

SCHNELLSTRAßE R52 POHOŘELICE – MIKULOV (DRASENHOFEN)

*Zusammenfassung der Dokumentation nach §8 im Gesetz
Nr. 100/2001 Sb.,
zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung (EIA).*

Brünn, Januar 2004

Inhalt

EINLEITUNG	3
A. ANGABEN ZUM ANZEIGENDEN ORGAN	5
B. ANGABEN ZUM PLANVORHABEN	6
B.I. GRUNDDATEN	6
B.II. EINGANGSDATEN	8
B.III. AUSGANGSDATEN	9
C. ANGABEN ZUR UMWELTSITUATION IM PLANGEBIET	10
C.I. + C.II. AUFZÄHLUNG DER WICHTIGSTEN UMWELT- RELEVANTEN CHARAKTERISTIKEN IM PLANGEBIET, KURZE BESCHREIBUNG DES IST-ZUSTANDES EINZELNER UMWELTKOMPONENTEN IM PLANGEBIET	10
C.III. GESAMTBEWERTUNG DER UMWELTQUALITÄT IM PLANGEBIET AUS DER SICHT IHRER BELASTBARKEIT	13
D. GESAMTCHARAKTERISTIK UND BEWERTUNG DER AUSWIRKUNGEN AUS DEM PLANVORHABEN AUF DIE BEVÖLKERUNG UND DIE UMWELT	14
D.I. BEWERTUNG DER MÖGLICHEN AUSWIRKUNGEN AUS DEM PLANVORHABEN AUF DIE BEVÖLKERUNG UND DIE UMWELT, IHRE GRÖßENORDNUNG UND BEDEUTUNG	14
D.II. GESAMTBEWERTUNG DER EINWIRKUNGEN AUS DEM PLANVORHABEN AUF DIE UMWELT BEZÜGLICH IHRER GRÖßENORDNUNG UND BEDEUTUNG, GEFAHREN BEI GRENZÜBERSCHREITENDEN AUSWIRKUNGEN	19
D.III. BEWERTUNG DER UMWELTRELEVANTEN RISIKEN IN HAVARIENFÄLLEN UND AUSSERGEWÖHNLICHEN SITUATIONEN	22
D.IV. BEWERTUNG DER MAßNAHMEN ZUR VORBEUGUNG, REDUZIERUNG BZW. ZUM AUSGLEICH NEGATIVER EINWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT	22
E. VARIANTENVERGLEICH	28
F. ABSCHLIEßEND	29

Der folgende Text stellt einen kurzen Auszug aus der EIA-Dokumentation zur „Schnellstraße Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“ (HBH Projekt spol. s r.o., November 2003) dar. Zudem wurde noch ein kurzer Begleittext zu den einzelnen Kapiteln eingefügt. Im Text selbst blieben die einleitenden und wichtigen Passagen einschließlich der Schlussfolgerungen unverändert. Die einzelnen Unterkapitel wurden wesentlich gekürzt, wobei die größte Aufmerksamkeit der Beschreibung wichtigster relevanter Umweltcharakteristiken und Umweltkomponenten sowie den Einwirkungen aus dem Planvorhaben auf diese Charakteristiken und Komponenten gewidmet wurde. Im Text blieben die Empfehlungen hinsichtlich der Maßnahmen zur Vorbeugung, Reduzierung und zum Ausgleich negativer Einflüsse unverändert. Das Kapitel D.II., welches die möglichen grenzüberschreitenden Einwirkungen aus dem Planvorhaben beschreibt, blieb ebenfalls unverändert.

EINLEITUNG

Im Plangebiet zwischen Pohořelice und der Staatsgrenze zur Österreich wurde langfristig ein Korridor für eine Straße höherer Kategorie freigehalten. Dieser Korridor verlief in der Trasse Pohořelice – Brod nad Dyjí – Novosedly – Nový Přerov – Staatsgrenze zur Österreich. Mitte der 90. Jahre, als die Schnellstraße R52 im Abschnitt Brünn - Pohořelice gebaut wurde, wurde allerdings der Plan, eine ähnliche Straße auf dem österreichischen Gebiet fortzusetzen, aufgegeben, so dass der Ausbau dieser Schnellstraße auf dem tschechischen Staatsgebiet in Pohořelice beendet wurde.

Nach den Änderungen in der Verkehrspolitik Österreichs wurde aber der Plan, eine Straße höherer Kategorie zwischen Wien und Brünn zu bauen, neu ergriffen, diesmal aber in Richtung des bestehenden Grenzübergangs Mikulov - Drasenhofen. Nach einer ausführlichen Bewertung der Verkehrskorridore in Österreich wurde ein Gesetz verabschiedet, der die geplante Straße als Autobahn mit der Bezeichnung Nordautobahn A 5 einstuft.

Diese Anregungen der österreichischen Seite hatten auf der tschechischen Seite (Initiativen der Straßen- und Autobahndirektion der ČR) Bemühungen hervorgerufen, einen geeigneten Verkehrskorridor zu finden, der eine Verbindung zwischen Pohořelice und dem Grenzübergang Mikulov-Drasenhofen ermöglichen würde.

Im Jahre 2000 wurde die Firma HBH Projekt spol. s r.o. mit der Bearbeitung einer Studie beauftragt, zu deren Bestandteil auch die landschaftlich relevante Bewertung des Planvorhabens der Firma LÖW & spol. s r.o. wurde. Es wurden insgesamt 5 Ausbauvarianten im Bereich zwischen Pohořelice – Mikulov geprüft und ausgewertet, wobei 4 dieser Varianten im Bereich des bestehenden Grenzübergangs endeten und 1 Variante (Variante 4) mehr westlich geführt wurde, mit dem Ziel, dem CHKO Pálava (Landschaftsschutzgebiet Pollau) auszuweichen.

Das Ergebnis dieser Studie (einschließlich der landschaftlichen Auswertung), die im Vorfeld auch mit den Vertretern betroffener Behörden und Gemeinden besprochen wurde, war dann eine technisch präzisierete Studie (HBH Projekt spol. s r.o. 2001) mit 3 Lösungsvarianten (Varianten 1, 2 und 4).

Zu diesem Zeitpunkt wurde zudem auch eine internationale (tschechisch-österreichische) Fachkommission einberufen, die zur Aufgabe hatte, eine geeignete Variante bzw. eine geeignete Trassierung für die künftige Verkehrsverbindung beider Länder zu finden, wobei aber alle durch dieses Vorhaben möglicherweise beeinflussten Aspekte - Schutz (gesundheitliche Aspekte) der Bevölkerung, Naturschutz, Einflüsse auf das Verkehrsnetz, wirtschaftliche Situation der Region sowie die wirtschaftlichen Gesichtspunkte des Planvorhabens selbst - berücksichtigt werden sollten.

Die Ergebnisse der Studie aus dem Jahre 2001, ergänzt durch eine von der Fachkommission geforderte fachkundige Bewertung einzelner Bereiche (Städtebau, Lärm, Naturschutz, usw.) wurden dann an das österreichische Planungsteam weitergeleitet, das insgesamt 5 Varianten der Trassierung für die geplante Nordautobahn A5 auf der österreichischen Seite bis zur Staatsgrenze mit der ČR und 3 Varianten der Schnellstraße R52 auf der tschechischen Seite komplett auswertete. Als Ergebnis wurde dann der bereits existierende Grenzübergang Mikulov/Drasenhofen endgültig festgelegt sowie die günstigste Variante auf jeder Seite der Grenze (ČR - Variante 1, Österreich - Variante 2) gewählt. In der Zwischenzeit wurde anhand der Studie (HBH Projekt spol.s r.o. 2001) das Erstellen der Anzeige (Ankündigung) nach §6 im Gesetz Nr. 100/2001 Sb, zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung (nachstehend nur Anzeige), bei der Firma ENVIROAD s.r.o. in Auftrag gegeben, die mit den Fachleuten aus dem Atelier für Umweltschutz der Firma HBH Projekt spol. s r.o. eng zusammenarbeitete. Diese Anzeige wurde Ende des Jahres 2002 fertig gestellt und vom Investor (ŘSD ČR/Straßen- und Autobahndirektion der ČR) beim Umweltschutzministerium der Tschechischen Republik (MŽP ČR) eingereicht. Im Juni 2003 wurden dann die Beschlüsse aus dem Feststellungsverfahren bekannt gegeben, welche die Stellungnahmen zu dieser Anzeige zusammenfassten und den Umfang der zu erstellenden Dokumentation nach §8 im Gesetz Nr. 100/2001 Sb. (nachstehend nur "EIA-Dokumentation") genau festlegten.

An dieser Stelle müssen zwei wichtige Faktoren genannt werden, die auf die Bearbeitung und den Inhalt der EIA-Dokumentation einen maßgebenden Einfluss ausübten. Zum ersten war das der Umfang des bewerteten Planvorhabens, zum zweiten dann das Aufgeben der Variante 4 bei der Bearbeitung der EIA-Dokumentation und somit auch der Verzicht auf die grenzüberschreitende Bewertung gegenüber den Forderungen des Feststellungsverfahrens.

