bzw. Chancen der einzelnen Alternativen angeführt sind. Dort werden auch auf die möglichen indirekten Wirkungen auf die Biotope wie das Schollenmoos angesprochen. Die Darstellung von Auswirkungen auf Punktanlagen erachtet die SUP-Stelle im Rahmen der SUP als nicht unmittelbar erforderlich, da es sich dabei in der Regel nicht um erhebliche Auswirkungen im Sinne der SUP-Richtlinie handelt. Die diesbezüglich sehr wohl vorhandenen Aussagen im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) sind aus Sicht der SUP-Stelle somit jedenfalls ausreichend.

Die Abt. VIId - Wasserwirtschaft fordert als Maßnahme, auf Basis einer grundlegenden hydrogeologischen Beurteilung eine Quellkartierung vorzunehmen und ein Monitoring für die Überwachung der Grundwasserverhältnisse aufzubauen. Neben der Berücksichtigung der erforderlichen Hochwasserabfuhrkapazität der Oberflächengewässer sollten im Zuge der weiteren Planungen ökologische Aufwertungen der Fließgewässer als Ausgleichsmaßnahmen geprüft werden.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Vorschlag zur Kenntnis und ergänzt die Maßnahmen bzw. Hinweise für spätere Planungs- und Genehmigungsverfahren entsprechend. Aus Sicht der SUP-Stelle sollte in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren versucht werden, vorrangig durch Maßnahmen zur Vermeidung

[32] Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: S. 35f

oder zur Verminderung ein derart geringes Ausmaß bzw. Niveau der negativen Auswirkungen zu erreichen, so dass Maßnahmen zum Ausgleich nicht erforderlich sind. Sind derlei Maßnahmen dennoch erforderlich, so können sie im Rahmen der SUP nur sehr allgemein formuliert werden.

Die Abt. VIId - Wasserwirtschaft erachtet die Empfehlung der Straßenkorridore als insgesamt nachvollziehbar begründet.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Abt. VIId - Wasserwirtschaft weist darauf hin, dass im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit des ggst. Vorhabens betreffend das Schutzgut Wasser erst nach Vorhandensein detaillierter Unterlagen eine Aussage getroffen werden kann.

Die SUP-Stelle weist darauf hin, dass die Beurteilung der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens nicht Gegenstand der SUP, sondern einer allfälligen UVP im Rahmen späterer Genehmigungsverfahren ist.

Stellungnahme Bezirkshauptmannschaft Bregenz hinsichtlich Naturschutz

Die Bezirkshauptmannschaft Bregenz erachtet die Darstellung des derzeitigen Umweltzustands im Zusammenhang mit naturschutzfachlichen Beweisthemen als im Rahmen der SUP grundsätzlich ausreichend bearbeitet. Sie weist jedoch darauf hin, dass am östlichen Ende des Planungsraums, an der Grenze der Weiler Dreßlen und Näpfle, ein Gewässer (Oberlauf des Wildbachs) besteht, dass in der Darstellung des derzeitigen Umweltzustands im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) nicht berücksichtigt ist. Dieses Oberflächengewässer ist mit einem typischen bachbegleitenden Gehölzwuchs bestockt. Der Bezirkshauptmannschaft Bregenz sind darüber hinaus keine weiteren über die Darstellung maßgeblich abweichenden aktuellen Entwicklungen bekannt.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Die Darstellung der Oberflächengewässer im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) umfasst all jene Fließgewässer, die im Vorarlberg Atlas enthalten sind bzw. zum Zeitpunkt der Erstellung des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) waren. Der Wildbach ist im Vorarlberg Atlas erst ab dem Bereich Hengler Rank und damit außerhalb des Planungsraums als Fließgewässer dargestellt. Oberhalb davon ist der Wildbach – mit Ausnahme des von der Bezirkshauptmannschaft Bregenz angesprochenen Abschnitts – überwiegend verrohrt. Die Abflussmenge des Wildbachs variiert – v. a. oberhalb der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße – erheblich, da der Wildbach in seinem Oberlauf überwiegend von Tagwasser gespeist wird. Der Uferbewuchs entspricht dem vergleichbarer offener Bachläufe im Planungsraum. Er ist im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) als Wald mit Schutzfunktion gem. Waldentwicklungsplan dargestellt. Eine besondere naturschutzfachliche Wertigkeit ist nicht dokumentiert. Aufgrund der Tatsache, dass ein Teil des offenen Abschnitts des Wildbachs im Planungsraum und schließlich auch innerhalb des empfohlenen Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße liegt, erachtet es die SUP-Stelle als erforderlich, diesen Gewässerabschnitt als Fließgewässer und im Zusammenhang mit naturschutzfachlichen Beweisthemen zu berücksichtigen.

Die Bezirkshauptmannschaft Bregenz erachtet die Auswahl und Darstellung der Alternativen als nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Aus Sicht der Bezirkshauptmannschaft Bregenz ist die Ermittlung und Beschreibung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen im Zusammenhang mit naturschutzfachlichen Beweisthemen insgesamt nachvollziehbar, es fehlt jedoch eine Darstellung der Auswirkungen auf jenes Gewässer (Oberlauf des Wildbachs), das bereits bei der Darstellung des derzeitigen Umweltzustands nicht berücksichtigt ist. Die Alternative Ost 1B berührt dieses Gewässer, wobei aufgrund der Breite des Straßenkorridors in diesem Bereich eine Umgehung des Gewässers prinzipiell möglich ist. Hinsichtlich der weiteren Oberflächengewässer, die innerhalb der Alternative Ost 1B liegen, teilt die Bezirkshauptmannschaft die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) ausgeführte unkritische Auswirkungsbeurteilung lediglich unter der Voraussetzung, dass diese Oberflächengewässer bergmännisch unterquert werden.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Der östliche Abschnitt des empfohlenen Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße weist eine direkte Überlagerung mit dem nördlichsten, straßennahen Teil des offenen Abschnitts des Wildbachs mit seinem begleitenden Uferbewuchs auf. Die Auswirkungen auf diesen Bereich sind im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) im Zusammenhang mit dem Themenbereich Naturraum und Ökologie angesprochen und negativ beurteilt, allerdings nur im Zusammenhang mit dem Aspekt Wald und dessen Schutzfunktion. Die von der Bezirkshauptmannschaft Bregenz angesprochenen negativen Auswirkungen auf das Gewässer und den gewässerbegleitenden Lebensraum stellen damit einen weiteren Aspekt der Auswirkungen im Themenbereich Naturraum und Ökologie dar und verstärken damit die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) enthaltene themenbezogene Darstellung der Auswirkungen.

Die Bezirkshauptmannschaft Bregenz regt an, im Zusammenhang mit der Alternative West 1 das Potenzial einer erheblichen Verbesserung des ökologischen Zustands des Hoferbachs als synergetische Auswirkung aufzunehmen. Sekundäre Auswirkungen im Zusammenhang mit naturschutzfachlichen Beweisthemen sind entsprechend des Planungsstands in der SUP nicht bearbeitet, was nachvollziehbar erscheint.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Eine Verbesserung des ökologischen Zustands des Hoferbachs ist weder eine direkte Auswirkung des ggst. Vorhabens noch als synergetische Auswirkung im Sinne der SUP-Richtlinie zu werten, da eine solche Verbesserung zwar zweifelsfrei naturschutzfachlich anzustreben ist, sich aber nicht als Maßnahme zur Vermeidung, Verminderung oder zum Ausgleich voraussichtlich erheblicher Auswirkungen ergibt. Vielmehr ist eine solche Verbesserung jedenfalls unter Beachtung des Verbesserungsgebots gem. Wasserrahmenrichtlinie in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren zu verfolgen. Die SUP-Stelle nimmt jedoch den Hinweis auf das Potenzial zur erheblichen Verbesserung des ökologischen Zustands des Hoferbachs für spätere Planungs- und Genehmigungsverfahren auf.

Aus Sicht der Bezirkshauptmannschaft Bregenz sind die naturschutzfachlich wichtigsten Themen in der Bewertung der Auswirkungen grundsätzlich enthalten. Lediglich betreffend die Auswirkungen auf den Wildbach und den Hoferbach ist eine hinsichtlich der naturschutzfachlichen Beweisthemen abweichende Bewertung bzw. eine Berücksichtigung bei der Bewertung geboten. Die Bezirkshauptmannschaft Bregenz weist jedoch darauf hin, dass aufgrund der Breite des Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße im Bereich des Wildbachs dessen Umgehung prinzipiell möglich ist.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Für die Bewertung der Auswirkungen auf den Wildbach und dessen begleitenden Uferbewuchs stützt sich die SUP-Stelle auf die ähnlich formulierten Ausführungen des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht) und der Bezirkshauptmannschaft Bregenz. Inner-

halb des empfohlenen Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße ist eine Trassierung ohne direkte Berührung des offenen verlaufenden Abschnitts des Wildbachs möglich. Somit kann eine Beeinträchtigung vermieden werden. Eine Veränderung der Bewertung mit Einfluss auf den Gesamtbefund bzw. auf die Empfehlung ist somit aus Sicht der SUP-Stelle nicht erforderlich. Damit einhergehend unterstreicht die SUP-Stelle jedoch die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) bereits enthaltene Maßnahme, derzufolge forstliche Flächen vor der Einbindung in die bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße im Osten von Dreßlen bzw. in Näpfle möglichst umgangen, sparsam konsumiert oder nur randlich berührt werden sollen. Eine Änderung der Bewertung der Auswirkungen auf den Hoferbach ist aus Sicht der SUP-Stelle nicht geboten.

Die Bezirkshauptmannschaft Bregenz empfiehlt aus Gründen des Artenschutzes, die Verortung der konkreten Vorkommen des Steinkrebses nicht planlich darzustellen, sondern das Thema nur textlich abzuhandeln.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis und verweist auf die bereits erfolgte Veröffentlichung des Erläuterungsberichts (inkl. Umweltbericht). In Entsprechung der Zielsetzungen u. a. der SUP-Richtlinie bekennt sich die SUP-Stelle grundsätzlich dazu, dass in der SUP alle verfügbaren (Umwelt-)Informationen zu berücksichtigen und darzulegen sind. Dies umfasst – insbesondere auch eingedenk der Beteiligung im Rahmen der SUP – verständliche grafische Darstellungen.

Die Bezirkshauptmannschaft Bregenz empfiehlt in Anlehnung an die Empfehlungen für forstwirtschaftliche Flächen bzw. Bauerwartungsflächen, gleichartige Empfehlungen für nachfolgende Planungsphasen, insbesondere die Trassenfindung, für die naturschutzfachlich relevantesten Objekte im empfohlenen Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße auszusprechen (konkret sparsame Konsumation und möglichst randliche Berührung der Lebensräume entlang der Schwarzach, des Schollenmooses, der Biotope beim Sportplatz, des Wildbachs sowie des Hoferbachs, letzterer ggf. als Ausgleich zu anderen Verlusten bzw. negativen Auswirkungen). Maßnahmen zum Ausgleich recht sicher zu erwartender Auswirkungen z. B. auf Lebensräume entlang der Schwarzach, das Schollenmoos oder die Biotope beim Sportplatz sollten zumindest als Hinweise für die späteren Planungsphasen aufgenommen werden.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis und präzisiert die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) teils generell formulierten Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung negativer Beeinträchtigung hinsichtlich der von der Bezirkshauptmannschaft Bregenz hervorgehobenen Bereiche. Aus Sicht der SUP-Stelle sollte in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren versucht werden, vorrangig durch Maßnahmen zur Vermeidung oder zur Verminderung ein derart geringes Ausmaß bzw. Niveau der negativen Auswirkungen zu erreichen, so dass Maßnahmen zum Ausgleich nicht erforderlich sind. Sind derlei Maßnahmen dennoch erforderlich, so können sie im Rahmen der SUP nur sehr allgemein formuliert werden.

Die Bezirkshauptmannschaft Bregenz empfiehlt als Monitoringmaßnahmen die Überwachung des Wasserhaushalts des Schollenmooses und der Biotopflächen beim Sportplatz. Geeignete Instrumente sind Messungen des Grundwasserspiegels sowie eine auf ein Monitoring ausgerichtete Kartierung der Flächen vor Inangriffnahme des ggst. Vorhabens.

Die SUP-Stelle nimmt diese Hinweise zur Kenntnis. Entsprechende Maßnahmen zur Überwachung für spätere Planungs- und Genehmigungsverfahren werden aufgenommen.

Die Bezirkshauptmannschaft Bregenz erachtet die Empfehlung der Straßenkorridore als insgesamt nachvollziehbar begründet und teilt diese grundsätzlich. Im Zusammenhang mit naturschutzfachlichen Beweisthemen gilt dies jedenfalls für den empfohlenen Straßenkorridor für die Verlegung der L14 Bucher Straße und den empfohlenen Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße östlich des möglichen Mittelanschlusses. Hinsichtlich des empfohlenen Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße westlich des möglichen Mittelanschlusses bestehen grundsätzlich noch wesentlich naturschutzfachliche Unsicherheiten, im Vergleich zu den anderen, nicht empfohlenen Alternativen „West“ und „Nord“ sind erhebliche Umweltauswirkungen jedoch zumindest nicht bereits in dieser Planungsphase als sicher anzunehmen.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Stellungnahme Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit hinsichtlich Lufthygiene

Das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit erachtet den Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) im Zusammenhang mit den lufthygienisch-klimatologischen Beweisthemen als nur eingeschränkt nutzbare Grundlage. Auf Basis eigener Bewertungen und unter Berücksichtigung vergleichbarer Immissionsmodellierungen bei ähnlichen Verfahren gibt das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit jedoch eine positive Bewertung zum ggst. Vorhaben im Rahmen der SUP ab. Es hebt die Entlastungen im Ortszentrum positiv hervor und legt dar, dass bei Neubaustrecken keine im Sinne der SUP-Richtlinie unzulässig hohe Immissionsbelastungen zu erwarten sind.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis und stellt fest, dass sich die geäußerte Argumentationskette zur Gesamtbewertung der Veränderung der Immissionsbelastung mit den im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) enthaltenen diesbezüglichen Ausführungen deckt.