Zum Umfang des bewerteten Planvorhabens:

An dieser Stelle muss betont werden, dass die bewertete Projektdokumentation lediglich auf dem Niveau einer Aussuchungsstudie erstellt wurde. Auch wenn diese Grundlagen sehr ausführlich bearbeitet wurden (über den Standardrahmen hinaus, da das Plangebiet sehr empfindlich ist), beruhen sie doch lediglich auf den zur Verfügung stehenden Karten (Maßstab 1:5000) und nicht auf erfolgten Vermessungen. Es ist sehr positiv zu bewerten, dass das Plangebiet wegen einer Vermessung nicht "zerstückelt" wurde und somit eine komplexe Bewertung möglich war, doch es darf nicht vergessen werden, dass das Hauptziel der EIA-Dokumentation in diesem Falle das Festlegen eines geeigneten Korridors bei der Führung der Schnellgeschwindigkeitsstraße R52 mitten eines sehr empfindlichen Gebietes war, wobei die Folgen für alle Umweltkomponenten und vor allem für die Bevölkerung größtenteils eliminiert werden sollten. Somit bleibt hier ein großer Raum für Empfehlungen und Vorschläge beim Ergreifen geeigneter Maßnahmen (einschließlich der Teilkorrekturen in der Richtungs- und Höhenführung der gewählten Trasse anhand einer genauen Vermessung) in den anschließenden Stufen der Projektdokumentation offen.

Zum Aufgeben der Variante 4:

Im Laufe der Bearbeitung der EIA-Dokumentation wurden und werden verschiedene Verhandlungen zwischen den Regierungen der Tschechischen Republik und Österreichs in Sachen eines gemeinsamen Grenzübergangs im Bereich von Mikulov geführt. Bei diesen Verhandlungen wurde vereinbart, dass der bestehende Grenzübergang beibehalten bleibt und dieser Punkt gleichzeitig zum Anschlusspunkt beim Ausbau der Nordautobahn A5 in Österreich und der Schnellstraße R52 auf dem Gebiet der Tschechischen Republik wird. Indem aber diese Vereinbarung die Variante 4 ausschließt, was im Widerspruch zu den Beschlüssen des Feststellungsverfahrens des MŽP ČR in dieser Sache steht, bat der Investor den Umweltschutzminister der ČR um eine Stellungnahmen in dieser Angelegenheit. Seine Antwort (siehe Textanlagen zur EIA-Dokumentation) machte dann die weitere Bearbeitung so, wie in der EIA-Dokumentation zusammengefasst, möglich.

Im Rahmen der EIA-Dokumentation werden 3 aktive Varianten und eine sog. Null-Variante bewertet (siehe nachstehend - Übersicht der möglichen Varianten). Die Bezeichnung aller Varianten wurde aus der Aussuchungsstudie übernommen - dadurch konnten auch die Kontinuität der Bezeichnung und somit auch die Übersichtlichkeit beibehalten bleiben. Neu wurde dann eine Variante eingefügt, welche die Forderungen aus den Beschlüssen des Feststellungsverfahrens des MŽP ČR berücksichtigt und somit auch dem europäischen System des Umweltschutzes NATURA 2000 entgegen kommt.

Die EIA-Dokumentation wurde von der Firma HBH Projekt spol. s r.o. in enger Zusammenarbeit der Fachleute aus dem Atelier für Umwelt und dem Atelier für Straßen- und Autobahnbau erstellt. Zudem wurden auch viele fremde Fachleute aus den Firmen ENVIROAD s.r.o., LÖW & spol. s r.o. und Institutionen - Masaryk Universität Brünn (Prof. MUDr. Kotulán), VÚT Brno/*Technische Hochschule Brünn* (RNDr. Plánka), Mährisches Landesmuseum Brünn (RNDr. Šebela), CHKO Pálava/*Landschaftsschutzgebiet Pollau* (RNDr. Chytil) und AOPAK Brno - einbezogen.

A. ANGABEN ZUM ANZEIGENDEN ORGAN (INVESTOR)

- 1. anzeigendes Organ:** Ředitelství silnic a dálnic ČR (*Straßen- und Autobahndirektion der ČR*)
- 2. IČ (Identifikationsnummer):** 65993390
- 3. Sitz:** Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4
- 4. Vor- und Nachname, Wohnsitz und Telefonnummer des berechtigten Vertreters:**
Ing. Jiří Procházka, Ing. Roman Nekula, Mgr. Maruška Szamová
Tel.: +420 549 13 3424
+420 549 13 1111

B. ANGABEN ZUM PLANVORHABEN

Im Kapitel B. der EIA-Dokumentation wird das Planvorhaben eingehend beschrieben: es werden alle wichtigen Daten - Umfang, Ortung, Charakter des Planvorhabens einschließlich der Beschreibung einzelner Varianten, Möglichkeiten der Wechselwirkung mit anderen Planmaßnahmen - genannt. Zudem werden hier auch die Anforderungen des Planvorhabens auf die Umwelt (Eingangsdaten) sowie auch sämtliche Emissionen (Ausgangsdaten) aus diesem Planvorhaben aufgelistet.

B.I. GRUNDDATEN

1. Bezeichnung des Planvorhabens: Schnellstraße R 52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)

2. Umfang des Planvorhabens: Neubau der Straße mit vier oder mehr Fahrspuren und einer Länge von mehr als 10 km.

Variante Nr. 1:	Länge 22,572 m (km 16,670 – 39,242)
Variante Nr. 1x:	Länge 22,543 m (km 16,670 – 39,213)
Variante Nr. 2:	Länge 24,279 m (km 16,670 – 40,949)
Variante Nr. 0:	Länge 23,000 m (bestehende Straße I/52)

3. Ortung

Landesbezirk - Südmähren

Gemeinden - Bavory, Brod nad Dyjí, Březí, Dobré Pole, Dolní Dunajovice, Drnholec, Horní Věstonice, Mikulov, Novosedly, Pasohlávky, Perná, Pohořelice, Vlasatice.

4. Beschaffenheit des Planvorhabens und mögliche Wechselwirkungen mit anderen Planmaßnahmen:

BESCHAFFENHEIT DES PLANVORHABENS

Schnellstraße R52

Die Schnellstraße muss folgende Kriterien erfüllen:

- Querschnitt mit Spurenbreiten, die mind. der Straßenkategorie R 26,5/120 entsprechen
- sämtliche Kreuzungen müssen planfrei ausgeführt werden.

MÖGLICHE WECHSELWIRKUNGEN MIT ANDEREN PLANMAßNAHMEN

Bei dem Planvorhaben handelt es sich um einen markanten linienförmigen Neubau im Planungsgebiet. Indem diese Straße eine intensiv landwirtschaftlich genutzte Gegend quert, in

der keine weiteren bedeutenden Verkehrsbauwerke mit regionalem oder überregionalem Charakter geplant sind, ist in diesem Falle mit keinen Wechselwirkungen aus anderen Planmaßnahmen zu rechnen.

Beim Erstellen der Modellsituationen mit verschiedenen Verkehrsintensitäten wurde unter anderem auch die Planstraße I/38 Znojmo – Jihlava (Znaim - Iglau) und ihr Einfluss auf das Verkehrsnetz Österreichs in Betracht gezogen (es wird sogar der Bau einer Schnellstraße überlegt), doch die eventuellen Folgen für das Verkehrsnetz im Plangebiet sind sehr gering.

Eine andere Frage ist aber die mögliche Wechselwirkung mit Planmaßnahmen, die durch das Ansteigen der Verkehrsintensitäten im Plangebiet hervorgerufen werden. Hierbei handelt es sich um verschiedene Einkaufs- bzw. Freizeitzentren, wie wir sie bereits aus der Nähe der Grenzübergänge Kleinhaugsdorf/Hatě bei Znaim und Berg/Bratislava kennen. Im Rahmen der EIA-Dokumentation wurden auch die geplanten Aktivitäten im Plangebiet untersucht (auch im Zusammenhang mit der R52), doch es wird mit keiner ähnlichen Entwicklung gerechnet. Beide vorstehend genannten Beispiele, auf die der Bearbeiter der EIA-Dokumentation in der Stellungnahme zu der o.g. Anzeige hingewiesen wurde, zeichnen sich durch ganz spezifische Eigenschaften aus, die mit den Bedingungen im Plangebiet nicht zu vergleichen sind. Auch wenn es sich hierbei lediglich um Überlegungen handelt, die den Rahmen von Prognosen nicht überschreiten, kann in diesem Falle gesagt werden, dass das Planvorhaben primär als Verbindung bedeutender Ballungsgebiete internationalen Charakters und nicht als ein Korridor zum Preisparadies im Grenzgebiet dienen wird.

ÜBERSICHT MIT MÖGLICHEN VARIANTEN:

Den betrachteten Varianten wurden die Studien (HBH Projekt spol. s r.o. 2000, 2001) und die Anforderungen aus dem Abschlussbericht des Feststellungsverfahrens des MŽP ČR zur Planmaßnahme zugrunde gelegt. Es wurde gefordert, die Untervarianten zur Variante 1 im Bereich Horní luh und Überführung der Stauseen Nové Mlýny auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden Unterlagen zu erarbeiten und auszuwerten. **Es wurde beschlossen, bei der Bewertung die Variante 4 nicht mehr zu berücksichtigen, da ihre Trassierung außerhalb des vereinbarten Grenzübergangs liegt.**

Variante 0

Bei dieser Variante soll das bestehende Straßenverkehrsnetz in diesem Gebiet ohne Veränderung beibehalten werden.

Variante 1

bedeutet den endgültigen Ausbau der bereits zum Teil bestehenden Straße I/52 im Abschnitt Pohořelice – Mikulov. Diese Straße würde man dann als Neubau - Umfahrung von Mikulov bis zur Staatsgrenze - fortsetzen.

Variante 1x

Diese Variante stellt das Ergebnis einiger Untervarianten im Bereich Horní luh und Übergang Nové Mlýny dar, die von Fachleuten eingehend ausgewertet wurden (wasserwirtschaftliche

Aspekte, Einwirkungen auf die Vögelbestände sowie auch auf die Naturschutzgebiete). Das Ergebnis wurde dann einer Gesamtbewertung unterzogen. Diese Variante wurde als gleichwertige Variante zu den restlichen Varianten konzipiert, um eine übersichtliche und objektive Bewertung zu ermöglichen. Die Variante 1x unterscheidet sich von der Variante 1 lediglich im Abschnitt km 23,000 - 28,504.

Variante 2

Diese Variante ist bis zu Nová Ves mit der Variante 1 identisch. Danach umfährt sie die Gemeinde Nová Ves und befolgt dann die Trasse der ursprünglich geplanten Trasse R52 in Richtung Nový Přerov, die westlich von der Gemeinde Pasohlávky geführt wird. Nach der Kreuzung mit der Straße III/36914 biegt sie nach links ab, quert Auewiesen bei Dyje/Thaya und den oberen Stausee Nové Mlýny. Danach quert sie das Tal zwischen Dunajovicer Hügel und dem Berg Kamrlice. Danach führt sie zwischen dem nördlichen Rand der Gemeinde Břeží und dem Hügel Ořechová hora, um anschließend das CHKO Pálava (*Naturschutzgebiet Pollau*) zwischen dem Berg Šibeniční vrch (*Galgenberg*) und der Bahn zu queren (identisch mit der Variante 1).

Allgemein ist an dieser Stelle zu vermerken, dass bei allen aktiv verfolgten Varianten eine Ausnahme nach § 43 im Gesetz Nr. 114/1992 Sb., über Natur- und Landschaftsschutz, beantragt werden muss, um den Ausbau einer "Autobahn" zu ermöglichen, die das Naturschutzgebiet Pollau queren wird. Zudem muss auch eine ganze Reihe Zustimmungen, Ausnahmen und Stellungnahmen nach §4, §8, §56 usw. beantragt werden.

5. Voraussichtlicher Termin für den Beginn und die Fertigstellung des Planvorhabens:

Beginn	2006
Fertigstellung	2011

B.II. EINGANGSDATEN

Aus den vielen im Rahmen der EIA-Dokumentation vorgestellten Einwirkungen des Planvorhabens ist der Bodenverbrauch sicherlich die wichtigste davon. Bei diesem Bodenverbrauch handelt es sich nämlich um einen qualitativ hochwertigen landwirtschaftlichen Boden (ZPF) und im kleineren Maße auch um Boden, der als Wald genutzt wird (PUPFL). Eine Übersicht mit Bodenverbrauch bei den einzelnen Varianten ist in den nachstehenden Tabellen aufgeführt (I. und II. Schutzklasse - landwirtschaftlicher Boden höchster Qualität).

Bodenverbrauch ZPF bei den einzelnen Varianten

	Abschnittslänge	Bodenverbrauch insgesamt	Bodenverbrauch I. + II. Schutzklasse	
	[km]		[ha]	[%]
Variante Nr. 1	16,670-39,242 (22,572 km)	86,49	36,70	42
Variante Nr. 1x	16,670-39,213 (22,543 km)	90,58	38,60	43
Variante Nr. 2	16,670-40,949 (24,279 km)	109,03	27,20	25

Bodenverbrauch PUPFL bei den einzelnen Varianten

	Abschnittslänge	Bodenverbrauch insgesamt	Wälder für wirtschaftliche Zwecke		Wälder mit Sondernutzung	
			[ha]	[%]	[ha]	[%]
Variante Nr. 1	16,670-39,242 (22 572 m)	7,50	6,06	81	1,47	19
Variante Nr. 1x	16,670-39,213 (22 543 m)	3,41	1,94	57	1,47	43
Variante Nr. 2	16,670-40,949 (24 279 m)	3,88	2,31	59,5	1,57	40,5

B.III. AUSGANGSDATEN

Bei den Ausgangsdaten wurden im Rahmen der EIA-Dokumentation alle gesetzlich vorgeschriebenen Bereiche (Schutzgut Luft, Abwasser, Abfälle, Lärm, Vibrationen und Strahlung) beschrieben. Im Rahmen der Modellversuche wurden bei keiner der Varianten Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten bei NO₂ und C₆H₆. festgestellt. Von negativen Auswirkungen aus dem Planvorhaben muss bei Abwasser und Lärm ausgegangen werden.

Abwasser

Hierbei handelt es sich um Regenwasser aus der Straßenoberfläche. Als Orientierungswerte wurden bei den einzelnen Varianten folgende Gesamtmengen ausgerechnet:

Variante 0 $V_s = 119\,543 \text{ m}^3/\text{Jahr}$

- davon Winterperiode (X. - III. Monat) ca. 38 % = 45 426 m³/Jahr

Variante 1 $V_s = 240\,223 \text{ m}^3/\text{Jahr}$

- davon Winterperiode (X. - III. Monat) ca. 38 % = 91 285 m³/Jahr

Variante 1x $V_s = 239\,914 \text{ m}^3/\text{Jahr}$

- davon Winterperiode (X. - III. Monat) ca. 38 % = 91 167 m³/Jahr

Variante 2 $V_s = 258\,389 \text{ m}^3/\text{Jahr}$

- davon Winterperiode (X. - III. Monat) ca. 38 % = 98 188 m³/Jahr

Hierbei muss berücksichtigt werden, dass die Berechnungswerte nur zur Orientierung dienen, da bei den Varianten 1 und 1x die bestehende Straße I/52 z. T. ausgebaut wird und bei der Variante 2 die bestehende Straße I/52 in Betrieb bleibt. Zudem werden bei den einzelnen Varianten verschiedene Längen neu gebauter Begleitstraßen realisiert, die erst in den nächsten Projektstufen präzisiert werden können.

Lärm

Aus der Studie zur Lärmentwicklung - Modelle der Lärmemissionen - geht hervor, dass es an einigen Stellen zum Überschreiten der zulässigen Lärmgrenzwerte kommt und somit technische

Maßnahmen zwecks Reduzierung dieser Lärmbelastung ergriffen werden müssen. Aus den Ergebnissen geht außerdem hervor, dass diese Lärmemissionen insbesondere bei der Variante 0 (Stadt Mikulov) und der Variante 2 (Gemeinde Břeží) sehr negativ wirken werden.

C. ANGABEN ZUR UMWELTSITUATION IM PLANGEBIET

Im Abschnitt C der EIA-Dokumentation wird auf die Umweltsituation im Plangebiet hinsichtlich der Umweltcharakteristiken sowie der einzelnen Umweltkomponenten ausführlich eingegangen. Abschließend wird dann die Qualität der Umwelt aus der Sicht der möglichen Belastung insgesamt bewertet.

Die Umweltcharakteristiken werden in der Anlage Nr. 4 im Gesetz Nr. 100/2001 Sb., zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung, aufgezählt - die meisten davon werden zudem im Gesetz Nr. 114/1992 Sb., über den Natur- und Landschaftsschutz, definiert. Die einzelnen Komponenten sind im Gesetz Nr. 17/1992 Sb., über Umwelt, definiert und durch eine kurze Charakteristik der Planlandschaft, der Bevölkerung und der Kulturdenkmäler ergänzt.

C.I. + C.II. AUFZÄHLUNG DER WICHTIGSTEN UMWELT- RELEVANTEN CHARAKTERISTIKEN IM PLANGEBIET, KURZE BESCHREIBUNG DES IST-ZUSTANDES EINZELNER UMWELTKOMPONENTEN IM PLANGEBIET

Aus den vielen Umweltcharakteristiken und Umweltkomponenten, die in der EIA Dokumentation beschrieben werden, zählen insbesondere das Naturschutzgebiet Pollau (CHKO Pálava) und das Naturschutzreservat Věstonická nádrž (Věstonicer Wasserbecken)

mit ihren sehr wertvollen Ökosystemen und Oberflächen- sowie Grundwasservorkommen in der Umgebung zu den wichtigsten Umweltkomponenten.

BESONDERS GESCHÜTZTE GEBIETE

Naturschutzgebiet Pollau (CHKO Pálava)

Berührung des Planvorhabens mit CHKO Pálava

	<i>Variante 1 und 1x</i>	<i>Variante 2</i>	<i>Variante 0¹⁾</i>
Querung des Gebietes bei km:	km 37,400 – 39,242 (1,842 km)	km 39,107 – 40,949 (1,842 km)	(2,420 km)
entlang der Grenze:	km 30,230 – 33,830 (3,600 km)	-	-

Das Naturschutzgebiet schließt das gesamte Mikulover Hügelland ein und greift im Nordosten und im Südosten in das Niedermährische Tal (Dolnomoravský úval) ein. Dieses Naturschutzgebiet wurde von der UNESCO am 16.6.1986 zum biosphärischen Reservat ernannt; heute wird es als **Vogelreservat "Pollau" - Bestandteil der NATURA 2000** - vorgeschlagen.