Stellungnahme Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit hinsichtlich Limnologie

Das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit erachtet die Darstellung des derzeitigen Umweltzustands im Zusammenhang mit den limnologischen Beweisthemen als im Rahmen der SUP zweckmäßig und ausreichend. Ihr sind keine über die Darstellung maßgeblich abweichenden aktuellen Entwicklungen bekannt.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit erachtet die Auswahl und Darstellung der Alternativen als nachvollziehbar. Prinzipiell erscheint auch eine kurze Alternative – etwa zwischen Rohnen und Lanzen – möglich.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Die Korridoralternativen wurden aus den Ergebnissen des Planungsprozesses „Verkehrslösung Alberschwende“ zwischen 2015 und 2017 heraus entwickelt. Eine entsprechend kürzere Alternative ist nicht geeignet, die Planungsziele (vgl. Kapitel 1.1.2) zu erreichen.

Aus Sicht des Instituts für Umwelt und Lebensmittelsicherheit ist die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen im Zusammenhang mit den limnologischen Beweisthemen nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit weist darauf hin, dass das Wasserdargebot der Schwarzach als Vorflut für die Abwasserreinigungsanlage Dornbirn-Schwarzach nicht maßgeblich geschmälert werden sollte.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis und nimmt diesen zur weiteren Berücksichtigung in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren auf.

Aus Sicht des Instituts für Umwelt und Lebensmittelsicherheit widerspiegelt die kompakte Darstellung der Auswirkungen als Schwächen / Risiken bzw. Stärken / Chancen die entscheidungsrelevanten Aspekte gut aufbereitet und nachvollziehbar.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit erachtet die angeführten Maßnahmen im Zusammenhang mit den limnologischen Beweisthemen als der „Flughöhe“ der SUP entsprechend sehr oberflächlich und weit gefasst. Es regt daher an, spezifische Maßnahmen (z. B. Gewässerschutzanlage in der Bauphase, Retensionsfilterbecken für die Straßenentwässerung, allgemeine Gewässerschutzmaßnahmen) im Rahmen des Verhandlungsverfahrens auszuarbeiten und dazulegen und zur weiteren Beachtung einzugliedern.

Die SUP-Stelle nimmt diese Anregung zur Kenntnis. Weitere spezifische Maßnahmen werden jedoch nur insoweit im Rahmen der SUP festgelegt, als sie über allgemeine, aufgrund geltender rechtlicher Bestimmungen oder des Stands der Technik ohnedies anzunehmende Maßnahmen hinausgehen.

Das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit erachtet die angeführten Maßnahmen im Zusammenhang mit den limnologischen Beweisthemen zur Überwachung als der „Flughöhe“ der SUP entsprechend sehr oberflächlich und weit gefasst. Es regt daher an, spezifische Maßnahmen (z. B. qualitative und quantitative Beweissicherung, emissionsseitige Messungen, immissionsseitige Messungen) im Rahmen des Verhandlungsverfahrens auszuarbeiten und dazulegen und zur weiteren Beachtung einzugliedern.

Die SUP-Stelle nimmt diese Anregung zur Kenntnis. Weitere spezifische Maßnahmen werden jedoch nur insoweit im Rahmen der SUP festgelegt, als sie über allgemeine, aufgrund geltender rechtlicher Bestimmungen oder des Stands der Technik ohnedies anzunehmende Maßnahmen hinausgehen.

Das Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit erachtet die Empfehlung der Straßenkorridore als insgesamt nachvollziehbar begründet.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Stellungnahme Gemeinde Alberschwende

Die Gemeinde Alberschwende steht positiv zum Stand der Projektentwicklung und zu den Ergebnissen der SUP. Sie anerkennt, dass die Empfehlungen des Planungsprozesses „Verkehrslösung Alberschwende“ zwischen 2015 und 2017 Eingang in den Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) gefunden haben.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Die Gemeinde Alberschwende weist darauf hin, dass im Bereich des möglichen Mittelanschlusses sowie der Hauptportale in Gschwend und Näpfle Verunsicherung bei Anrainern und Grundeigentümern hinsichtlich unmittelbarer Betroffenheit, v. a. möglicher unzumutbarer Immissionen, herrscht. Sie fordert in diesem

Zusammenhang eine besonders schonende und sensible Detailplanung in diesen Bereichen unter bestmöglicher Berücksichtigung der Interessen der Grundeigentümer und Anrainer sowie unter Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis und die Forderung zur Kenntnis. Im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) sind die entsprechenden Auswirkungen (insbesondere Lärm und Luftschadstoffe, Bodenverbrauch, Orts- bzw. Landschaftsbild) in den genannten Bereichen beschrieben und bewertet. Ein möglicher Mittelanschluss bei vergleichsweise ortsnahen Umfahrungsvarianten geht als klare Empfehlung aus dem Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende“ zwischen 2015 und 2017 hervor und steigert die – als Planungsziel (vgl. Kapitel 1.1.2) zentral formulierte – Entlastungswirkung durch die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße. Die Entscheidung über eine tatsächliche Umsetzung eines möglichen Mittelanschlusses erfolgt erst in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren auf Grundlage detaillierterer Untersuchungen und Abwägungen und wird durch die Festlegung von Straßenkorridoren nicht vorweggenommen. Die SUP-Stelle weist schließlich darauf hin, dass in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren durch Anwendung geltender rechtlicher Bestimmungen sichergestellt wird, dass keine unzumutbaren Belastungen durch das ggst. Vorhaben, im Falle also auch durch einen möglichen Mittelanschluss, hervorgerufen werden. Dementsprechend werden – unter Beachtung des Wirtschaftlichkeitsgebots – konkrete Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen getroffen.

Die Gemeinde Alberschwende regt an, den empfohlenen Straßenkorridor für die Verlegung der L14 Bucher Straße zu erweitern, um in der Detailplanung zusätzliche Optionen für die Trassierung offen zu haben. Sie legt dazu eine Skizze bei, der eine Vereinigung der Korridoralternativen L14.1 und L14.2 zu einem einzigen Straßenkorridor zu entnehmen ist.

Die SUP-Stelle nimmt diese Anregung zur Kenntnis und erwägt eine Aufweitung des Entwurfs des Straßenkorridors für die Verlegung der L14 Bucher Straße zwischen Eiler GmbH und der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße Richtung Westen. Das Ausmaß dieser Aufweitung wird unter Berücksichtigung aller diesen Straßenkorridor betreffenden Stellungnahmen am Ende der vorliegenden Zusammenfassenden Erklärung festgelegt.

Die Gemeinde Alberschwende fordert eine zeitnahe Planung der exakten Trassenführung für die Verlegung der L14 Bucher Straße Hand in Hand mit einer Entwicklungsplanung für diesen Raum gemeinsam mit den Grundbesitzern im Rahmen der bis 2021 geplanten Überarbeitung des REK. So soll auch zeitnah Klarheit über eine mögliche Bereitstellung von Flächen für Betriebserweiterungen geschaffen werden.

Die SUP-Stelle nimmt diese Forderung zur Kenntnis und begrüßt abgestimmte Planungsschritte zwischen dem Land und der Gemeinde Alberschwende. Die ggst. SUP endet mit der Veröffentlichung der vorliegenden Zusammenfassenden Erklärung. Der Straßenkorridor für die Verlegung der L14 Bucher Straße stellt eine Planungsgrundlage für spätere Planungs- und Genehmigungsverfahren dar. Die Festlegung von Planungs- und Umsetzungszeiträumen ist nicht Gegenstand der SUP. Ab dem Beschluss eines Straßenkorridors durch die Landesregierung ist dieser durch eine betroffene Gemeinde in den gemeindeeigenen Planungsdokumenten zu berücksichtigen und ersichtlich zu machen.

Die Gemeinde Alberschwende ersucht, die verkehrliche Wirkung eines Anschlusses der bestehenden L14 Bucher Straße an die Alternativen „Nord“ in deren oberirdischen Abschnitt im Bereich Moos zu benennen und darzulegen, inwieweit sich durch dieses geänderte verkehrliche Wirkung die Empfehlung für den Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße geändert hätte.

Aus Sicht der SUP-Stelle sind der mögliche Mittelanschluss der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße und deren mögliche Verknüpfung mit der L14 Bucher Straße nordöstlich des Ortszentrums gemeinsam zu betrachten. Die Empfehlung für einen möglichen Mittelanschluss als Ergebnis des Planungsprozesses „Verkehrslösung Alberschwende“ zwischen 2015 und 2017 geht von einer möglichst zentrumsnahen Verknüpfung aus, über die zentrale Einrichtungen auf kürzest möglichem Wege von der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße erreicht werden können. Eine solche Zentrumsnähe ist aus Sicht der SUP-Stelle im Bereich Moos nicht zufriedenstellend gegeben, zumal für eine Verknüpfung der L14 Bucher Straße mit der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße in deren oberirdischen Abschnitt erstere ebenfalls deutlich verlegt werden müsste. Selbst wenn jedoch eine solche Verknüpfung technisch sinnvoll lösbar wäre, würde dieser Mittelanschluss lediglich der Einleitung des – vergleichsweise geringen – Verkehrsaufkommens auf der Relation L14 Bucher Straße – L200 Bregenzerwaldstraße aus bzw. in Richtung Rheintal dienen, nicht aber als möglicher Mittelanschluss im ursprünglich intendierten Sinn verkehrlich wirksam werden. Vielmehr würden Fahrten mit Ziel bzw. Quelle im Ortszentrum von Alberschwende weiterhin durch die Weiler westlich und östlich des Ortszentrums, anstelle zielgerichtet über den möglichen Mittelanschluss von der bzw. auf die verlegte L200 Bregenzerwaldstraße abgewickelt werden. Die SUP-Stelle erkennt somit in der aufgeworfenen Variante keinen verkehrlich verfolgenswerten Ansatzpunkt, der im Zuge der Entwicklung und Beurteilung von Korridoralternativen für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) behandelt hätte werden müssen.

Die Gemeinde Alberschwende fordert die Entschärfung der Unfallhäufungsstelle Hengler Rank im Zuge der Detailplanungen.

Die SUP-Stelle nimmt diese Forderung zur Kenntnis. Grundsätzlich ist eine bauliche Veränderung der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße für eine Reduktion der Unfallzahlen am Hengler Rank nicht erforderlich. Zudem wäre für eine bauliche Entschärfung der Unfallhäufungsstelle Hengler Rank – anders als für die Erreichung der anderen Planungsziele des ggst. Vorhabens (vgl. Kapitel 1.1.2) – die Festlegung eines Straßenkorridors als Planungsgrundlage nicht erforderlich, da eine entsprechende Lösung durch die kleinräumige Verlegung einer bestehenden Landesstraße gem. § 12 Abs. 5 lit. b Straßengesetz erzielt werden kann. Ausgehend von dieser Feststellung befürwortet die SUP-Stelle jedoch eine Mitbetrachtung des Hengler Rank bei der Detailplanung des östlichen Abschnitts der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und nimmt eine solche gemeinsame Betrachtung zur weiteren Berücksichtigung in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren auf.

Die Gemeinde Alberschwende unterstützt die Durchführung einer allfälligen UVP und befürwortet die rasche Durchführung eines Feststellungsverfahrens zur Klärung der UVP-Pflicht.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

3.2.2 STELLUNGNAHMEN DER ALLGEMEINEN ÖFFENTLICHKEIT (INKL. VEREINE)

Vorgehen zur Auswertung und Behandlung der Stellungnahmen

Die **Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine)** werden **ausgewertet und in thematischen Clustern behandelt**. Dieses Vorgehen wird zum einen dem Umstand gerecht, dass sich wiederkehrende Inhalte in der Regel – teils wortident – in mehreren Stellungnahmen finden, und zum anderen, dass dadurch datenschutzrechtlich sensible Informationen einzelner Stellungnahmen nicht einer konkreten natürlichen Person zuordnen lassen.

Dabei trifft die SUP-Stelle auch dahingehend eine **Auswahl**, als nur solche **Stellungnahmeinhalte** für die SUP relevant und zu berücksichtigen sind, die der **abstrakten Betrachtungsebene** der ggst. Planungsphase („hohe Flughöhe“) entsprechen und die **Hinweise auf erhebliche Auswirkungen im Sinne der SUP-Richtlinie** darstellen.

Die **geclusterten Stellungnahmeinhalte** werden zuerst in paraphrasierter Form wiedergegeben. Zu den einzelnen geclusterten Stellungnahmeinhalten legt die SUP-Stelle sodann dar, in welcher Form der jeweilige Hinweis Berücksichtigung findet.

Stellungnahmen zum ggst. Vorhaben allgemein

Der überwiegende Teil der Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) enthält eine prinzipielle Zustimmung zur Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) stellen den prinzipiellen Bedarf einer Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße infrage, erachten eine Straßenbaumaßnahme dieser Größenordnung als unzeitgemäß (Klimaschutz, Mobilitätswende etc.) und / oder sprechen sich für alternative Maßnahmen in der Gestaltung des Mobilitätssystems aus.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis und verweist auf sämtliche vorangegangenen Untersuchungen aus der Planungsgenese (vgl. Kapitel 1.1.1), insbesondere auf die Ergebnisse des Planungsprozesses „Verkehrslösung Alberschwende“ zwischen 2015 und 2017, denen zufolge die Planungsziele (vgl. Kapitel 1.1.2) nicht ohne zumindest die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße aus dem Ortszentrum von Alberschwende erreicht werden können. Andere Maßnahmen im Umweltverbund oder im Bereich der Gestaltung des Straßenraums mögen demzufolge zwar als ergänzende, nicht aber als alleinige Maßnahmen zielführend sein. Ausgehend von dieser Erkenntnis wurde auch vonseiten der SUP-Stelle im Zuge der Vorbereitung der SUP festgestellt[33], dass Systemalternativen zur Erreichung der Planungsziele (vgl. Kapitel 1.1.2) nicht infrage kommen und daher nicht Gegenstand der Betrachtung im Rahmen der SUP sind.