Naturreservat Věstonická nádrž (Věstonicer Wasserbecken)

Berührung des Planvorhabens mit dem Naturreservat Věstonická nádrž (Věstonicer Wasserbecken)

	<i>Variante 1 und 1x</i>	<i>Variante 2</i>	<i>Variante 0</i>
entlang der Grenze:	km 25,120 – 27,250 (2,130 km)	-	(2,130 km)

Das Naturreservat wurde im Jahre 1994 auf einer Fläche von insgesamt 1016,86 ha (Katastergebiet Dolní Věstonice, Horní Věstonice, Pasohlávky, Pouzdřany und Strachotín) ausgerufen.

Zudem wurde dieses Gebiet auch zum Feuchtgebiet internationalen Charakters nach der Ramsar Konvention erklärt, da es sich hier migrierende Wasservögel in großen Mengen konzentrieren. Folglich wurde das ganze Gebiet des Naturreservats als **Vogelgebiet (SPA) im Rahmen des europäischen Systems NATURA 2000 vorgeschlagen.**

Außerdem zählt auch das Gebiet um Horní luh (nördlich von Nové Mlýny), das vom Planvorhaben gequert wird, zu den sehr wertvollen Gebieten. Hierbei handelt es sich um bedeutende Landschaftselemente (VKP) des Auwaldes sowie Feuchtgebiete internationalen Charakters, die als **pSCI-Örtlichkeiten** im Rahmen der **NATURA 2000** ausgewiesen wurden (siehe graphische Anlage zur EIA-Dokumentation).

¹⁾ Die Nullvariante wird nur zur Vollständigkeit dieser Darstellung aufgeführt.

GRUNDWASSER

Im Plangebiet sind keine bedeutenden Vorkommen an Wasserquellen bekannt, doch als Grundwasserfassungsgebiet ist dieses Gebiet von großer Bedeutung.

Fassungsgebiet Nová Ves

Dieses Fassungsgebiet befindet sich nördlich der Gemeinde Nová Ves und gehört zur Gruppen-Wasserversorgungsanlage Hustopeče, die nach Angaben aus dem Jahre 1999 insgesamt 21.519 Einwohner mit Wasser versorgte. Die Fördermenge betrug 401.700 m^3 , d.h. im Durchschnitt ca. $13,25 \text{ l s}^{-1}$.

Vor kurzem wurde die Schutzzone korrigiert, wonach nun die II. Schutzzone an ihrer Nordgrenze in Richtung Pohořelice zurückgenommen und eine neue Grenze entlang der bestehenden Straße I/52 festgelegt wurde. Folglich wurde auch die Grenze im südlichen Bereich korrigiert, so dass das Planvorhaben mit keiner Variante die II. Wasserschutzzone queren wird (siehe auch grafische Anlage zur EIA-Dokumentation).

Fassungsgebiet Brod nad Dyjí

Die Brunnen dieses Fassungsgebietes liegen südwestlich von der Gemeinde Brod nad Dyjí und gehören zur Gruppen-Wasserversorgungsanlage Dunajovice, die im Jahre 1999 insgesamt 5.891 Personen mit Wasser versorgte. Die Fördermenge betrug insgesamt 480.635 m^3 , die durchschnittliche Durchflussmenge lag bei $15,24 \text{ l s}^{-1}$.

Fassungsgebiet Novosedly

Das Fassungsgebiet Novosedly gehört zur Gruppen-Wasserversorgungsanlage Novosedly, die im Jahre 1999 insgesamt 3.988 Einwohner mit Wasser versorgte. Die jährliche Wasserfördermenge lag bei 198.024 m^3 bei einer durchschnittlichen Durchflussmenge von $6,28 \text{ l s}^{-1}$. Die Brunnen befinden sich in unmittelbarer Nähe des Baches Polní potok.

Die Fassungsgebiete Brod nad Dyjí und Novosedly bilden zusammen ein großes Fassungsgebiet, das lediglich durch die Katastergrenze getrennt wird.

Die hydrologischen Schutz zonen aller dieser Wasservorkommensgebiete im zurzeit geltenden Umfang sind in der EIA-Dokumentation dargestellt.

Keine der bewerteten Varianten der Schnellstraße R52 wird die Wasserschutzzone I. (PHO I) berühren. Allerdings werden bei der Variante 2 die innere Schutzzone IIa und die äußere Schutzzone IIb im Fassungsgebiet Brod nad Dyjí gequert.

FLÜSSE UND GERINNE

Die Flüsse und Gerinne im Planungsgebiet sind Bestandteil des Einzugsgebietes des Flusses Dyje (Thaya) 4–14–03 a 4–17–01 und Jihlava 4–16–04. Der Hauptaufnehmer in diesem Gebiet ist die Dyje (Thaya), die im Planungsgebiet zwei Wasserbecken (Stauseen) aus dem Komplex Nové Mlýny – den oberen Stausee (Mušovská) und den mittleren Stausee (Věstonická) durchquert.

Dyje (Thaya) Einzugsgebiet 4-14-02-001

- bedeutender Fluss (nach Gesetz Nr. 254/2001 Sb., über Gewässer) auf dem Gebiet der CR ČR (209,3 km)
- mündet in die Morava (March) bei Moravský Ján von rechts ein
- Einzugsgebiet von 13 418,7 km²; durchschnittliche Durchflussmenge an der Mündung 43,89 m³.s⁻¹; Flusslänge 305,6 km

- Stausee Nové Mlýny

- Kaskade von drei verbundenen Staubecken auf dem Fluss Dyje (Thaya)
- Einzugsgebiet von 11 764 km²; durchschnittliche Durchflussmenge pro Jahr 41,7 m³.s⁻¹

C.III. GESAMTBEWERTUNG DER UMWELTQUALITÄT IM PLANGEBIET AUS DER SICHT IHRER BELASTBARKEIT

Es soll an dieser Stelle festgehalten werden, dass das Planvorhaben ein Gebiet quert, das für die Tschechische Republik aus der Sicht des Naturschutzes und des Schutzes kultureller Denkmäler von großer Bedeutung ist. Dies belegt auch die Charakteristik der einzelnen Umweltschutzkomponenten: die natürlichen Bedingungen in diesem Gebiet haben eine Landschaft geschaffen, in der viele einzigartige Ökosysteme, Geländedominanten und kulturelle Sehenswürdigkeiten vertreten sind.

Das Planvorhaben der Schnellstraße R52 führt durch ein Gebiet, in dem Agrozöosen überwiegen und die wertvollsten ökologischen Segmente entlang der Wasserläufe angesiedelt sind. Früher hat es sich hierbei um die wertvollsten Ökosysteme mit Auwäldern auf dem Gebiet der Tschechischen Republik gehandelt, doch im Laufe der 80er Jahre wurde diese Landschaft beim Bau des Stauseekomplexes Nové Mlýny wesentlich verändert. Diese Stauseen haben nicht nur den Landschaftscharakter verändert, sondern auch die ökologische Stabilität in diesem Gebiet auf entscheidende Weise gestört.

Die ökologisch wertvollsten und stabilsten Teile des Plangebietes liegen im Bereich Horní luh (der bei zwei Varianten des Planvorhabens berührt wird), des Weiteren sind auch die Uferbereiche im westlichen Teil des Oberen Stausees (Mušovská) von großer Bedeutung. Das restliche Gebiet wird vom Agrarboden geprägt, der sich in Ackerboden, Weinberge und Obstplantagen gliedert; zudem findet man in diesem Gebiet viele Windschutzanlagen.

Aus der Sicht der ökologischen Stabilität des gesamten Gebietes, des Charakters dieser Landschaft sowie der Vorkommen besonders geschützter Arten handelt es sich hierbei um eine sehr empfindliche Landschaft, die sofort auf jegliche Eingriffe regionalen oder überregionalen

Charakteren reagieren wird. Die Belastbarkeitsgrenze dieses Gebietes wird von der Bedeutung und der Größe des neuen Elementes im Plangebiet abhängen. Es kann gesagt werden, dass mit der Größe eines neuen Elementes im Plangebiet auch das Bedürfnis steigen wird, dieses neue Element in das Gebiet und in die Landschaft so einzugliedern, dass es nach Möglichkeiten mit seiner Umgebung "verschmilzt" und keine neuen Formen und Dominanten schafft.

Sollte es also gelingen, das Planvorhaben in die Landschaft so einzugliedern, dass es mit seiner Umgebung im größtmöglichen Maße "verschmilzt" und die geschützten Naturkomponenten sowie die Bevölkerung im kleinstmöglichen Maße beeinträchtigt - was eine der Varianten ermöglicht - kann die im Zusammenhang mit diesem Planvorhaben entstandene Belastung des Plangebietes als verträglich und vertretbar bezeichnet werden.

D. GESAMTCHARAKTERISTIK UND BEWERTUNG DER EINWIRKUNGEN AUS DEM PLANVORHABEN AUF DIE BEVÖLKERUNG UND DIE UMWELT

Im Abschnitt D. der EIA-Dokumentation werden die Einwirkungen auf einzelne Umweltkomponenten und -charakteristiken aus den vorstehenden Kapiteln ausführlich beschrieben und bewertet. Folglich wird hier auch der flächenhafte Umfang dieser Einwirkungen, einschließlich der grenzüberschreitenden Einflüsse, ausgewertet. In den nachstehenden Kapiteln werden zudem die möglichen umweltrelevanten Risiken, Vorschläge zu vorbeugenden und kompensierenden Maßnahmen sowie die bei dem Erstellen dieser Dokumentation verwendeten Methoden ausführlich beschrieben.

D.I. BEWERTUNG DER MÖGLICHEN EINWIRKUNGEN AUS DEM PLANVORHABEN AUF DIE BEVÖLKERUNG UND DIE UMWELT, IHRE GRÖßENORDNUNG UND BEDEUTUNG

Unter die bedeutendsten Einwirkungen, die in der EIA-Dokumentation beschrieben werden, können sicherlich der Lärm, der negative Einfluss auf die Wasserqualität, der Bodenverbrauch sowie die negativen Einflüsse auf die Fauna, Flora und die Ökosysteme genannt werden.

LÄRM

Bei den gemeinsamen Abschnitten aller Varianten werden von den erhöhten Lärmbelastungen die Einwohner der Gemeinden Nová Ves und außerdem auch 6 Ortschaften mit kleineren Häusergruppen, bzw. auch einzelne Häuser betroffen - insgesamt handelt es sich um ca. 200 Einwohner. Bei den Varianten 0, 1 und 1x kommt im mittleren Abschnitt zusätzlich ein Wohnhaus und 1 Ferienobjekt dazu (die Weinkeller nicht gerechnet), d.h. ca. 20 Einwohner.

Bei der Variante 2 kommen noch - ohne das Gebiet mit Datschen und Wochenendhäuschen - ein Teil der Gemeinde Březí und ein Wohnhaus dazu, d.h. insgesamt ca. 100 Einwohner.

Bei allen drei aktiv betrachteten Varianten kann aufgrund der geplanten Richtungs- und Höhenführung gesagt werden, dass die einzelnen Varianten den Ausbau wirksamer Lärmschutzmaßnahmen ermöglichen, die das Erfüllen der hygienischen Immissionsgrenzwerte beim Lärm (sowohl der Grenzwerte nach dem Regierungserlass Nr. 502/2000 Sb., als auch der Grenzwerte nach einer eventueller Neufassung dieses Erlasses) garantieren werden.

WASSERQUALITÄT

Oberflächengewässer

Das von der Oberfläche der Planmaßnahme abfließende Oberflächenwasser wird mit einer ganzen Reihe Schadstoffe belastet sein, die folglich die Qualität der Oberflächengewässer negativ beeinflussen werden.

Hierbei kann es sich vor allem um folgende verunreinigende Beimischungen handeln:

- toxische Spurenelemente
- Erdölkomponenten (nichtpolare Substanzen)
- Reste von Streumaterialien, die beim Winterdienst verwendet werden.

Im Rahmen der Bewertung der Auswirkungen aus dem Planvorhaben auf die Wasserqualität wurde auch die Variante 0 einer Bewertung unterzogen, da ihre heutige Entwässerung nicht zufrieden stellend gelöst ist (Entwässerung über Straßengräben entlang der Straße) und somit in der Zukunft - bei steigenden Verkehrsintensitäten - ein Problem für die Oberflächenwasserqualität darstellen könnte. Anhand dieser Übersicht dürften dann die aktiven Varianten 1 und 1x eine Verbesserung der bestehenden Situation mit sich bringen, da die Oberflächenentwässerung dieser Straße über Kanalisation erfolgen soll, welche die anfallenden Regenwassermengen zu Rezipienten bzw. Auffangbecken ableiten wird. Diese Entwässerung muss über ein System von Auffangbecken erfolgen, die die Gefahr der Kontaminierung der Oberflächengewässer reduzieren. Das Vorhandensein derartiger technischer Maßnahmen (Absetzbecken, Rückhaltebecken) ist eine wichtige Voraussetzung, die in den nächsten Stufen der Projektdokumentation behandelt werden muss.

Bei der Variante 2 gilt zwar diese allgemeine Verbesserung gegenüber der Nullvariante auch, doch die Variante 2 sowie die potenziellen Rezipienten für die Kanalauslässe durchqueren das Fassungsgebiet mit einigen Wasservorkommen, was eine sehr negative Auswirkung mit sich bringen wird.

Doch es kann bereits heute gesagt werden, dass die höchstzulässigen Werte der Oberflächenverunreinigung nach dem Regierungserlass Nr. 61/2003 Sb., unter Einhaltung der vorstehend genannten Bedingungen mit großer Wahrscheinlichkeit nicht überschritten werden. Es handelt sich um den Wert von 0,1 mg/l bei Erdölkomponenten (nichtpolare Substanzen) und den Wert von 250 mg/l bei Salzen (Cl). Beide Werte gelten für die sog. Oberflächengewässer.

Grundwasser

Im Plangebiet sind keine bedeutenden Vorkommen an Wasserquellen bekannt, doch als Grundwasserfassungsgebiet ist dieses Gebiet von größter Bedeutung.

Das Planvorhaben quert bei keiner der Varianten die I. hydrologische Schutzzone. Lediglich die Variante 2 quert die innere Schutzzone IIa in einem Wasservorkommensgebiet, in allen anderen Fällen quert diese Trasse nur die Schutzzone IIb (äußere Schutzzone).

Variante 0, 1, 1x

Die Trassen durchqueren kein Wasserfassungsgebiet. Da im Katastergebiet Nová Ves die hydrologische Schutzzone nachträglich korrigiert wurde, verlaufen nun diese Varianten außerhalb der westlichen Grenze dieser Schutzzone.

Aus der Sicht des Schutzes bedeutender Wasservorkommen handelt es sich hierbei um Varianten, die das wenigste Konfliktpotenzial verbergen.

Konflikt mit Schutzzonen der Wasservorkommensgebiete:

16,670 – 18,420 km – das Planvorhaben verläuft entlang der Schutzzone IIb (äußere Schutzzone).

Variante 2

Die Trasse führt durch das Fassungsgebiet Brod nad Dyjí und quert die äußere Schutzzone IIb in einer Länge von ca. 1,5 km. Eine negative Einwirkung stellt das von der Oberfläche der Straße abfließende Regenwasser dar, das in diesem Abschnitt unter den gegebenen Gefällen zu Rezipienten abgeleitet wird, wodurch das Risiko einer Grundwasserverunreinigung steigt.

Auch die Entwässerung eines Trassenabschnittes der R52 (ca. km 31,000-38,000, d.h. 7 km) in den Fluss Mikulovka stellt keine optimale Entwässerungsvariante dar. Der Fluss Mikulovka mündet im Bach Polní potok, der das Fassungsgebiet Novosedly durchquert, in dem die Fassungsobjekte in unmittelbarer Nähe des Bachbettes liegen.

Um die Möglichkeit der Verwendung des Flusses Mikulovka und in der Folge dann des Baches Polní potok zur Ableitung der Regenwasser von der Oberfläche der Schnellstraße zu überprüfen, muss - sollte diese Variante gewählt werden - in der nächsten Stufe der Projektdokumentation ein hydrogeologisches Gutachten erstellt werden, welches das Maß einer möglichen negativen Beeinflussung der Wasserqualität im Fassungsgebiet darlegen wird.

Konflikt mit den Schutzzonen der Wasservorkommensgebiete:

km 16,670 – 18,420 – das Planvorhaben führt entlang der äußeren Schutzzone IIb

km 27,150 – 27,650 quert die äußere Schutzzone IIb

km 27,650 – 28,450 quert die innere Schutzzone IIa

km 28,450 – 29,000 quert die äußere Schutzzone IIb

BODENVERBRAUCH

Hierbei handelt es sich um Verbrauch eines qualitativ hochwertigen landwirtschaftlichen Bodens (ZPF) und im kleineren Maße auch um Boden, der als Wald genutzt wird (PUPFL). Eine Übersicht mit Bodenverbrauch bei den einzelnen Varianten ist in den nachstehenden Tabellen aufgeführt.

Verbrauch an ZPF-Boden nach den Schutzklassen (Bodenqualitäten)

		Variante 1		Variante 1x		Variante 2	
	Abschnittslänge [km]	16,670-39,242 (22 572m)		16,670-39,213 (22 543m)		16,670-40,949 (24 279m)	
	Gesamtverbrauch [ha]	86,49		90,58		109,03	
		[%]	[ha]	[%]	[ha]	[%]	[ha]
Schutzklassen nach ZPF	I (Boden mit höchster Qualität)	19,13	16,55	20,37	18,45	19,96	21,76
	II	23,31	20,16	22,26	20,16	4,99	5,45
	III	30,48	26,36	29,76	26,96	42,99	46,87
	IV	25,75	22,27	25,14	22,77	28,94	31,55
	V (minderwertiger Boden)	1,33	1,15	2,47	2,24	3,12	3,40

Verbrauch an PUPFL-Boden bei den einzelnen Varianten

	Abschnittslänge	Bodenverbrauch insgesamt	Wälder für wirtschaftliche Zwecke		Wälder mit Sondernutzung	
	[km]	[ha]	[ha]	[%]	[ha]	[%]
Variante Nr. 1	16,670-39,242 (22 572 m)	7,50	6,06	81	1,47	19
Variante Nr. 1x	16,670-39,213 (22 543 m)	3,41	1,94	57	1,47	43
Variante Nr. 2	16,670-40,949 (24 279 m)	3,88	2,31	59,5	1,57	40,5

Einwirkungen auf die Flora, Fauna und die Ökosysteme

Während des Ausbaus werden Biozönosen entwertet, da ein Teil der Gewächse beseitigt und die lokalen hydrologischen Verhältnisse verändert werden. Des Weiteren kommt es zur Einschränkung oder sogar zu einer unmittelbaren Verhinderung der Wandermöglichkeiten bei Tieren - infolge des Verkehrs kommt es zu einer dauerhaften negativen Beeinflussung (Schadstoffe, Lärm) und somit auch zur Gefährdung ihrer ökologischen Funktion in der Landschaft.