Mehrere Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) befürworten eine über das Gemeindegebiet von Alberschwende hinausgehende großräumige Verkehrslösung für den Bregenzerwald anstelle einer vergleichsweise kleinräumigen Umfahrung von Alberschwende.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis und verweist auf sämtliche vorangegangenen Untersuchungen aus der Planungsgenese (vgl. Kapitel 1.1.1), insbesondere auf die Ergebnisse des Planungsprozesses „Verkehrslösung Alberschwende“ zwischen 2015 und 2017, die eine wirksame Entlastung des Ortszentrums von Alberschwende nur bei einer vergleichsweise kurzen Umfahrung sehen. Diese Erkenntnis widerspiegelt sich auch im Planungsauftrag (vgl. Kapitel 1.1), der dem ggst. Vorhaben und der ggst. SUP zugrunde liegt.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) befürworten eine kurze Umfahrung, die nur das unmittelbare Ortszentrum von Alberschwende entlastet.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis und verweist auf die Ergebnisse des Planungsprozesses „Verkehrslösung Alberschwende“ zwischen 2015 und 2017, die eine Entlastung aller Weiler mit

[33] Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten 2018

Siedlungsschwerpunkten im Nahbereich der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße (neben Hof auch Gschwend, Rohnen, Bühel, Nannen, Lanzen, Feld und Dreßlen) vorsehen. Die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße auf einem vergleichsweise kurzen Abschnitt zwischen Gschwend bzw. Rohnen und Bühel ist somit nicht geeignet, alle aus dem Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende" abgeleiteten Planungsziele (vgl. Kapitel 1.1.2) zur Gänze zu erreichen.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) bemängeln, dass die Planungsziele gem. Planungsauftrag dem Anspruch, möglichst viele Alberschwender zu entlasten, nicht gerecht werden.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) innerhalb der Planungsziele (vgl. Kapitel 1.1.2) für das Entlastungsziel taxativ aufgezählten Weiler umfassen aus Sicht der SUP-Stelle alle Weiler mit Siedlungsschwerpunkten an der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße. Die im Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende" zwischen 2015 und 2017 entwickelten und letztlich empfohlenen Varianten sehen eine Umfahrung dieser Weiler vor. Die ggst. SUP baut auf diesem Ergebnis auf.

Mehrere Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) stellen das Ausmaß und / oder einzelne Aspekte der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße (Länge, Höhenlage, möglicher Mittelanschluss,…) aufgrund der Gesamtkosten von rund 260 Mio. € (Preisbasis 01.01.2019, vorausvalorisiert für 2030) infrage.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit der Kosten erfolgt durch die Landesregierung im Zuge der Beschlussfassung von Straßenkorridoren. Darüber hinaus verweist die SUP-Stelle auf die Prioritätensetzung für Landesstraßenprojekte, die laut Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019[34] vorgesehen ist. Das ggst. Vorhaben ist eines der dort explizit für diese Prioritätensetzung vorgesehenen Landesstraßenprojekte. Die Prioritätensetzung soll auf Grundlage mehrerer Kriterien erfolgen. Kosten bzw. Kosten-Nutzen-Erwägungen können eines dieser Kriterien bilden.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) hinterfragen die erhebliche Differenz zwischen früheren Kostenschätzungen (rund 50 Mio. €, Preisbasis 01.01.2015) und den im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) für den empfohlenen Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße angegebenen Gesamtkosten von rund 260 Mio. € (Preisbasis 01.01.2019, vorausvalorisiert für 2030).

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Nach Prüfung der seitens des Initiators zu dieser Frage gemachten Angaben erachtet die SUP-Stelle die Differenz als erklärbar und die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) angeführten Gesamtkosten als plausibel. Diese umfassen – anders als frühere Kostenschätzungen – sämtliche absehbare Bauwerke und Bauwerksbestandteile, Annahmen zu Erschwernissen aufgrund der anspruchsvollen geologischen Situation und erfahrungsgestützte Risikoaufschläge. Sie sind zudem auf das Jahr 2030 vorausvalorisiert.

Zahlreiche Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) bemängeln die fehlende Garantie einer vollständigen Umsetzung der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße infolge der Etappierungsmöglichkeiten.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Die SUP-Stelle erachtet die etappenweise Umsetzbarkeit angesichts der Gesamtkosten des ggst. Vorhabens als vorteilhaft. Eine etappenweise Umsetzung

[34] Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten 2019: S. 61

wird auch als Ergebnis des Planungsprozesses „Verkehrslösung Alberschwende“ zwischen 2015 und 2017 befürwortet. Eine etappenweise Umsetzung ist insbesondere im Bereich des Straßenbaus ein erprobtes Vorgehen, um Umsetzungsrisiken zu verringern, Belastungen zu staffeln und verfügbare Mittel zeitnah und gezielt einzusetzen. Die SUP-Stelle weist ganz allgemein darauf hin, dass Straßenkorridore gem. Straßengesetz lediglich die Planungsgrundlage für spätere Planungs- und Genehmigungsverfahren darstellen und somit in keiner Weise das Vorgehen zur Umsetzung eines Vorhabens determinieren. Gleichwohl bezieht sich die ggst. SUP stets auf den gesamten Straßenkorridor, wodurch das grundsätzliche Ziel einer vollständigen Umsetzung eines Vorhabens zum Ausdruck kommt.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) betonen die Bedeutung einer abgestimmten örtlichen Entwicklungsplanung mit der Planung des ggst. Vorhabens (z. B. in Form eines gesamtumfassenden REK, konkreter Gestaltungsmaßnahmen insbesondere im Dorfzentrum, Attraktivierung des Freizeitwegenetzes,…).

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis und begrüßt abgestimmte Planungsschritte zwischen dem Land und der Gemeinde Alberschwende. Die ggst. SUP endet mit der Veröffentlichung der vorliegenden Zusammenfassenden Erklärung. Ab dem Beschluss eines Straßenkorridors durch die Landesregierung ist dieser jedenfalls durch eine betroffene Gemeinde in den gemeindeeigenen Planungsdokumenten zu berücksichtigen und ersichtlich zu machen. Die SUP-Stelle weist in diesem Zusammenhang auf den Planungsauftrag (vgl. Kapitel 1.1) hin, aus dem klar hervorgeht, dass die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße (und der L14 Bucher Straße) zwar eine wichtige Voraussetzung zur Erreichung der Planungsziele (vgl. Kapitel 1.1.2) ist, allerdings auch seitens der Gemeinde Alberschwende darauf aufbauend entsprechende Gestaltungsmaßnahmen insbesondere im Bereich des Dorfzentrums zu setzen sind.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) stellen die tatsächliche Wirksamkeit einer Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße (Entlastungswirkung, Entschärfung von Unfallhäufungsstellen etc.) infrage bzw. hinterfragen das günstige Verhältnis zwischen durch das ggst. Vorhaben Entlasteten und neu Belasteten.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Aufgrund des sehr deutlichen Ausmaßes der Reduktion des Verkehrsaufkommens in den Weilern mit Siedlungsschwerpunkten an der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße um bis zu 81 % ist unter Zugrundelegung allgemeingültiger Wirkungszusammenhänge zwischen Verkehrsaufkommen und Emissionsentwicklung jedenfalls von einer deutlichen Immissionsentlastung entlang der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße auszugehen; dies gilt analog auch für die Unfallwahrscheinlichkeit. Die SUP-Stelle erachtet die Wirksamkeit einer Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße mit Blick auf die Planungsziele (vgl. Kapitel 1.1.2) daher als erwiesen und unstrittig. Im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) ist die Neu- bzw. zusätzliche Belastung in einzelnen Weilern bzw. Teilen von Weilern infolge der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße als Auswirkung beschrieben und bewertet. Aufgrund der räumlichen Beschränkung dieser neuen bzw. zusätzlichen negativen Auswirkungen und der Tatsache, dass in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren durch Anwendung geltender rechtlicher Bestimmungen sichergestellt wird, dass keine unzumutbaren Belastungen durch das ggst. Vorhaben hervorgerufen werden, erachtet es die SUP-Stelle als augenscheinlich, dass die Vorteile (im Sinne von Entlastungswirkungen) die Nachteile (im Sinne neuer oder zusätzlicher Belastungen) sowohl hinsichtlich der Anzahl der Betroffenen als auch der Intensität der Belastungen deutlich überwiegen. Die SUP-Stelle weist darüber hinaus jedoch darauf hin, dass die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße zwar

eine wichtige Voraussetzung zur Erreichung der Planungsziele (vgl. Kapitel 1.1.2) ist, allerdings auch seitens der Gemeinde Alberschwende darauf aufbauend entsprechende Gestaltungsmaßnahmen insbesondere im Bereich des Dorfzentrums zu setzen sind.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) erachten die wirkungsbezogenen Aussagen im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) als zu wenig ausführlich, unsachlich und tendenziös. Das Fehlen einer fünfstufigen Wirkungsanalyse wird bemängelt.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis und stellt fest, dass der Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) in Entsprechung der Vorgaben des Straßengesetzes sowie des Leitfadens zur SUP für Landesstraßenkorridore[35] nach dem Stand der Technik ausgeführt ist. Dies bestätigen auch die seitens der SUP-Stelle konsultierten Umweltstellen in ihren nach einem entsprechenden Prüfbuch ausgeführten Stellungnahmen (vgl. Kapitel 3.2.1). Der Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) trifft wirkungsbezogene Aussagen entsprechend der „Flughöhe“ der SUP, das heißt, er gibt qualitativen gegenüber – scheingenauen – quantitativen Aussagen den Vorzug und konzentriert sich auf erhebliche Auswirkungen im Sinne der SUP-Richtlinie sowie entscheidungsrelevante und unterschiedsprägende Auswirkungen. Die Wiedergabe von Ergebnissen in Form einer fünfstufigen Wirkungsanalyse ist aus Sicht der SUP-Stelle eine von vielen methodisch zulässigen Möglichkeiten der Auswirkungsbewertung. Die SUP-Stelle sieht keinen Mangel darin, dass der Initiator andere Methoden als die genannte zur Auswirkungsbewertung und Ergebnisdarstellung gewählt hat.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) erachten die Vorgehensweise zur Empfehlung des Straßenkorridors als professionell und objektiv. Sie heben dabei die erfolgte Einbeziehung der örtlichen Bevölkerung positiv hervor.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) befürchten wirtschaftliche Einbußen für Handelsunternehmen im Ortszentrum infolge der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße, da mit dem Durchzugsverkehr auch die Kundenfrequenz abnimmt.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis und verweist auf den Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende“ zwischen 2015 und 2017, als dessen Ergebnis eine Empfehlung für den möglichen Mittelanschluss ausgesprochen wurde. Neben der erwarteten zusätzlichen Erhöhung der verkehrlichen Wirksamkeit der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße war die Aufrechterhaltung der direkten Erreichbarkeit der wichtigsten Handelsunternehmen im Ortszentrum ein zentrales Argument für den möglichen Mittelanschluss. Die Entscheidung über eine tatsächliche Umsetzung eines möglichen Mittelanschlusses erfolgt erst in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren auf Grundlage detaillierterer Untersuchungen und Abwägungen und wird durch die Festlegung von Straßenkorridoren nicht vorweggenommen.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) widerstreiten die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) enthaltene Darstellung, wonach im Planungsraum kein bzw. kaum hochwertiger Boden bestünde, da der Boden in Alberschwende gebietstypisch bzw. teilweise im regionalen Maßstab überdurchschnittlich ertragreich ist. Der Boden ist weiters besonders verdichtungsempfindlich, weshalb der Umgang mit dem Boden während der Bauphase entscheidend ist. Aus diesem Grund ist eine bodenkundliche Baubegleitung unbedingt erforderlich.

[35] Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: S. 16ff

Die SUP-Stelle nimmt diese Hinweise zur Kenntnis. Aufgrund der hohen Bedeutung des Bodenschutzes, die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) bei der Beurteilung der Korridoralternativen und schließlich der ausgesprochenen Empfehlung zugrundegelegt wird, erwartet die SUP-Stelle kein abweichendes Ergebnis infolge dieser Hinweise. Die SUP-Stelle nimmt die angeregte zusätzliche Maßnahme einer bodenkundlichen Baubegleitung während der Bauphase auf.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) befürworten die Durchführung einer allfälligen UVP aufgrund der Größe des ggst. Vorhabens.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis.