Ähnlich wird auch in den Abschnitten, in welchen die Trasse auf dem bestehenden Körper der I/52 verläuft (Straßenerweiterung), der Holzbewuchs beseitigt.

Auch in der unmittelbaren Nähe der Trasse kommt es zu einer dauerhaften negativen Beeinflussung (durch Immissionen, Lärm und Scheinwerfer) und dadurch auch zur Funktionsminderung der Phytozönosen als Refugien für Tiere.

Infolge der vorstehend beschriebenen Einwirkungen beim Ausbau und Betrieb der einzelnen Trassen der R 52 werden vor allem folgende bedeutende Bereiche (Standorte für Pflanzen und Tiere) in ihrer Funktion wesentlich beeinträchtigt oder bis zu einem gewissen Maße völlig zerstört:

Gemeinsamer Abschnitt aller Varianten:

- Mühlgraben - bedeutende Uferbestände mit Funktion eines Biokorridors
- Bach Olbramovický potok (Mühlgraben) - Gerinne mit Ufer begleitender Vegetation und vielfältigen Uferbeständen, Biotop für geschützte und gefährdete Tierarten, mit Funktion eines Biokorridors.

Variante 1

- Horní luh, Auwaldbestände mit entsprechender Kräuterschicht (bedeutende Landschaftselemente und lokales Biozentrum)
- Staubecken Věstonická nádrž: Wasserbiotope mit Uferbewuchs im Anfangsstadium (angelegt oder Streubewuchs), lokales Biozentrum sowie überregionaler Biokorridor in zwei Achsen

Variante 1x

- südwestlicher Rand von Horní luh, Auwaldbestände mit entsprechender Kräuterschicht (bedeutende Landschaftselemente und lokales Biozentrum)

Variante 2

- das Feld Holenické pole – Aufkommen von besonders geschützten Vogelarten
- der obere (Mušovská) Stausee aus dem Komplex Nové Mlýny - Eingriffe in bedeutende Landschaftselemente mit Wasser- und Ufergemeinschaften, Roden von Gehölzen, überregionales Biokorridor in zwei Achsen

- Unterbrechung der Wanderachse (des Biokorridors) zwischen den Hügeln Dunajovické vrchy und Chlumek (es wird allerdings eine Ausweichmöglichkeit zur Wanderung bestimmter Tierarten - ein Ökodukt - mit einer Länge von 300 m vorgeschlagen), Roden des Waldstreifens mit Schutzfunktion
- eine z.T. Rodung des Waldbestandes bei Březí mit Funktion eines Biozentrums und eines Biokorridors

EINWIRKUNGEN AUF DIE VÖGELBESTÄNDE IM PLANGEBIET

Hier wird insbesondere - wie in der EIA-Dokumentation auch - auf den Teil eingegangen, der den Vögeln gewidmet wird, da das Planvorhaben ein aus der Sicht des Vogelschutzes sehr empfindliches Gebiet durchquert.

Die vorstehend genannten Einwirkungen auf die Vögelbestände werden bei den einzelnen Varianten wie folgt zum Tragen kommen:

Variante 1

- bei dieser Variante kommt es zu den meisten Beeinträchtigungen
- die Variante wird 37 (d.h. 67 %) der insgesamt 55 bewerteten Vogelarten negativ beeinflussen. Unter diesen Arten sind 8, bei denen diese Beeinflussung als sehr stark eingestuft werden kann, davon sind nach der Bekanntmachung Nr. 395/1992 Sb., 2 Arten als kritisch beeinflusst einzustufen (Mergus merganser - Gänsesäger und der Seeadler). Weitere 2 Arten (Egretta alba - Silberreiher, Netta rufina - Kolbenente) zählen zu den stark gefährdeten Vogelarten. Eine sehr bedeutende Beeinträchtigung ist bei 4 Arten zu

befürchten, davon werden 2 Arten bis jetzt nicht rechtlich geschützt (Anser albifrons - Blässgans, Anser fabalis - Saatgans). Die Saatgans überwintert in diesem Gebiet in einer Anzahl, die gesamteuropäisch von Bedeutung ist (in den letzten Wintern waren es ca. 3 % der gesamteuropäischen Population). Die letzten 2 Arten (Sterna hirundo - Schwarze Seeschwalbe, Larus melanocephalus - Zwergmöwe) werden nach der Bekanntmachung Nr. 395/1992 Sb., als stark gefährdet eingestuft, beide Arten sind zudem in der Anlage 1 Birds Directive genannt.

Variante 1x

- bei dieser Variante ist mit den wenigsten negativen Einwirkungen zu rechnen
- diese Variante wird lediglich 3 (d.h. 5 %) von den insgesamt 55 bewerteten Vogelarten negativ beeinflussen, keine davon aber wesentlich

Variante 2

- bei dieser Variante werden die Auswirkungen des Planvorhabens von größerer Bedeutung sein
- diese Variante wird insgesamt 14 (d.h. 25 %) der Vogelarten negativ beeinflussen, davon allerdings zwei Arten sehr stark (Pluvialis apricaria - Goldregenpfeifer in der Zugperiode auf dem Feld Holenické pole und Sterna hirundo - Schwarze Seeschwalbe, die in größeren Mengen ihre Nahrung im Bereich des Planvorhabens findet, wo sie auch einen Ersatzbrutraum sucht). Beide Arten sind in der Bekanntmachung Nr. 395/1992 Sb., als stark gefährdet genannt, beide sind auch in der Anlage 1 Birds Directive zu finden.

D.II. GESAMTBEWERTUNG DER EINWIRKUNGEN AUS DEM PLANVORHABEN AUF DIE UMWELT BEZÜGLICH IHRER GRÖßENORDNUNG UND BEDEUTUNG, GEFAHREN BEI GRENZÜBERSCHREITENDEN AUSWIRKUNGEN

Dieses Kapitel wurde unverkürzt übernommen, da hier die möglichen grenzüberschreitenden Auswirkungen beschrieben werden. Es wird die komplette Aufstellung dieser möglichen Auswirkungen hinsichtlich des betroffenen Gebietes und ihrer Bedeutung aufgeführt.

Bei der Darstellung der Größenordnung der möglichen Auswirkungen auf die einzelnen Umweltkomponenten wird wie folgt unterschieden: Lokalauswirkungen (ca. Katastergebiet), Regionalauswirkungen (über mehrere Kataster - Bezirk), überregionale Auswirkungen (mehrere Bezirke - Landesbezirk).

Klima

Keine der Varianten der geplanten Schnellstraße wird das Makroklima in der Region beeinflussen.

Die mesoklimatischen Bedingungen werden lediglich in unmittelbarer Umgebung des Planvorhabens beeinflusst. Bei allen Varianten wird es hinsichtlich des Landschaftscharakters

im betrachteten Plankorridor zu keiner bedeutenden quantitativen oder grenzüberschreitenden Beeinflussung des Klimas kommen.

Wasser

Bei den einzelnen Planvarianten wird es zu keinem bedeutenden Eingriff in die Ableitung der Oberflächengewässer und somit auch zu keinem Eingriff im breiten Gebiet kommen. An einigen Stellen müssen die Brückenbauwerke ausreichend dimensioniert werden, um das Kreuzen von Flüssen und das Überführen der Schnellstraße über die Dyje (Thaya) bei allen Varianten zu ermöglichen. Bei einer unzulänglichen Dimensionierung der Brückenobjekte an der Dyje (Thaya) sind eine Vergrößerung des Überschwemmungsgebietes und somit auch eine flächenhafte Beeinträchtigung des Plangebietes nicht auszuschließen.

Hinsichtlich des Geländereiefs und der Entwässerung aller Einzugsgebiete in den Fluss Dyje (Thaya) wird mit keinen grenzüberschreitenden Auswirkungen gerechnet.

Boden

Der Boden im Planungsgebiet wird bei allen Varianten lediglich im direkten Trassenverlauf der Schnellstraße berührt (Bodenverbrauch ZPF und z. T. PUPFL). Es wird zu keiner Kontaminierung des Bodens im breiteren Umkreis des Planvorhabens infolge Verkehrs (Immissionen) kommen, da nachgewiesen wurde, dass die Bodenkontamination in einer Entfernung von 10 m von der Autobahn in geometrischer Reihe abnimmt.

Gesteinsinformationen und Naturressourcen

Die Gesteinsinformationen werden bei allen Varianten nur sehr ortsgebunden beeinflusst - es wird mit keiner wesentlichen negativen Beeinflussung gerechnet.

Aus den Naturvorkommen sind im Untersuchungsgebiet Erdgas und Wasservorkommen vorrätig. Die Beeinflussung der Wasservorkommen im Planungsgebiet stellt einen der Grenzwerte dar. Alle genannten Varianten sind konfliktträchtig (Querung der hydrologischen Schutzzonen IIa, IIb), die Umsetzung des Planvorhabens erhöht das Risiko der negativen Beeinflussung dieser Wasservorkommen auf entscheidende Weise - hierbei muss vor allem mit Kontamination der Wasservorkommen durch Schadstoffe aus dem Verkehr gerechnet werden, wobei die Beeinträchtigung einen regionalen Charakter hätte (Trinkwasserversorgung für mehrere Gemeinden).