Stellungnahmen zum westlichen Abschnitt des empfohlenen Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße (Zoll / Gschwend - möglicher Mittelanschluss)

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) bemängeln, dass der empfohlene Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße nicht auch den Weiler Zoll (insbesondere die Siedlungsteile im Nahbereich der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße) umfährt und damit entlastet.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis und verweist auf den Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende“ zwischen 2015 und 2017, in dessen Rahmen ausschließlich Varianten mit Absprung von der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße zwischen den Weilern Zoll und Gschwend entwickelt und untersucht wurden. Die Ergebnisse bzw. Empfehlungen des Planungsprozesses „Verkehrslösung Alberschwende“ sind Grundlage für die ggst. SUP.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) drücken die Sorge vor Beeinträchtigungen (Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen, Bodenverbrauch, Landschaftsbild, untergeordnetes bzw. landwirtschaftliches Wegenetz, landwirtschaftliche Bewirtschaftung / Ertrag) durch die Ausbindung der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße aus dem Bestand, insbesondere im Zusammenhang mit der Querung der Schwarzach und dem erforderlichen Tunnelportal, aus.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) sind die entsprechenden Auswirkungen im Bereich Gschwend und Achrain beschrieben und bewertet. Die SUP-Stelle weist darauf hin, dass in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren durch Anwendung geltender rechtlicher Bestimmungen sichergestellt wird, dass keine unzumutbaren Belastungen durch das ggst. Vorhaben hervorgerufen werden. Dementsprechend werden – unter Beachtung des Wirtschaftlichkeitsgebots – konkrete Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen getroffen. Die SUP-Stelle weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die im Rahmen der Informationsveranstaltung am 19.02.2020 vorgestellten Referenztrassen lediglich dem Nachweis der prinzipiellen technischen Machbarkeit sowie als Grundlage für die Grobkostenermittlung dienen und keine Rückschlüsse auf die spätere konkrete technische Umsetzung zulassen.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) sehen einen räumlichen Konflikt zwischen der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und einer Siedlungsverdichtung im Bereich Fohren und Brugg.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) sind alle dokumentierten Entwicklungsabsichten in Alberschwende durch die Analyse des aktuell gültigen REK

und des Flächenwidmungsplans dargelegt und berücksichtigt. Im Flächenwidmungsplan erstreckt sich u. a. eine als Verkehrsfläche Straße gewidmete längliche Fläche zwischen Rohnen und Bühel. Damit ist aus der Planungsgenese (vgl. Kapitel 1.1.1) heraus die Absicht ersichtlich gemacht, nördlich im Nahbereich des Ortszentrums einen Korridor für eine zukünftige Umfahrung freizuhalten. Die SUP-Stelle weist weiters darauf hin, dass mit wenigen Ausnahmen alle im Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende“ zwischen 2015 und 2017 entwickelten, untersuchten und letztlich empfohlenen Varianten in diesem freigehaltenen Raum zwischen Hof und Fohren bzw. Brugg zu liegen kommen.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) kritisieren die Nähe bzw. randliche Überlagerung des empfohlenen Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße zum bzw. mit dem Schollenmoos. Befürchtet werden v. a. Störungen des Wasserhaushalts und damit indirekt des Lebensraums Hochmoor.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) ist die mögliche Beeinträchtigung des Schollenmooses als Nachteil des empfohlenen Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße angesprochen. Der Initiator geht jedoch davon aus, dass eine Beeinträchtigung des Wasserhaushalts des Schollenmooses aufgrund des großen Höhenunterschieds und der gegebenen Überdeckung unwahrscheinlich ist. Als Maßnahme für spätere Planungs- und Genehmigungsverfahren ist dennoch festgelegt, bei der konkreten Trassierung möglichst viel Abstand zum Schollenmoos zu halten und die Wechselwirkungen im Detail zu untersuchen. Damit ist aus Sicht der SUP-Stelle ein ausreichendes Maß an Vorkehrungen getroffen, um in Endergebnis eine Beeinträchtigung des Schollenmooses durch das ggst. Vorhaben zu vermeiden.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) sprechen die Möglichkeit an, dass nicht nur die Korridoralternativen „Nord“, West 2 und West 3, sondern auch die Alternative West 1 – die Bestandteil des empfohlenen Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße ist – Auswirkungen auf das Steinkrebsvorkommen im Gschwendbach haben könnten.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis. Aus den im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) wiedergegebenen fachlichen Grundlagen zur Darstellung des Steinkrebsvorkommens geht hervor, dass diese Art im Gschwendbach – nebst anderen Bächen außerhalb des Planungsraums –, nicht aber in der Schwarzach vorkommt. Vielmehr wird die Schwarzach aufgrund ihrer Fließgeschwindigkeit und temporär großen Wassermengen grundsätzlich nicht als geeigneter Lebensraum für den Steinkrebs eingestuft. Die Alternative West 1 quert die Schwarzach unmittelbar nach dem Absprung von der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße und verläuft ab da bis zum Tunnelportal am Südufer der Schwarzach bzw. dem darüber liegenden Hang. Der Gschwendbach mündet rund 100 m oberhalb des östlichen Randes des Straßenkorridors in die Schwarzach. Eine Beeinträchtigung des Gschwendbachs und damit indirekt des Steinkrebsvorkommens ist daher aus Sicht der SUP-Stelle durch die Alternative West 1 und damit den empfohlenen Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße faktisch auszuschließen.

Stellungnahmen zum östlichen Abschnitt des empfohlenen Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße (möglicher Mittelanschluss - Dreßlen / Näpfle)

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) drücken die Sorge vor Beeinträchtigungen (Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen, Bodenverbrauch, untergeordnetes bzw. landwirtschaftliches Wegenetz, landwirtschaftliche Bewirtschaftung / Ertrag) durch die Einbindung der verlegten L200

Bregenzerwaldstraße in den Bestand, insbesondere im Zusammenhang mit dem erforderlichen Tunnelportal, aus.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) sind die entsprechenden Auswirkungen im Bereich Dreßlen und Näpfle beschrieben und bewertet. Die SUP-Stelle weist darauf hin, dass in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren durch Anwendung geltender rechtlicher Bestimmungen sichergestellt wird, dass keine unzumutbaren Belastungen durch das ggst. Vorhaben hervorgerufen werden. Dementsprechend werden – unter Beachtung des Wirtschaftlichkeitsgebots – konkrete Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen getroffen. Die SUP-Stelle weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die im Rahmen der Informationsveranstaltung am 19.02.2020 vorgestellten Referenztrassen lediglich dem Nachweis der prinzipiellen technischen Machbarkeit sowie als Grundlage für die Grobkostenermittlung dienen und keine Rückschlüsse auf die spätere konkrete technische Umsetzung zulassen.

Mehrere Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) fordern eine Verlängerung des empfohlenen Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße bis nach dem Hengler Rank. Damit soll diese Unfallhäufungsstelle mit entschärft werden.

Die SUP-Stelle nimmt diese Forderung zur Kenntnis. Grundsätzlich ist eine bauliche Veränderung der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße für eine Reduktion der Unfallzahlen am Hengler Rank nicht erforderlich. Zudem wäre für eine bauliche Entschärfung der Unfallhäufungsstelle Hengler Rank – anders als für die Erreichung der anderen Planungsziele des ggst. Vorhabens (vgl. Kapitel 1.1.2) – die Festlegung eines Straßenkorridors als Planungsgrundlage nicht erforderlich, da eine entsprechende Lösung durch die kleinräumige Verlegung einer bestehenden Landesstraße gem. § 12 Abs. 5 lit. b Straßengesetz erzielt werden kann. Ausgehend von dieser Feststellung befürwortet die SUP-Stelle jedoch eine Mitbetrachtung des Hengler Rank bei der Detailplanung des östlichen Abschnitts der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und nimmt eine solche gemeinsame Betrachtung zur weiteren Berücksichtigung in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren auf.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) sprechen Einschränkungen der Bebaubarkeit, mögliche Gefährdungen durch Erschütterungen, Einschränkungen von Wasserrechten und Wertminderungen von Liegenschaften und Gebäuden an, die im empfohlenen Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße in jenem Abschnitt liegen, für den nach Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) eine unterirdische Trassenführung in bergmännischer Bauweise vorgesehen ist.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Der Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) sieht definitionsgemäß für solche Abschnitte von Straßenkorridoren eine unterirdische Trassenführung in bergmännischer Bauweise vor, in denen dies aufgrund topografischer Gegebenheiten zwingend erforderlich ist. In diesen Abschnitten kann daher davon ausgegangen werden, dass auch in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren jedenfalls eine unterirdische Trassenführung in bergmännischer Bauweise erforderlich ist. Aufgrund der für die bergmännische Bauweise erforderlichen Überdeckung sind in der Regel keine direkten Auswirkungen auf darüber liegende Liegenschaften und Gebäude zu erwarten. Lokale Auswirkungen auf den Wasserhaushalt und damit indirekt auf Wasserrechte können im Rahmen einer SUP nicht abschließend beurteilt werden, sind jedoch im Zusammenhang mit der Tunnelplanung in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren zentrale Untersuchungsaspekte. Aus diesem Grund wurden im Er-

läuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) derlei Auswirkungen auch nicht konkret angesprochen. Für die Klärung eigentumsrechtlicher Belange verweist die SUP-Stelle auf spätere Planungs- und Genehmigungsverfahren bzw. dabei zur Verfügung stehende Rechtsmittel.

Stellungnahmen zum möglichen Mittelanschluss und zur Verlegung der L14 Bucher Straße

Zahlreiche Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) bezweifeln den grundsätzlichen Bedarf eines möglichen Mittelanschlusses und hinterfragen die durch diesen hervorgerufene zusätzliche Entlastungswirkung entlang der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Ein möglicher Mittelanschluss bei vergleichsweise ortsnahen Umfahrungsvarianten geht als klare Empfehlung aus dem Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende“ zwischen 2015 und 2017 hervor und steigert die – als Planungsziel (vgl. Kapitel 1.1.2) zentral formulierte – Entlastungswirkung durch die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße. Ausschlaggebend dafür ist – wie im Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende“ dokumentiert –, dass der Ziel- und Quellverkehr zum bzw. aus dem Ortszentrum sowie Verkehrsströme zwischen der L14 Bucher Straße und dem Rheintal nicht den bestehenden Straßenzug zwischen Gschwend und Bühel belasten, sondern über den möglichen Mittelanschluss abgewickelt werden. Darüber hinaus ergeben sich, wie im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) dargelegt ist, weitere Vorteile für die Instandhaltung, bei Sperren oder im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Bussystems im Bregenzerwald. Die Entscheidung über eine tatsächliche Umsetzung eines möglichen Mittelanschlusses erfolgt erst in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren auf Grundlage detaillierterer Untersuchungen und Abwägungen und wird durch die Festlegung von Straßenkorridoren nicht vorweggenommen.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) hinterfragen, warum bei den Alternativen „Nord“ kein Mittelanschluss bzw. keine Verknüpfung mit der L14 Bucher Straße angenommen und untersucht wurden.

Aus Sicht der SUP-Stelle sind der mögliche Mittelanschluss der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße und deren mögliche Verknüpfung mit der L14 Bucher Straße nordöstlich des Ortszentrums gemeinsam zu betrachten. Die Empfehlung für einen möglichen Mittelanschluss als Ergebnis des Planungsprozesses „Verkehrslösung Alberschwende“ zwischen 2015 und 2017 geht von einer möglichst zentrumsnahen Verknüpfung aus, über die zentrale Einrichtungen auf kürzest möglichem Wege von der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße erreicht werden können. Eine solche Zentrumsnähe ist aus Sicht der SUP-Stelle im Bereich Moos nicht zufriedenstellend gegeben, zumal für eine Verknüpfung der L14 Bucher Straße mit der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße in deren oberirdischen Abschnitt erstere ebenfalls deutlich verlegt werden müsste. Selbst wenn jedoch eine solche Verknüpfung technisch sinnvoll lösbar wäre, würde dieser Mittelanschluss lediglich der Einleitung des – vergleichsweise geringen – Verkehrsaufkommens auf der Relation L14 Bucher Straße – L200 Bregenzerwaldstraße aus bzw. in Richtung Rheintal dienen, nicht aber als möglicher Mittelanschluss im ursprünglich intendierten Sinn verkehrlich wirksam werden. Vielmehr würden Fahrten mit Ziel bzw. Quelle im Ortszentrum von Alberschwende weiterhin durch die Weiler westlich und östlich des Ortszentrums, anstelle zielgerichtet über den möglichen Mittelanschluss von der bzw. auf die verlegte L200 Bregenzerwaldstraße abgewickelt werden. Die SUP-Stelle erkennt somit in der aufgeworfenen Variante keinen verkehrlich verfolgenswerten Ansatzpunkt, der im Zuge der Entwicklung und Beurteilung von Korridoralternativen für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) behandelt hätte werden müssen.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) bezweifeln den grundsätzlichen Bedarf einer Verlegung der L14 Bucher Straße.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Aus dem Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) geht hervor, dass beide untersuchten Alternativen zur Verlegung der L14 Bucher Straße die Planungsziele (vgl. Kapitel 1.1.2) erreichen; dies ist hingegen bei der Nullalternative L14-Null nicht der Fall. Ein möglicher Mittelanschluss der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße am Schnittpunkt mit dem derzeitigen Verlauf der L14 Bucher Straße ist aufgrund der Bebauung nicht umsetzbar. Ein möglicher Mittelanschluss der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße an der Schnittstelle mit einer Gemeindestraße bei gleichzeitigem Vorhandensein einer Landesstraße im Nahbereich ist mit Blick auf den Netzgedanken des höherrangigen Straßennetzes nicht zielführend. Aus Sicht der SUP-Stelle ist es daher erforderlich, die L14 Bucher Straße im Sinne einer Kontextvorhabens zur Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße ebenfalls zu verlegen.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) treten dafür ein, die L14 Bucher Straße großräumig zu verlegen und im Bereich Gschwend mit der (bestehenden) L200 Bregenzerwaldstraße zu verknüpfen.

Aus Sicht der SUP-Stelle sind der mögliche Mittelanschluss der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße und deren mögliche Verknüpfung mit der L14 Bucher Straße nordöstlich des Ortszentrums gemeinsam zu betrachten. Die Empfehlung für einen möglichen Mittelanschluss als Ergebnis des Planungsprozesses „Verkehrslösung Alberschwende“ zwischen 2015 und 2017 geht von einer möglichst zentrumsnahen Verknüpfung aus, über die zentrale Einrichtungen auf kürzest möglichem Wege von der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße erreicht werden können. Eine großräumige Verlegung der L14 Bucher Straße ohne Verknüpfung mit dem möglichen Mittelanschluss der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße ist für sich gesehen aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens nicht geboten.

Zahlreiche Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) drücken die Sorge vor Beeinträchtigungen (Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen, Ortsbild, Bodenverbrauch, Bebaubarkeit) durch den möglichen Mittelanschluss bzw. die Verlegung der L14 Bucher Straße aus. Es wird bemängelt, dass diese Beeinträchtigungen in den tabellarischen Zusammenfassungen der Auswirkungen im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) nicht angeführt sind.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) sind die entsprechenden Auswirkungen im Bereich Brugg, Bühel und Fohren beschrieben und bewertet. Eine Darstellung dieser Auswirkungen in der tabellarischen Zusammenfassung der wichtigsten Schwächen bzw. Risiken sowie Stärken bzw. Chancen erfolgt nicht, da diese Auswirkungen aus Sicht des Initiators keine erheblichen negativen Auswirkungen im Sinne der SUP-Richtlinie darstellen. Die Entscheidung über eine tatsächliche Umsetzung eines möglichen Mittelanschlusses erfolgt erst in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren auf Grundlage detaillierterer Untersuchungen und Abwägungen und wird durch die Festlegung von Straßenkorridoren nicht vorweggenommen. Die SUP-Stelle weist in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren durch Anwendung geltender rechtlicher Bestimmungen sichergestellt wird, dass keine unzumutbaren Belastungen durch das ggst. Vorhaben hervorgerufen werden. Dementsprechend werden – unter Beachtung des Wirtschaftlichkeitsgebots – konkrete Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen getroffen. Einschränkungen der Bebaubarkeit ergeben sich nur für jenen Bereich, der als Ergebnis der späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren tatsächlich für das ggst. Vorhaben beansprucht wird. Alle darüber hinausgehenden Teile eines Straßenkorridors können uneingeschränkt bebaut werden.