Fauna, Flora und Ökosysteme

Die Auswirkungen auf diese Umweltkomponenten werden auf allen Ebenen sichtbar. Örtlich werden unabhängig von der jeweiligen Variante stets wertvolle Biotope (lokales Biozentrum, lokaler Biokorridor, Naturreservat, Naturschutzgebiet) betroffen sein.

Die Eingriffe in die Landschaft werden einen regionalen und überregionalen Charakter haben, zudem kommt es zu einer starken Fragmentierung der Landschaft (Variante 2) und zur Unterbrechung der bestehenden Wanderachsen. Besonders negativ wird der überregionaler Biokorridor in beiden Achsen beeinflusst.

Landschaft

Die Bewertung der Auswirkungen auf die Landschaft ist sehr problematisch, da hierbei die subjektive Belastung eine große Rolle spielt.

Die Landschaft als eine der Umweltkomponenten wird vom geplanten Bauvorhaben ebenfalls auf allen Ebenen betroffen. Auf der örtlichen Ebene wird die Landschaft bei allen drei Varianten betroffen - Wirkung des eigentlichen Autobahnkörpers, planfrei Kreuzungen.

Auf der regionalen und überregionalen Ebene kommt es insbesondere bei der Variante 2 zu bedeutenden Eingriffen in die Landschaft - hierbei wird ein großflächiges Gebiet westlich der Pollauer Berge bis zum Fluss Dyje (Thaya) betroffen sein. Für dieses Gebiet sind vor allem weitläufige Weinberge charakteristisch. Der Neubau der geplanten Schnellstraße wird den ästhetischen Wert dieser - in der Tschechischen Republik einzigartigen - Weinberglandschaft auf entscheidende Weise beeinträchtigen.

Lärm

Anhand der durchgeführten Lärmstudie wurde festgestellt, dass es lediglich in 3 bzw. 4 Siedlungsbereichen zum Überschreiten der zulässigen Grenzwerte kommen wird.

Indem es die Pflicht des Investors ist, die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen seiner Baumaßnahme (Lärmbelästigung) zu schützen, werden für die ausgewählte Variante in den folgenden Projektstufen solche Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen, die das Einhalten der Lärmgrenzwerte in Wohngebieten garantieren werden. Das Ziel bei der Planung und Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen ist es, die Anzahl der betroffenen Wohnobjekte auf Null oder auf fast Null zu reduzieren. Sollte es in Einzelfällen zum leichten Überschreiten dieser Grenzwerte auch nach der Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen kommen, werden zusätzlich auch Lärmschutzmaßnahmen an den Häuserfassaden geplant.

Immissionen

Die Luftqualität wird bei der Realisierung des Planvorhabens nicht wesentlich beeinträchtigt, da bei keiner der vorgeschlagenen Varianten die Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Grenzüberschreitende Auswirkungen

Abschließend sollte noch einmal wiederholt werden, dass sich die Situation auf der österreichischen Seite gegenüber der Anzeige (die vor der EIA-Dokumentation erfolgte) wesentlich verändert hat: es wurden verschiedene Verhandlungen zwischen der österreichischen und der tschechischen Regierung geführt, bei denen der Übergangspunkt beim Ausbau der Nordautobahn A5 und der Schnellstraße R52 im Bereich des bestehenden Grenzübergangs Mikulov/Drasenhofen festgelegt wurde. Aus diesem Grunde wurde schließlich auch die Variante 4 - in einem Teilabschnitt entlang der österreichischen Grenze führend - nicht weiter bewertet. Indem die Variante 4 endgültig verlassen wurde, konnte die EIA-Dokumentation auf der Basis einer Standardbewertung der Auswirkungen des Planvorhabens auf die Umwelt (Umweltverträglichkeitsverfahren) nach Gesetz Nr. 100/2001 Sb., und nicht auf der Basis einer Zwischenregierungsbewertung, fertig gestellt werden. Das Planvorhaben

wird nämlich auf beiden Seiten der Staatsgrenze fast senkrecht zu dieser Grenze gebaut, so dass die Frage der Bewertung von grenzüberschreitenden Auswirkungen irrelevant ist - es wäre nur schwer zu definieren, wer der Verursacher der wenig wahrscheinlichen grenzüberschreitenden Auswirkungen ist: ob die Schnellstraße R52 auf der tschechischen Seite in Richtung Österreich oder die Nordautobahn A5 in Richtung der Tschechischen Republik.

D.III. BEWERTUNG DER UMWELTRELEVANTEN RISIKEN IN HAVARIENFÄLLEN UND AUSSERGEWÖHNLICHEN SITUATIONEN

In diesem Kapitel werden lediglich die wichtigsten der geplanten Maßnahmen vorgestellt, die mit den vorstehend genannten umweltrelevanten Auswirkungen zusammenhängen.

- a) Risiken beim Freisetzen von Kraftstoff und Öl aus dem Verkehr
 - folgende Umweltkomponenten werden in einem solchen Falle am meisten gefährdet:
 - Geologie des betroffenen Gebietes (Kies, Sand)
 - Hydrologie und Hydrologie des betroffenen Gebietes (Wasservorkommen)
 - wertvolle Biotope im betroffenen Gebiet
- b) Risiken beim Schutz der archäologischen Sachgüter

D.IV. BEWERTUNG DER MAßNAHMEN ZUR VORBEUGUNG, REDUZIERUNG UND ZUM AUSGLEICH NEGATIVER EINWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT

In diesem Kapitel werden lediglich einige der geplanten Maßnahmen dargestellt, die mit den bereits erwähnten Auswirkungen auf die Umwelt zusammenhängen.

GEMEINSAME MAßNAHMEN BEI ALLEN DREI VARIANTEN

Aus der Sicht des Wasserschutzes

- Maßnahmen, welche die volle Funktionsfähigkeit der bereits existierenden Entwässerungen garantieren sollen:
 - Realisieren von Ersatzdrainagen
 - Entwässerungsgräben im Straßenkörper

- Maßnahmen, welche die volle Funktionsfähigkeit der bereits existierenden Bewässerungen garantieren sollen:
 - Bau von kleinen Ersatzobjekten
- das Unterführen sämtlicher Flüsse und Gerinne im Planungsbereich (auch solcher, die nur zeitweise wasserführend sind) unter dem Straßenkörper
- bei der Ausführung von Erdarbeiten muss das Entweichen von Kraftstoffen und Ölen aus den Baumaschinen verhindert werden, im Havariefall muss die verunreinigte Stelle vollständig saniert werden
- die Bauhöfe müssen außerhalb der Wasserschutzzonen geplant werden, die technischen Abstellflächen müssen gegen Austreten von Erdölprodukten gesichert werden
- nach dem Festlegen der endgültigen Entwässerungsvariante für die Schnellstraße müssen die Berechnungen der zu erwartenden Verunreinigung betroffener Rezipienten aktualisiert werden, zudem müssen auch technische Maßnahmen zur Verhinderung von Kontaminationen der Flüsse nach Havarien und Unfällen entwickelt werden
- bei eventuellen Flussbettumlegungen (bis jetzt sind allerdings keine geplant) muss die Revitalisierung des Flusses geplant werden
- für die einzelnen Abschnitte der neuen Schnellgeschwindigkeitsstraße müssen unter Zugrundelegung der einschlägigen Vorschriften und Verordnungen Havariepläne (Austreten Wasser gefährdender Stoffe) erstellt werden
- Abschnitte, die in unmittelbarer Nähe der hydrologischen Schutzzonen verlaufen oder diese sogar durchqueren, müssen mit Leitplanken geschützt werden
- in der Nähe der Trinkwasserquellen mit örtlicher Bedeutung müssen alle erforderlichen technischen Maßnahmen ergriffen werden, die ein eventuelles Versickern der Abwässer von der Straßenoberfläche in den Boden im größtmöglichen Maße verhindern können
- bei der Durchführung von Erdarbeiten in unmittelbarer Nähe von Wasserläufen muss das Flussbett vor dem Einschlämmen geschützt werden; in der Nähe von Teichanlagen, Feuchtgebieten und ökologisch wertvollen Gebieten darf das ökologische Gleichgewicht nicht beeinträchtigt werden, zudem müssen die Wanderachsen aufrechterhalten bleiben
- die Brückenbauwerke und Durchlässe bei bestehenden Wasserläufen müssen ausreichend dimensioniert werden
- sämtliche Erdarbeiten, die das Abflussregime im Grundwasserbereich beeinträchtigen könnten, müssen eingeschränkt werden
- alle Vorschriften bezüglich der hydrologischen Schutzzonen müssen eingehalten werden.