Einzelne Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) sehen Konflikte eines möglichen Mittelanschlusses bzw. der verlegten L14 Bucher Straße mit mittel- bis langfristigen Entwicklungsabsichten und -tendenzen im Bereich Bühel. Ein konkret absehbarer Konflikt besteht mit Erweiterungsabsichten der Sohm HolzBautechnik GmbH, die aufgrund der topografischen und räumlichen Gegebenheiten nur in Richtung Westen erfolgen können.

Die SUP-Stelle nimmt diesen Standpunkt zur Kenntnis. Im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) sind alle dokumentierten Entwicklungsabsichten in Alberschwende durch die Analyse des aktuell gültigen REK und des Flächenwidmungsplans dargelegt und berücksichtigt. Entwicklungsabsichten und -tendenzen, die bisher keinen formalen Niederschlag im aktuell gültigen REK bzw. im Flächenwidmungsplan gefunden haben, sind demgemäß nicht berücksichtigt. Die Erweiterungsabsichten der Sohm HolzBautechnik GmbH finden derzeit keinen Niederschlag im aktuell gültigen REK bzw. Flächenwidmungsplan der Gemeinde Alberschwende, wurden aber auf Nachfrage durch die SUP-Stelle bei der zuständigen Gemeinde Alberschwende als konkreter Gegenstand der absehbaren Erstellung eines REP bzw. insbesondere einer Änderung des Flächenwidmungsplans bestätigt. Die SUP-Stelle erachtet es daher als geboten, diese konkrete Entwicklungsabsicht – auch und insbesondere aufgrund der topografischen und räumlichen Einschränkungen – bei der Ausgestaltung des Straßenkorridors für die Verlegung der L14 Bucher Straße zu berücksichtigen. Die SUP-Stelle erwägt somit einerseits eine Aufweitung des Entwurfs des Straßenkorridors für die Verlegung der L14 Bucher Straße zwischen Eiler GmbH und der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße Richtung Westen und andererseits eine räumlich engere Gestaltung des Entwurfs des Straßenkorridors für die Verlegung der L14 Bucher Straße im Osten im Bereich der Sohm HolzBautechnik GmbH. Das Ausmaß dieser Aufweitung wird unter Berücksichtigung aller diesen Straßenkorridor betreffenden Stellungnahmen am Ende der vorliegenden Zusammenfassenden Erklärung festgelegt.

3.2.3 BERÜCKSICHTIGUNG DER STELLUNGNAHMEN

Die eingelangten Stellungnahmen zu den Entwürfen der Straßenkorridore für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße bringen **überwiegend positive und vereinzelt negative Grundhaltungen** gegenüber einem Umfahrungsvorhaben von Alberschwende zum Ausdruck. Die im Detail vorgebrachten Standpunkte, Anliegen und Hinweise sind durchwegs kritisch und betreffen unterschiedliche Aspekte der Darstellung von Informationen, der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Auswirkungen sowie der Maßnahmen für spätere Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Der **Planungsauftrag** und die **Systemabgrenzung** werden fast ausnahmslos **bestätigt**. Vereinzelte Stellungnahmen stellen den **prinzipiellen Bedarf einer Umfahrung von Alberschwende** infrage. Diese Standpunkte werden zur Kenntnis genommen. Das **Unterbleiben** der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße wurde im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) in Form der Nullalternative L200-Null untersucht und als in Hinblick auf die aus der Planungsgenese (vgl. Kapitel 1.1.1) hergeleiteten Planungsziele (vgl. Kapitel 1.1.2) **nicht zweckmäßig** beurteilt. Vereinzelte Stellungnahmen stellen weiters den **Bedarf der Verlegung der L14 Bucher Straße und / oder des möglichen Mittelanschlusses** bei der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße infrage. Ein möglicher Mittelanschluss bei vergleichsweise ortsnahen Umfahrungsvarianten geht als **klare Empfehlung aus dem Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende“**[36] zwischen 2015 und 2017 hervor und steigert die – als Planungsziel (vgl. Kapitel 1.1.2) zentral formulierte – Entlastungswirkung durch die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße. Die Verlegung der L14 Bucher

[36] Rosinak & Partner ZT GmbH / Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH 2017

Straße ist in diesem Zusammenhang sowie zur **Entlastung des Dorfplatzes** vorteilhaft und geht ebenfalls als Empfehlung aus dem Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende“[37] zwischen 2015 und 2017 hervor.

Zur Darstellung des **derzeitigen Umweltzustands** wurden v. a. seitens einzelner Umweltstellen **Hinweise zur Vollständigkeit** getätigt. Diese Hinweise verdichten ausnahmslos die jeweiligen Informationen im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) und **stützen** damit den dort ausgeführten **Befund**. Keiner der eingebrachten Hinweise bringt insofern neue Erkenntnisse oder Sichtweisen, als dadurch aus Sicht der SUP-Stelle eine abweichende Auswirkungsbeurteilung oder Empfehlung eines Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße oder der L14 Bucher Straße zu erwarten wäre.

Hinsichtlich der **Auswahl und Darstellung der Alternativen** wurden v. a. in Stellungnahmen der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine) einzelne **Vorschläge** für einerseits **räumlich deutlich ausgedehntere** und andererseits **deutlich kürzere Umfahrungslösungen** eingebracht. Die SUP-Stelle hat dazu festgestellt, dass derlei Alternativen aufgrund ihrer **unzureichenden verkehrlichen Wirksamkeit** bereits als Ergebnis der Planungsgenese (vgl. Kapitel 1.1.1) auszuschließen waren bzw. nicht geeignet sind, die **Planungsziele** (vgl. Kapitel 1.1.2) zufriedenstellend zu erreichen. Mehrere Vorschläge betreffen eine **Weiterführung** der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße **im Osten bis nach dem Hengler Rank**. Grundsätzlich ist eine bauliche Veränderung der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße für eine Reduktion der Unfallzahlen am Hengler Rank nicht erforderlich. Zudem wäre für eine bauliche Entschärfung dieser Unfallhäufungsstelle – anders als für die Erreichung der anderen Planungsziele des ggst. Vorhabens (vgl. Kapitel 1.1.2) – die Festlegung eines **Straßenkorridors als Planungsgrundlage nicht erforderlich**, da eine entsprechende Lösung durch die **kleinräumige Verlegung einer bestehenden Landesstraße** gem. § 12 Abs. 5 lit. b Straßengesetz erzielt werden kann. Ausgehend von dieser Feststellung befürwortet die SUP-Stelle jedoch eine **Mitbetrachtung des Hengler Rank bei der Detailplanung** des östlichen Abschnitts der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und nimmt eine solche gemeinsame Betrachtung zur weiteren Berücksichtigung in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren auf.

Stellungnahmen der **allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereine)** zur **Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen** haben überwiegend **individuelle Betroffenheiten** zum Gegenstand. Die SUP-Stelle hat dabei festgestellt, dass sämtliche diesbezüglich formulierte Standpunkte, Anliegen bzw. Hinweise im Rahmen der Ermittlung und Beschreibung der Auswirkungen im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) auf einer der SUP **entsprechenden „Flughöhe“ erfasst, dargestellt und in die Herleitung der Empfehlung der Straßenkorridore** für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße **eingeflossen** sind. Die SUP-Stelle weist somit darauf hin, dass in **späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren** durch Anwendung geltender rechtlicher Bestimmungen sichergestellt wird, dass **keine unzumutbaren Belastungen** durch das ggst. Vorhaben hervorgerufen werden. Dementsprechend werden – unter Beachtung des Wirtschaftlichkeitsgebots – konkrete **Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen** getroffen.

Zur **Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen** wurden v. a. seitens einzelner **Umweltstellen** ergänzende Aussagen zur **fachlichen Einordnung** getätigt. Diese Aussagen **verdichten** ausnahmslos die jeweiligen **Informationen** im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) und **stützen** damit den dort ausgeführten **Befund**. Keiner der eingebrachten Hinweise hat insofern neue Erkenntnisse oder Sichtweisen gebracht, als dadurch aus Sicht der SUP-Stelle eine abweichende Auswirkungsbeurteilung

[37] Rosinak & Partner ZT GmbH / Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH 2017

oder Empfehlung eines Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße oder der L14 Bucher Straße zu erwarten wäre. Hinsichtlich einiger Aspekte wurden dabei von den Umweltstellen **zusätzliche oder konkretisierte Maßnahmen** für spätere Planungs- und Genehmigungsverfahren empfohlen. Diese Maßnahmen bzw. Hinweise nimmt die SUP-Stelle insofern auf, als sie über allgemeine, aufgrund geltender rechtlicher Bestimmungen oder des Stands der Technik ohnedies anzunehmende Maßnahmen hinausgehen.

Aus allen Stellungnahmen nimmt die SUP-Stelle nachfolgende zusätzliche oder konkretisierte **Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder zum Ausgleich** negativer Auswirkungen für spätere Planungs- und Genehmigungsverfahren auf:

- Einrichtung einer **bodenkundlichen Baubegleitung** während der Bauphase
- Durchführung einer **grundlegenden hydrogeologischen Beurteilung mit Quellkartierung**
- **Vermeidung einer maßgeblichen Schmälerung des Wasserdargebots der Schwarzach** als Vorflut für die Abwasserreinigungsanlage Dornbirn-Schwarzach
- Berücksichtigung der **erforderlichen Hochwasserabfuhrkapazität der Oberflächengewässer**
- Wahl einer Trassenführung, die den **offenen Abschnitt des Wildbachs** mit seinem bachbegleitenden **Gehölzbewuchs** oberhalb der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße **möglichst umgeht, sparsam konsumiert oder nur randlich berührt**
- sparsame Konsumation und möglichst randliche Berührung der **Lebensräume entlang der Schwarzach, des Schollenmooses und der Biotope beim Sportplatz**
- Prüfung von **ökologischen Aufwertungen der Fließgewässer als Ausgleichsmaßnahmen**
- Berücksichtigung des **Potenzials zur erheblichen Verbesserung des ökologischen Zustands des Hoferbachs** im Zuge der Detailplanung bzw. im Falle des Bedarfs von Ausgleichsmaßnahmen
- **Berücksichtigung** indirekter Auswirkungen auf nicht direkt betroffene angrenzende Waldflächen, z. B. durch eine erhöhte **Sturmwurfgefährdung**, im Zuge der Abgrenzung erforderlicher Rodungen

Aus allen Stellungnahmen nimmt die SUP-Stelle nachfolgende zusätzliche oder konkretisierte **Maßnahmen zur Überwachung** für spätere Planungs- und Genehmigungsverfahren auf:

- **Überwachung der Grundwasserverhältnisse**
- **Überwachung des Wasserhaushalts des Schollenmooses und der Biotopflächen beim Sportplatz** durch geeignete Instrumente wie z. B. Messungen des Grundwasserspiegels
- Durchführung einer auf ein Monitoring ausgerichteten **Kartierung des Schollenmooses und der Biotopflächen beim Sportplatz** vor Inangriffnahme des ggst. Vorhabens

Die **Empfehlung des Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße** wird – mit einzelnen Einschränkungen hinsichtlich der zuvor bis zu diesem Punkt wiedergegebenen Standpunkten, Anliegen und Hinweisen – vom überwiegenden Teil der Stellungnahmen **geteilt und unterstützt**. Die SUP-Stelle sieht aufgrund der aus den Stellungnahmen gewonnen Erkenntnisse keinen Anlass, einen von der Empfehlung des Initiators abweichenden Verlauf oder eine abweichende Ausgestaltung des Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße als Ergebnis der SUP vorzusehen.

Die **Empfehlung einer Verlegung der L14 Bucher Straße** wird – mit einzelnen Einschränkungen hinsichtlich der zuvor bis zu diesem Punkt wiedergegebenen Standpunkten, Anliegen und Hinweisen – vom überwiegenden Teil der Stellungnahmen **geteilt und unterstützt**. Allerdings ergibt sich aus Sicht der SUP-Stelle der Bedarf einer **Anpassung des Entwurfs des Straßenkorridors für die Verlegung der L14 Bucher Straße**: Zum einen erfolgt eine **Aufweitung** des Entwurfs des Straßenkorridors für die Verlegung der L14 Bucher Straße zwischen Eiler GmbH und der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße **Richtung Westen**; zum anderen erfolgt eine **räumlich engere Gestaltung** des Entwurfs des Straßenkorridors für die Verlegung der L14 Bucher Straße im Osten im **Bereich der Sohm HolzBautechnik GmbH** durch **Rücknahme der östlichen Außengrenze** des Entwurfs des Straßenkorridors für die Verlegung der L14 Bucher Straße **um rund 40 m** in direkter Verlängerung des bestehenden Produktionsgebäudes. Damit wird sowohl eine bestmögliche Trassenführung der verlegten L14 Bucher Straße im Zusammenhang mit der konkreten Situierung und Ausgestaltung des möglichen Mittelanschlusses der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße als auch eine Berücksichtigung konkreter Entwicklungsabsichten und eine noch im Detail vorzunehmende Abstimmung mit der mittel- bis langfristigen Siedlungsentwicklung der Gemeinde Alberschwende (Erstellung REP etc.) in diesem Bereich ermöglicht.

4 VORSCHLAG FÜR DIE BESCHLUSSFASSUNG DURCH DIE LANDESREGIERUNG

4.1 ABWÄGUNG UNTER BESONDERER EINBEZIEHUNG VON UMWELTERWÄGUNGEN

Dem ggst. Prozess zur Entwicklung von Straßenkorridoren für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße im Rahmen einer SUP ist eine lange **Planungsgenese** vorausgegangen (vgl. Kapitel 1.1.1). Ausgehend von dieser Planungsgenese und insbesondere vom Planungsprozess „Verkehrslösung Alberschwende“ zwischen 2015 und 2017 war es möglich, den **Planungsauftrag** und insbesondere die **Planungsziele klar zu definieren** (vgl. Kapitel 1.1). Insbesondere die **verkehrlich-funktionalen Annahmen** und das **Spektrum an untersuchten Varianten bzw. Alternativen** haben sich auch über die gesamte SUP hinweg als **tragfähig** erwiesen.

Vor diesem Hintergrund und eingedenk der erfolgten **engen Abstimmung mit ausgewählten Vertretern der Gemeinde Alberschwende** im Zeitraum Mai 2019 bis Jänner 2020 ist es dem Initiator gelungen, einen bereits **schlüssigen Entwurf der Straßenkorridore** für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße sowie dazu einen **inhaltlich umfassenden und belastbaren Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht)** vorzulegen. Diese **Qualität** wurde – von im Detail vorgebrachten **kritischen Standpunkten, Anliegen und Hinweisen** abgesehen – auch von den beteiligten Umweltstellen und sonstigen Körperschaften sowie der allgemeinen Öffentlichkeit (inkl. Vereinen) dem Grunde nach **anerkannt**.

Damit kann die SUP-Stelle die vom Initiator vorgelegten genannten Unterlagen (vgl. Kapitel 3.1.3) als Ausgangspunkt für ihre **abschließende Abwägung** unter **Berücksichtigung der Stellungnahmen** (vgl. Kapitel 3.2.3) und besonderer **Einbeziehung von Umwelterwägungen** heranziehen.

Die **Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und damit einhergehend der L14 Bucher Straße** ist in Form der abschließend **empfohlenen Straßenkorridore** (vgl. Kapitel 4.3) die am **besten geeignete Maßnahme**, um die Planungsziele (vgl. Kapitel 1.1.2) mit **vertretbaren (Umwelt-)Auswirkungen** zu erreichen.

Der Straßenkorridor für die Verlegung der **L14 Bucher Straße** wird gegenüber dem Vorschlag des Initiators **in seiner Gestalt verändert**, um ein höheres Maß an **Flexibilität in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren** zu gewährleisten und auf **konkrete Entwicklungsabsichten** in der Gemeinde Alberschwende größtmöglich **Bedacht** zu nehmen.

Aus Sicht der SUP-Stelle besteht bei den empfohlenen Straßenkorridoren **kein absehbares Genehmigungsrisiko** in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren. Voraussichtlich erhebliche Auswirkungen können durch **geeignete Maßnahmen** ganz vermeiden oder in ausreichendem Maß vermindert werden (vgl. Kapitel 4.2). Diese Maßnahmen wurden auf Grundlage der Stellungnahmen zum Entwurf der Straßenkorridore und zum Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) ergänzt, präzisiert und vertieft.

Neben diesen Maßnahmen ergeben sich **Rahmenbedingungen für spätere Planungs- und Genehmigungsverfahren**, mit deren Beachtung eine **zielgerichtete und den Erkenntnissen aus der ggst. SUP entsprechende Planung und Umsetzung** erreicht werden kann (vgl. Kapitel 4.3).

Umwelterwägungen hatten **maßgeblichen Einfluss** auf den Vorschlag der Straßenkorridore für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße durch den Initiator (vgl. Kapitel 3.1.2)

und finden auch in der abschließenden Empfehlung der SUP-Stelle (vgl. Kapitel 4.3) ihren deutlichen Niederschlag.

Aus Sicht der SUP-Stelle sind dabei folgende **Aspekte der Auswahl und Gestalt der Straßenkorridore** für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße besonders hervorzuheben, die bei einer rein verkehrlich-funktionalen und technischen Betrachtung nicht in dieser Form gegeben bzw. ausgeprägt wären:

- Die **unterirdische Lage** des empfohlenen Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße ergibt sich nur in einzelnen Abschnitten aus topografischen Erfordernissen. Insbesondere im Abschnitt nördlich der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße wäre ein Verlauf an der Oberfläche technisch möglich. Dennoch wurde auch dieser mittlere Abschnitt gezielt unterflur vorgesehen, um im siedlungsnahen Bereich eine **Neubelastung durch Lärm zu vermeiden** und das **Landschafts- bzw. Ortsbild so wenig wie möglich zu stören**. Auch wenn eine unterflur geführte Landesstraße nicht direkt überbaut werden kann, so ist die vorgesehene Ausführung weitgehend **mit der absehbaren Siedlungsentwicklung in diesem Bereich kompatibel**.
- Der empfohlene Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße weist den im Vergleich aller untersuchten Alternativen **geringsten Flächenverbrauch** auf.
- Der Anspruch der **Bewahrung des Steinkrebsvorkommens** im Gschwendbach hat maßgeblichen Einfluss auf die negative Gesamtbeurteilung aller Alternativen gehabt, die in diesem Bereich – wenngleich unterflur – verlaufen. Der empfohlene Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße verläuft am Gegenhang zum Gschwendbach, wodurch **auch indirekte negative Auswirkungen auf den Lebensraum des Steinkrebses de facto ausgeschlossen** werden können.
- Die zahlreichen **Biotope** im Gemeindegebiet von Alberschwende – insbesondere das Schollenmoos und die Biotope entlang des Nannerbachs – werden von den empfohlenen Straßenkorridoren für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße **überwiegend weiträumig umgangen**. Einzelne Überlagerungen sind unumgänglich, führen aber aufgrund der Ausgestaltung der Straßenkorridore nicht zwingend zu negativen Auswirkungen: Der Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße ist bewusst so breit gewählt, dass eine **Trassenführung auch ohne unmittelbare räumliche Annäherung oder Überlagerung mit einem Biotop möglich** ist.
- Mit Ausnahme eines kurzen Stücks der Schwarzach ist **keine oberirdische Querung von Fließgewässern** zwingend erforderlich. Im Bereich des Oberlaufs des Wildbachs ist der Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße ausreichend breit gewählt, um eine Trassenführung auch ohne unmittelbare räumliche Annäherung oder Überlagerung mit dem Wildbach zu ermöglichen.
- Der **Offenlandbereich** nördlich von Bühel bleibt **unberührt**. Er behält damit seinen **landschaftsbildprägenden Charakter**, seine **Funktion als Naherholungsraum** und seine **ökologische Funktion** (Nannerbach, Biotope, Wildtierlebensraum).

Negativen (Umwelt-)Auswirkungen, die nicht bereits als Ergebnis der Auswahl und Gestalt der Straßenkorridore vermieden werden konnten, kann durch **geeignete Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung** (vgl. Kapitel 4.2) v. a. in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren wirkungsvoll begegnet werden.

4.2 FESTLEGUNG VON MAßNAHMEN

Die Festlegung von **Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich negativer Auswirkungen** sowie von **Maßnahmen zur Überwachung** bildet einen bedeutenden Bestandteil der SUP.

Damit wird **negativen Auswirkungen** im Sinne der SUP-Richtlinie, die bereits in der Planungsphase zur Festlegung von Straßenkorridoren erkannt, aber mitunter nicht im Detail ermittelt werden können, **in einer der Flughöhe der SUP entsprechenden Form begegnet**.

Der Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore[38] sieht in der Regel folgende **Typen von Maßnahmen** zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich negativer Auswirkungen im Rahmen einer SUP zu Festlegung von Straßenkorridoren vor:

- Auftrag der näheren Prüfung im weiteren Planungsverlauf (bei Unsicherheit)
- Verweis auf spätere Genehmigungsverfahren (bei entsprechenden Auswirkungen)
- Vorgaben für die Detailplanung (Verhinderung oder Verringerung)
- Vorgaben für die Detailplanung (Ausgleich)

Der Leitfaden zur SUP für Landesstraßenkorridore[39] sieht weiters in der Regel folgende **Typen von Maßnahmen** zur Überwachung im Rahmen einer SUP zu Festlegung von Straßenkorridoren vor:

- Verweis auf bestehende Überwachungsmechanismen
- Nennung von Auswirkungen bzw. Auswirkungstypen zur Überwachung

Die SUP-Stelle stellt fest, dass alle im Rahmen der ggst. SUP namhaft gemachten Maßnahmen jeweils einem dieser **Typen zugeordnet** werden können.

Die SUP-Stelle greift dabei sowohl auf die Maßnahmen zurück, die der Initiator im **Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht)** vorsieht, als auch jene Maßnahmen, die in den eingelangten **Stellungnahmen** zusätzlich bzw. präzisierend dazu vorgeschlagen werden und die die SUP-Stelle als zielführend und der „Flughöhe“ der SUP entsprechend erachtet.

Somit legt die SUP-Stelle folgende **Maßnahmen** fest, die im Falle eines Beschlusses der abschließend durch die SUP-Stelle empfohlenen Straßenkorridore für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße (vgl. Kapitel 4.3) durch die Landesregierung in **späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen** sind.

Die Maßnahmen sind jeweils einem der beiden Straßenkorridore für die Verlegung der **L200 Bregenzerwaldstraße bzw. der L14 Bucher Straße zugeordnet** und entsprechend der zuvor eingeführten Typologie sortiert.

[38] Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: S. 36
[39] Amt der Vorarlberger Landesregierung 2014: S. 36

4.2.1 MAßNAHMEN FÜR DIE VERLEGUNG DER L200 BREGENZERWALDSTRAßE

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich negativer Auswirkungen

Auftrag der näheren Prüfung im weiteren Planungsverlauf (bei Unsicherheit)

- Ein möglicher **Mittelanschluss** wird empfohlen, um eine zusätzliche Verkehrsentlastung durch Aufnahme eines Teils des Ziel- und Quellverkehrs nach bzw. aus Alberschwende zu erreichen und die **Einzelhandelsstandorte** im Ortszentrum für den motorisierten Individualverkehr **gut anzuschließen**. Auch für bedeutende Betriebe, die ihre Zufahrt an der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße haben, wird so der Zeitaufwand zur Erreichung des höherrangigen Verkehrsnetzes (Landesstraßennetz) verringert. Ein möglicher Mittelanschluss erlaubt zudem in bestimmten Situationen eine **flexible Umleitung bei teilweisen Sperrungen** (Unfälle, Instandhaltung etc.) der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße und bietet die größtmögliche **Flexibilität** hinsichtlich der Entwicklung möglicher **zukünftiger Angebote im Bregenzerwälder Bussystem**.
- Ein möglicher **Mittelanschluss** bietet das **Potenzial einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung mit betrieblichen Anteilen** in seinem Umfeld (Brugg, Bühel). Eine solche Siedlungsentwicklung vermag auch störende Wirkungen eines möglichen Mittelanschlusses auf das nähere Umfeld zu reduzieren. Die konkreten Maßnahmen hierbei liegen im Bereich der verantwortungsvollen Raumentwicklung der Gemeinde Alberschwende.
- Aufgrund der mit den Planungszielen in Verbindung stehenden städtebaulichen Entwicklungsabsichten ist in den nächsten Planungsschritten eine zwischen dem Land Vorarlberg und der Gemeinde Alberschwende **abgestimmte Entwicklung** voranzutreiben.
- Die schrittweise Umsetzung der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße berücksichtigt die abgestimmte Entwicklung und Umsetzung der für die Erreichung der Planungsziele erforderlichen **verkehrsorganisatorischen und städtebaulichen Maßnahmen** seitens der Gemeinde Alberschwende.
- Für die überörtlich relevanten **Verkehrserreger** ist eine möglichst konfliktfreie und in Hinblick auf die **Funktionserhaltung** als Betriebsstandorte **passende Umsetzung** während der Bauphase anzustreben.
- Im Rahmen der nachfolgenden Planungsschritte sind ggf. vertiefende Untersuchungen zur Verifizierung **naturschutzfachlich relevanter Bestände bzw. Vorkommen** vorzusehen sowie im Falle einer Betroffenheit (z. B. Restrisiko Berührung Schollenmoos) naturschutzfachlich zu berücksichtigen bzw. in Abstimmung mit den zuständigen Behörden materienrechtlich zu überprüfen.
- Es ist eine **grundlegende hydrogeologische Beurteilung mit Quellkartierung** als Grundlage durchzuführen.
- **I**ndirekte Auswirkungen auf nicht direkt betroffene angrenzende Waldflächen, z. B. durch eine erhöhte **Sturmwurfgefährdung**, sind im Zuge der Abgrenzung erforderlicher Rodungen zu berücksichtigen.
- Bei Nutzungsänderungen auf und im Nahbereich von **Altstandorten** werden zusätzliche Maßnahmen erforderlich. Während der Bauphase ist eine sachkundige Begleitung vorzusehen.

Verweis auf spätere Genehmigungsverfahren (bei entsprechenden Auswirkungen)

- Um negative Auswirkungen auf den beanspruchten **Boden** und die Bodenfunktionen möglichst gering zu halten, erfolgen die Bodenmanipulation während sowie Rekultivierung am Ende der Bauphase gemäß Stand der Technik.

- Es ist eine **bodenkundliche Baubegleitung** während der Bauphase einzurichten.
- Zur Vermeidung jeglicher Beeinträchtigung von **Oberflächengewässern** und des **Grundwassers** sind entsprechende Vorkehrungen in der Bau- und Betriebsphase zu treffen. Etwaige Erfordernisse im Zusammenhang mit übergeordneten Schutzfunktionen (z. B. Hochwasserschutz) sind zu berücksichtigen und ggf. in Abstimmung mit den zuständigen Behörden materienrechtlich zu überprüfen.
- Eine **maßgebliche Schmälerung des Wasserdargebots der Schwarzach** als Vorflut für die Abwasserreinigungsanlage Dornbirn-Schwarzach soll vermieden werden.
- Die **erforderliche Hochwasserabfuhrkapazität der Oberflächengewässer** ist zu berücksichtigen.
- Die Beanspruchung von **Waldflächen** kann sich prinzipiell auch auf die Erfüllung der Waldfunktionen gem. Waldentwicklungsplan (u. a. Schutzfunktion) auswirken. Etwaige Erfordernisse im Zusammenhang mit der Anmeldung bzw. Bewilligung von Rodungen sind im Rahmen nachfolgender Planungsschritte zu berücksichtigen.

Vorgaben für die Detailplanung (Verhinderung oder Verringerung)

- Es ist eine **Trassenführung** zu wählen, die die **Baufläche Mischgebiet** westlich von Bühel möglichst umgeht, sparsam konsumiert oder nur randlich beschneidet.
- Um die lokalen Verschlechterungen des **Ortsbilds** auszugleichen, die sich durch die **Tunnelportale** in Gschwend und Dreßlen ergeben, sind Gestaltungsmaßnahmen zu treffen.
- Um die lokalen Verschlechterungen des **Landschaftsbilds** auszugleichen, die sich durch die **Tunnelportale** im Hangbereich südlich von Gschwend und in Dreßlen sowie durch den **Knoten zur Ausbindung** aus der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße in Gschwend und den Knoten beim möglichen Mittelanschluss ergeben, ist auf eine gute landschaftsbildliche Einbettung der Bauwerke zu achten.
- Es ist eine **Trassenführung** zu wählen, die die **Lebensräume entlang der Schwarzach, des Schollenmooses, der Biotope beim Sportplatz** möglichst umgeht, sparsam konsumiert oder nur randlich beschneidet.
- Um folgende Flächen durch die oberirdische Bauweise nicht zu konsumieren, ist eine **Trassenführung** zu wählen, die diese möglichst umgeht, sparsam konsumiert oder nur randlich berührt:
  - **offener Abschnitt des Wildbachs mit seinem bachbegleitenden Gehölzbewuchs** oberhalb der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße
  - **Bauerwartungsfläche Wohngebiet** vor Einbindung in die bestehende L200 Bregenzerwaldstraße im Osten von Dreßlen bzw. in Näpfle

Vorgaben für die Detailplanung (Ausgleich)

- Das **Potenzial zur erheblichen Verbesserung des ökologischen Zustands des Hoferbachs** ist im Zuge der Detailplanung bzw. im Falle des Bedarfs von Ausgleichsmaßnahmen zu berücksichtigen.
- **Ökologische Aufwertungen der Fließgewässer** sind als mögliche **Ausgleichsmaßnahmen** bei Bedarf zu prüfen.

Maßnahmen zur Überwachung

Verweis auf bestehende Überwachungsmechanismen

- Zur Überprüfung der Planungsziele im Zusammenhang mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit sollte das Land ein Monitoring mit regelmäßiger Erhebung der **Unfallhäufigkeit** durchführen.
- Entsprechend dem Fortschritt der Umsetzung der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße sollten aktuell bestehende **städtebauliche oder verkehrsorganisatorische Zielsetzungen** (z. B. über das REK, Radverkehrskonzept) durch das Land auf ihre unveränderte **Gültigkeit** überprüft werden.

Nennung von Auswirkungen bzw. Auswirkungstypen zur Überwachung

- Die **Grundwasserverhältnisse** sollen **laufend überwacht** werden.
- Das **Schollenmoos** sowie die **Moore bzw. Biotope im Bereich des Sportplatzes** sollen regelmäßig auf **Veränderungen des Wasserhaushalts**, die mit dem ggst. Vorhaben in Zusammenhang stehen können, untersucht werden (z. B. Messungen des Grundwasserspiegels).
- Vor Inangriffnahme des ggst. Vorhabens soll eine auf ein Monitoring ausgerichtete **Kartierung des Schollenmooses und der Biotopflächen beim Sportplatz** erfolgen.

4.2.2 MAßNAHMEN FÜR DIE VERLEGUNG DER L14 BUCHER STRAßE

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich negativer Auswirkungen

Auftrag der näheren Prüfung im weiteren Planungsverlauf (bei Unsicherheit)

- Die Trassierung muss in enger **Abstimmung mit der Eiler GmbH** erfolgen, deren Objekte innerhalb des Straßenkorridors liegen.
- Die Umsetzung ist unter **bestmöglichem Schutz für die Häuser Brugg 134 und Brugg 505** vorzunehmen. Dieser Schutz kann durch eine entsprechende Trassierung sowie bauliche und / oder gestalterische Maßnahmen erreicht werden.
- Bei Nutzungsänderungen auf und im Nahbereich von **Altstandorten** werden zusätzliche Maßnahmen erforderlich. Während der Bauphase ist eine sachkundige Begleitung vorzusehen.
- Die schrittweise Umsetzung der Verlegung der L14 Bucher Straße berücksichtigt die abgestimmte Umsetzung der für die Erreichung der Planungsziele erforderlichen **verkehrsorganisatorischen und städtebaulichen Maßnahmen** seitens der Gemeinde Alberschwende.

Vorgaben für die Detailplanung (Verhinderung oder Verringerung)

- Um die im Süden der Alternative, an der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße in Bühel, sowie im Norden, bei der Ausbindung aus der bestehenden L14 Bucher Straße in Brugg liegenden **Bauflächen Mischgebiet** durch die offene Bauweise nicht zu konsumieren, ist eine **Trassenführung** zu wählen, die diese einzelnen randlichen Berührungspunkte umgeht, sparsam konsumiert oder nur randlich beschneidet.

Maßnahmen zur Überwachung

Nennung von Auswirkungen bzw. Auswirkungstypen zur Überwachung

- Die **Grundwasserverhältnisse** sollen **laufend überwacht** werden.

4.3 ABSCHLIEßENDE EMPFEHLUNG FÜR DIE BESCHLUSSFASSUNG DURCH DIE LANDESREGIERUNG

Ausgehend von der erfolgten Abwägung aller bekannten entscheidungsrelevanten Informationen (Entwurf der Straßenkorridore, Erläuterungs- inkl. Umweltbericht, Stellungnahmen) und unter besonderer Einbeziehung von Umwelterwägungen (vgl. Kapitel 4.1) sowie Festlegung von Maßnahmen (vgl. Kapitel 4.2) **empfiehlt** die SUP-Stelle die nachfolgend dargestellten **Straßenkorridore** für die **Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße** und die damit verbundene **Verlegung der L14 Bucher Straße** als **Planungsgrundlagen** gem. § 8 Straßengesetz.

Einhergehend mit dieser Empfehlung definiert die SUP-Stelle im Anschluss daran **Rahmenbedingungen für spätere Planungs- und Genehmigungsverfahren**, mit deren Beachtung – neben der Umsetzung der festgelegten Maßnahmen (vgl. Kapitel 4.2) – eine **zielgerichtete und den Erkenntnissen aus der ggst. SUP entsprechende Planung und Umsetzung** erreicht werden kann.

Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße

Der empfohlene Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße (vgl. Abbildung 5) hat folgenden **Verlauf** und weist folgende **Höhenlagen** auf:

- Nach dem Absprung von der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße östlich von Zoll verläuft der Straßenkorridor ein kurzes Stück entlang der Schwarzach in oberirdischer Lage.
- Zwischen Bühelinbach und Maierbach geht der Straßenkorridor im Zusammenhang mit dem ansteigenden Gelände in einen unterirdischen Abschnitt über, verläuft südlich der Schwarzach und unterquert diese östlich von Gschwend.
- Im Anschluss an diese Unterquerung verläuft der Straßenkorridor parallel unterhalb der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße und unterquert diese südöstlich von Rohnen.
- Zwischen der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße und der Schnittstelle mit der verlegten L14 Bucher Straße verläuft der Straßenkorridor unterirdisch in gerader Linie und weiter in südöstlicher Richtung und unterquert die bestehende L200 Bregenzerwaldstraße.
- Ab dieser Unterquerung verläuft der Straßenkorridor unterirdisch südlich parallel zur bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße.
- Ab der Höhe von Dreßlen nähert sich der Straßenkorridor der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße und mündet nach Dreßlen in diese.
- Kurz vor der Einmündung in die bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße tritt der Straßenkorridor wieder an die Oberfläche.

Die Länge des Straßenkorridors beträgt **3,8 km**. Davon verlaufen **3,2 km unterflur** und nur **0,6 km oberirdisch**. Die Gesamtkosten für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße betragen rund **260 Mio. €** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1, Preisbasis 01.01.2019, vorausvalorisiert für 2030).

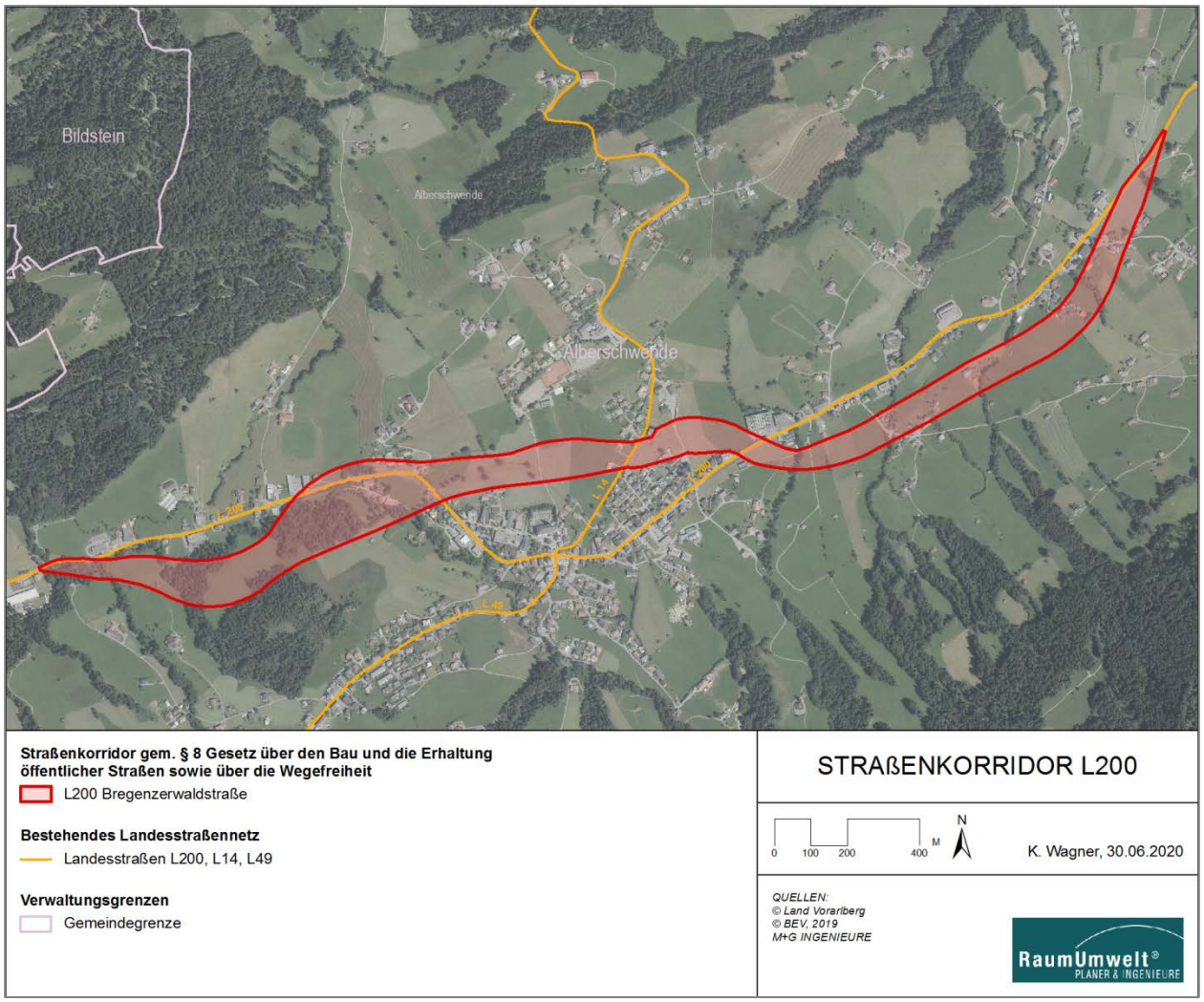

Abbildung 5: Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße

Der empfohlene Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße **entspricht** dem seitens des Initiators vorgeschlagenen **Entwurf des Straßenkorridors** (vgl. Kapitel 3.1.2).

Straßenkorridor für die Verlegung der L14 Bucher Straße

Der empfohlene Straßenkorridor für die Verlegung der L14 Bucher Straße (vgl. Abbildung 6) hat folgenden **Verlauf** und weist folgende **Höhenlagen** auf:

- Nach dem Absprung von der bestehenden L14 Bucher Straße verläuft der Straßenkorridor östlich oder zwischen den bestehenden Objekten der Eiler GmbH oberirdisch in südlicher Richtung.
- Nach der Eiler GmbH weitet sich der Straßenkorridor auf und verläuft oberirdisch bis zur Einmündung in die bestehende L200 Bregenzerwaldstraße zwischen dem Haus Bühel 347 und der Sohm HolzBautechnik GmbH. Die bestehende Gemeindestraße bildet dabei die westliche Grenze des Straßenkorridors.

Die Länge des Straßenkorridors beträgt **0,4 km**, die **vollständig oberirdisch** verlaufen. Die Gesamtkosten für die Verlegung der L14 Bucher Straße betragen rund **1,4 Mio. €** (Abschätzung des Kostenrahmens gem. ÖNORM B1801-1, Preisbasis 01.01.2019, vorausvalorisiert für 2030).

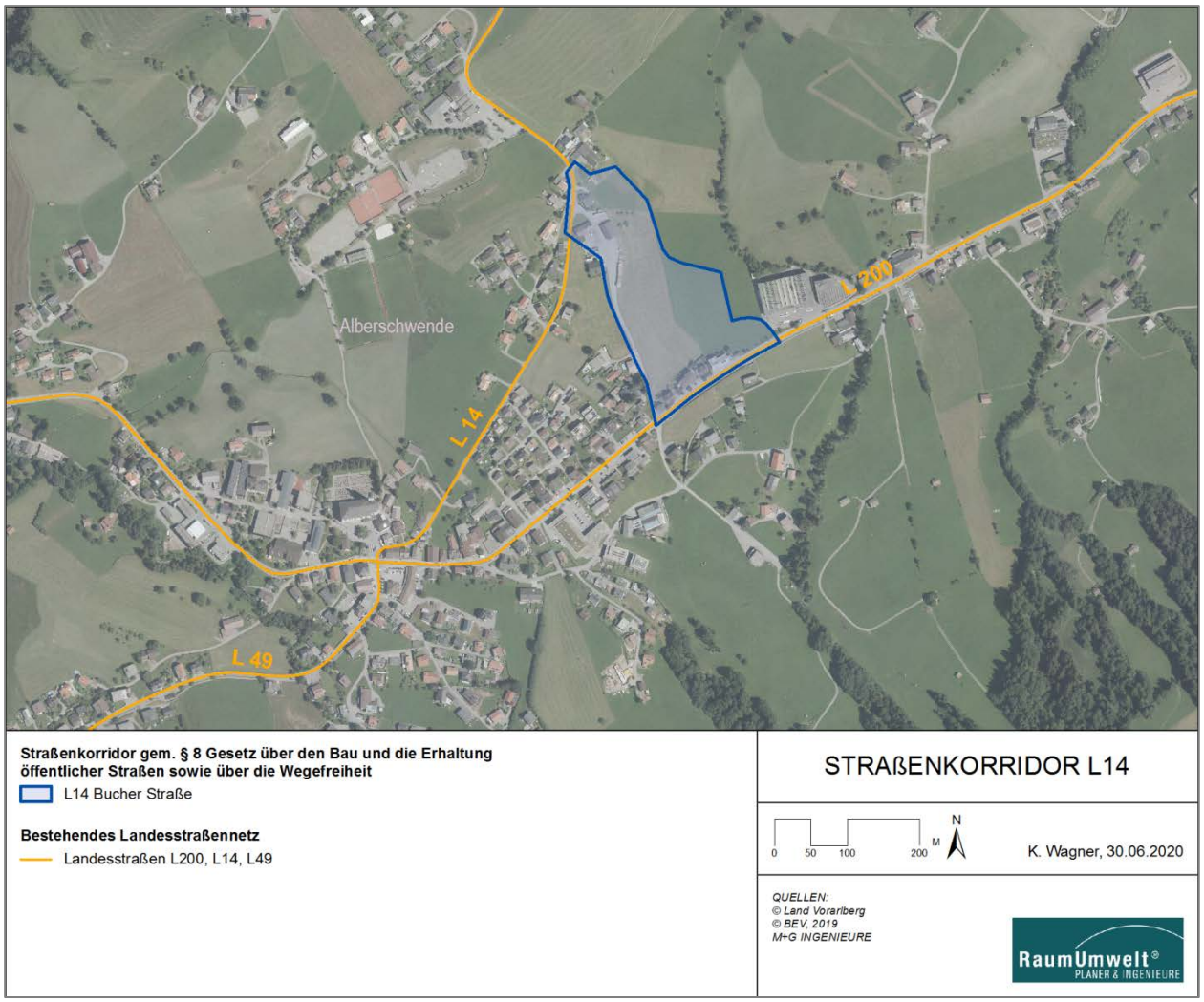

Abbildung 6: Straßenkorridor für die Verlegung der L14 Bucher Straße

Der empfohlene Straßenkorridor für die Verlegung der L14 Bucher Straße **weicht** vom seitens des Initiators vorgeschlagenen **Entwurf des Straßenkorridors** (vgl. Kapitel 3.1.2) **ab**. Er ergibt sich aus der **Verschneidung** der beiden im Erläuterungs- inkl. Umweltbericht untersuchten **Korridoralternativen** L14.1 und L14.2, woraus sich ein höheres Maß an **Flexibilität in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren** ergibt. Auch wird auf **konkrete Entwicklungsabsichten** in der Gemeinde Alberschwende größtmöglich **Bedacht** genommen. Gegenüber dem seitens des Initiators vorgeschlagenen Entwurf des Straßenkorridors (vgl. Kapitel 3.1.2) weist der nunmehr empfohlene Straßenkorridor somit **einige Vorteile** auf, während **negative Auswirkungen unverändert oder in reduziertem Maße** auftreten.

L49 Achrainstraße

Die **L49 Achrainstraße** wird **nicht verlegt**. Ihre **Verknüpfung** mit den verlegten anderen Landesstraßen wird in Entsprechung der Straßenkorridore zur Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße mittels **Umbenennung eines innerörtlichen Abschnitts** der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße erfolgen.

Diesbezügliche Schritte erfolgen frühestens im Zusammenhang mit einer **Verordnung** zur Erklärung der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße als Landesstraße gem. § 12 Straßengesetz.

Rahmenbedingungen für spätere Planungs- und Genehmigungsverfahren

Die SUP-Stelle definiert **Rahmenbedingungen für spätere Planungs- und Genehmigungsverfahren**, mit deren Beachtung – neben der Umsetzung der festgelegten Maßnahmen (vgl. Kapitel 4.2) – eine **zielgerichtete und den Erkenntnissen aus der ggst. SUP entsprechende Planung und Umsetzung** erreicht werden kann:

- Die Entwicklung eines Straßenkorridors für die Verlegung der L200 im Rahmen einer SUP ist eine zentrale **Forderung im Verkehrskonzept Bregenzerwald**[40], der mit dem nun abgeschlossenen Prozess nachgekommen wurde.
- **Straßenkorridore**, die als Ergebnis einer SUP von der Landesregierung beschlossen werden, stellen gem. § 8 Straßengesetz **Planungsgrundlagen für Verordnungen zur Erklärung als Landesstraßen** dar.
- Der **empfohlene Straßenkorridor** für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße stellt eine **Maximalvariante für die Trassensicherung** dar.
- Die **Umsetzung** der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße kann **etappenweise** erfolgen.
- Die **Annahmen zur Höhenlage** des ggst. Vorhabens, die im Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht) getroffen wurden und die textlich Eingang in diese abschließende Empfehlung gefunden haben, besitzen **bindenden Charakter** für spätere Planungs- und Genehmigungsverfahren.
- Eine **Mitbetrachtung des Hengler Rank** bei der Detailplanung des östlichen Abschnitts der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße ist geboten, auch wenn für diesen Abschnitt der bestehenden L200 Bregenzerwaldstraße kein Straßenkorridor festgelegt wird.
- Die Entscheidung über eine **tatsächliche Umsetzung eines möglichen Mittelanschlusses** erfolgt erst in späteren Planungs- und Genehmigungsverfahren **auf Grundlage detaillierterer Untersuchungen und Abwägungen** und wird durch die Festlegung der Straßenkorridore für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße und der L14 Bucher Straße **nicht vorweggenommen**.
- Die tatsächliche **Verlegung der L14 Bucher Straße** ist nur dann **zwingend** erforderlich, wenn bei der Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße im Bereich zwischen Bühel und Brugg ein **Mittelanschluss** realisiert wird. **Ohne Mittelanschluss** der verlegten L200 Bregenzerwaldstraße ist eine Verlegung der L14 Bucherstraße **möglich**, aber nicht zwingend erforderlich.
- Aufgrund der dokumentierten Entwicklungsperspektiven der Gemeinde Alberschwende insbesondere im mittleren Abschnitt des Straßenkorridors für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße ist eine **frühzeitige und enge Abstimmung** zwischen den **Fachabteilungen des Amts der Landesregierung** und der **Gemeinde Alberschwende** geboten. Dies betrifft zum einen die absehbare Erstellung eines **REP** und mögliche Änderungen des **Flächenwidmungsplans** durch die Gemeinde Alberschwende und zum anderen die späteren **Planungs- und Genehmigungsverfahren**, die seitens des Landes auf Grundlage von beschlossenen Straßenkorridoren angestrengt werden können.
- Die **Gemeinde Alberschwende** trägt insbesondere im Zusammenhang mit der **Gestaltung des Ortszentrums Mitverantwortung** für die Erreichung der Planungsziele. Die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße (und auch der L14 Bucher Straße) schafft die Voraussetzungen für derlei Gestaltungsmaßnahmen.

Diese **Rahmenbedingungen ergänzen** die zu befolgenden **Maßnahmen** (vgl. Kapitel 4.2) und weisen somit denselben Grad an **Verbindlichkeit** wie diese auf.

[40] Rosinak & Partner ZT GmbH / Ingenieurbüro DI Dr. Helmut Köll ZT KEG 2010

QUELLENVERZEICHNIS

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

Amt der Vorarlberger Landesregierung (1987): B 200 Bregenzerwaldstraße; Alberschwende Umfahrung; Lageplan 1:1000; Plan Nr. B 200 – 8714/1.

Amt der Vorarlberger Landesregierung (1982): B 200 Bregenzerwaldstraße; Vorprojekt; Baulos: Umfahrung Ortszentrum Alberschwende; Lageplan 1:500; Plan Nr. B 200 – 8232/1.

Amt der Vorarlberger Landesregierung (1979): Ausbau Bundesstraße B 200 und Landesstraße Nr. 7; Übersichtsplan 1:20.00; Variante I.

Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten (2019): Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019. Bregenz.

Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten (2018): Fragebeantwortung betreffend die Prüfung von Systemalternativen im Zuge der Strategischen Umweltprüfung (SUP), Zahl: VIa-411.06-1/2017-2.

Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIa - Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten (2006): Mobil im Ländle; Verkehrskonzept Vorarlberg 2006. Bregenz.

Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIIb - Straßenbau (2019): Umgebungslärmaktionsplan Österreich 2018, Teil 9: Straßen außer A&S in Vorarlberg. Feldkirch.

Berger, Christian (2019): Auskunft Steinkrebsvorkommen in Vorarlberg, Memo 26.07.2019. Bregenz.

BGG Consult Dr. Peter Waibel ZT-GmbH (2019): L 200, Bregenzerwaldstraße, Variantenuntersuchung Strategische Umweltprüfung (SUP), Umfahrung Alberschwende, km 6,75 bis km 11,80, geotechnische Vorstellungnahme; i. A. Vorarlberger Landesregierung. Hohenems.

Dipl.-Ing. Josef Galehr Ziviltechniker-GmbH (2019): Land Vorarlberg, L 200 Bregenzerwaldstraße, Variantenuntersuchung SUP Umfahrung Alberschwende, km 6,75 - km 11,80, Variantenuntersuchung, GU-2019-056, Kostenschätzung; i. A. Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung Straßenbau (VIIb). Feldkirch.

Gesetz über den Bau und die Erhaltung öffentlicher Straßen sowie über die Wegefreiheit, idF LGBl.Nr. 54/2015 [Straßengesetz]

Landesamt für Vermessung und Geoinformation Vorarlberg (2019): Digitales Wasserbuch im Vorarlberg Atlas, unter: http://vogis.cnv.at/atlas/init.aspx?karte=wasserbuch&ks=gewaesser (abgerufen am 31.10.2019)

METRON Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG (1992a): Gemeindeentwicklung mit Schwerpunkt Verkehr; Teil I: Problemanalyse, Zielfindung und Präferenzstrukturen; i. A. Gemeinde Alberschwende und Land Vorarlberg. Windisch.

METRON Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG (1992b): Gemeindeentwicklung mit Schwerpunkt Verkehr; Teil II: Verkehrskonzept; i. A. Gemeinde Alberschwende und Land Vorarlberg. Brugg.

METRON Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG (1992c): Gemeindeentwicklung mit Schwerpunkt Verkehr; Teil III: Dokumentation der planungsbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit; i. A. Gemeinde Alberschwende und Land Vorarlberg. Brugg.

RaumUmwelt® Planungs-GmbH (2020): L200 Bregenzerwaldstraße; Umfahrung Alberschwende inkl. Verlegung L14 Bucher Straße; Strategische Umweltprüfung; Erläuterungsbericht (inkl. Umweltbericht); i. A. Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIIb Straßenbau. Wien / Bregenz.

RaumUmwelt® Planungs-GmbH (2019): L200 Bregenzerwaldstraße; Umfahrung Alberschwende; Strategische Umweltprüfung; Planungsgenese; i. A. Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. VIIb Straßenbau. Wien.

Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik [Wasserrahmenrichtlinie]

Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung von Plänen und Programmen [SUP-Richtlinie]

Rosinak & Partner ZT GmbH / Ingenieurbüro DI Dr. Helmut Köll ZT KEG (2010): Verkehrskonzept Bregenzerwald; Endbericht Juli 2010; i. A. Amt der Vorarlberger Landesregierung. Wien / Reith bei Seefeld.

Rosinak & Partner ZT GmbH / Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH (2017): Verkehrslösung Alberschwende; Schlussbericht V11; i. A. Gemeinde Alberschwende / Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abteilung Allgemeine Wirtschaftsangelegenheiten (VIa). Wien / Reith bei Seefeld.

Wasserrechtsgesetz 1959 - WRG. 1959., idF BGBl. I Nr. 73/2018

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Planungs- und Untersuchungsraum (RaumUmwelt® Planungs-GmbH 2020: S. 10) 6
Abbildung 2: Überblick der untersuchten Korridoralternativen (RaumUmwelt® Planungs-GmbH 2020: S. 175) 15
Abbildung 3: Entwurf Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße (RaumUmwelt® Planungs-GmbH 2020: S. 164) 21
Abbildung 4: Entwurf Straßenkorridor für die Verlegung der L14 Bucher Straße (RaumUmwelt® Planungs-GmbH 2020: S. 168) 21
Abbildung 5: Straßenkorridor für die Verlegung der L200 Bregenzerwaldstraße 57
Abbildung 6: Straßenkorridor für die Verlegung der L14 Bucher Straße 58