Aus der Sicht des Bodenschutzes

- der Mutterbodenabtrag muss anhand eines detaillierten Bodengutachtens festgelegt werden
- es muss eine Voruntersuchung zwecks Kontaminierung des Ackerbodens über die ganze Trasse der geplanten Schnellstraße durchgeführt werden (Bekanntmachung Nr. 13/1994 Sb., des Umweltschutzministeriums - detaillierte Regelung beim Schutz des landwirtschaftlichen Bodens), um eine Entscheidung zwecks seiner Wiederverwendung treffen zu können
- über die Verwendung des überflüssigen Mutterbodens (soweit der Abtrag bei der Rekultivierung der Flächen und Böschungen nicht wieder verwendet wird) muss zusammen mit dem zuständigen Organ für den Schutz landwirtschaftlichen Bodens entschieden werden

- die befristeten Mutterbodendeponien müssen vor Missbrauch und Verunreinigung nach einschlägigen Vorschriften geschützt werden, vor allem muss das Vermehren ruderaler Pflanzenarten und das Kontaminieren des Bodens mit Samen dieser Pflanzen verhindert werden
- alle Erdmieten müssen in ausreichender Entfernung von Wasserläufen situiert werden, um den Erdübertrag und das Einschlämmen des Flussbettes zu verhindern
- die Grundstücke dürfen nur zu Vegetationsruhezeiten befahren werden
- alle Arbeiten müssen etappenweise erfolgen, die Böschungen dürfen nur abschnittsweise abgetragen und anschließend mit Schotterschichten abgedeckt werden. In Bereichen mit Grundwasservorkommen darf Erdaushub nur unter größten Vorsichtsmaßnahmen erfolgen; sollte es zum starken Wasseraustritt kommen, müssen Entwässerungsrinnen gebaut werden
- nach dem Fertigstellen des Bauvorhabens müssen die zeitweilig in Anspruch genommenen Flächen, Flächen mit Baustelleneinrichtungen und die nicht mehr betriebenen Abschnitte der umgelegten Straßen gründlich rekultiviert werden
- der Zutritt zu den von diesem Planvorhaben direkt oder indirekt betroffenen Grundstücken muss stets gewährleistet werden (Projekt)

MAßNAHMEN ZU DEN EINZELNEN VARIANTEN UND BAUABSCHNITTEN

Lärmschutz und Schutz der Ökosysteme

Indem die Maßnahmen zur Reduzierung der negativen Auswirkungen bei Lärm und verschiedenen Ökosystemen unmittelbar zusammenhängen, werden diese Maßnahmen bei den einzelnen Planvarianten nicht getrennt dargestellt:

Variante 1 a 1x:

Km 16,700 - Hegerhaus

- im Bereich des Hegerhauses wurden ursprünglich Lärmschutzmaßnahmen geplant, doch im Vorprojekt für den Abschnitt Pohořelice - Nová Ves wurde vereinbart, dass das Hegerhaus an eine Stelle versetzt wird, wo die Lärmbelastung weniger zum Tragen kommt

Km 18,500 -20,000 - Nová Ves

- Lärmschutzwand rechts, Höhe ca. 4 m
- die Wanderachsen der Biokorridore auf den Auewiesen (der ehemalige Mühlgraben und der Olbramovicer Bach) müssen mindestens in Form von Durchlässen erhalten bleiben, zudem müssen auch Wanderbarrieren entlang der Straßen erstellt werden, die das freie Kreuzen der Tieren verhindern

Km 24,000 - 25,000 Freizeitareal

- die Lärmschutzmaßnahmen müssen in Form Straßen begleitender Vegetation (beide Straßenseiten) entlang der früheren I/52 realisiert werden
- dieser Abschnitt muss planfrei verlaufen (Brücke), um einen übermäßigen Bodenverbrauch und somit auch eine Veränderung des Mikroklimas infolge der veränderten Bedingungen zu verhindern

- es müssen geeignete technische Maßnahmen entlang des Straßenkörpers geplant werden, die ein nächtliches Blenden im Bereich von Betlém verhindern können

Km 25,000 -27,200 - der mittlere (Věstonická) Staubecken Nové Mlýny – Variante 1

- die Schnellstraße muss in diesem Abschnitt auf einem Damm verlaufen, der zum mittleren Staubecken hin erweitert werden muss, so dass der Trockenstreifen zwischen der Wasserfläche und der eigentlichen Straße mindestens 100 m breit sein wird. Dieser Streifen muss mit gewachsenen Gehölzen (autochthone Gehölzarten) bepflanzt werden, der eigentliche Ufer muss zudem um einen litoralen Bereich mit Halbinseln und Buchten erweitert werden, um Biotope für Wald- und Feuchtgebietökosysteme zu erschaffen
- mit Hilfe eines kombinierten Systems von Durchlässen und Barrieren müssen Bedingungen für die Wanderung der Tiere im ganzen Abschnitt geschaffen werden
- eventuelle Lärmschutzmaßnahmen auf dem Straßenkörper müssen so realisiert werden, dass die bedeutenden Vögelwanderachsen nicht unterbrochen werden und der Landschaftscharakter in Blickrichtung Pollauer Berge nicht beeinträchtigt wird

oberer (Mušovská) Staubecken Nové Mlýny – Variante 1x

- die Schnellstraße sollte - soweit technisch möglich - auf dem Höhenniveau der heutigen Schnellstraße queren
- mit Hilfe eines kombinierten Systems von Durchlässen und Barrieren müssen Bedingungen für die Wanderung der Tiere im ganzen Abschnitt geschaffen werden

Km 27,200 - 27,900 - Kreuzung mit einem überregionalen Biokorridor:

- die Durchlässigkeit des Biokorridors muss mit Hilfe einer planfreien Kreuzung über eine Breite von mind. 50 m beibehalten bleiben, zudem müssen auch Barrieren entlang der Straße gebaut werden, die eine freie Querung des Straßenkörpers für Tiere verhindern

Km 30,300 - 34,000 - der gesamte Abschnitt der R52, einschließlich der Kreuzungen mit der Straße Dolní Dunajovice - Perná und der Überfahrt R52 bei der Kreuzung mit dem Feldweg nach Bavory

- die Durchlässigkeit der Biokorridore auf den Auewiesen der Bäche Bavorský potok und Perenský potok muss mind. in Form von kleinen Durchlässen (Unterführungen) gewährleistet sein, zudem müssen auch Barrieren entlang der Straße gebaut werden, die eine freie Querung des Straßenkörpers für Tiere verhindern

Km 34,000 - 34,500 - Kreuzung mit dem regionalen Biokorridor

- die Durchlässigkeit des Biokorridors sollte am besten mit Hilfe einer planfreien Kreuzung (Mindestparameter) gewährleistet sein, hier wurden die Wanderachsen aber nicht zuverlässig bestätigt (lediglich Aussagen der Mitarbeiter des Naturschutzgebietes Pollau)

Km 37,600 - 38,400 - Stadtrand von Mikulov

- Lärmschutzwand links bei km 37,910 – 38,420, Höhe ca. 4 m

Km 38,600 - Kreuzung Mikulov Süd

- hier sollte die östliche Variante der Kreuzung bei km 38,500 gewählt werden

- außerdem muss ein Ersatzbiokorridor östlich der Kreuzung in Form von Unterführungen (Durchlässen) gebaut werden, zudem müssen auch Barrieren entlang der Straße gebaut werden, die eine freie Querung des Straßenkörpers für Tiere verhindern

Variante 2:

Km 16,700 – 20,000

- gleiche Maßnahmen wie bei den Varianten 1 und 1x

Km 21,000 a 23,200 - Kreuzung der örtlichen Biokorridore

- die Durchlässigkeit der Biokorridore muss in Form von kleinen Durchlässen (Unterführungen) gewährleistet sein, zudem müssen auch Barrieren entlang der Straße gebaut werden, die eine freie Querung des Straßenkörpers für Tiere verhindern

Km 24,100 - Überbrückung des örtlichen Biokorridors

- die Überbrückung sollte auch zur Überführung des örtlichen Biokorridors genutzt werden

Km 26,800 - 27,500 - Aufschüttungen in Richtung Dyje (Thaya) bei Brod n. D.

- die Überbrückung des oberen Staubeckens sollte um ca. 200 m zum rechten Ufer und ca. 20 m zum linken Ufer hin verlängert werden
- am rechten Ufer sollte die Überbrückung für den überregionalen Biokorridor in einer Breite von mind. 50 m genutzt werden (vielschichtige Vegetation)
- am linken Ufer sollte die Überbrückung für den örtlichen Biokorridor genutzt werden

Km 28,000 - Überführung der Straße Brod n.D. – Novosedly

- soweit möglich, sollte die Planumshöhe der Schnellstraße an dieser Kreuzung nicht tiefer als Bestand liegen (hydrologische Schutzzonen)

Km 29,200 - Kreuzung mit dem örtlichen Biokorridor

- die Durchlässigkeit der Biokorridore muss in Form von kleinen Durchlässen (Unterführungen) gewährleistet sein, zudem müssen auch Barrieren entlang der Straße gebaut werden, die eine freie Querung des Straßenkörpers für Tiere verhindern

Km 33,600 - Kreuzung mit dem örtlichen Biokorridor

- die Durchlässigkeit der Biokorridore muss in Form von kleinen Durchlässen (Unterführungen) gewährleistet sein, zudem müssen auch Barrieren entlang der Straße gebaut werden, die eine freie Querung des Straßenkörpers für Tiere verhindern
- Lärmschutzwand bei km 33,600 – 34,720 rechts, Höhe ca. 4m.

Km 33,900-34,900 - Gemeinde Březí, Überführungen der Straßen Březí – D. Dunajovice und Březí - Mikulov:

- zur Gemeinde hin mit vielschichtiger Begleitvegetation, Baumschicht, kombiniert mit Lärmschutzwand

Km 36,400 - Kreuzung mit regionalem Biokorridor

- die Durchlässigkeit des Biokorridors sollte am besten mit Hilfe einer planfreien Kreuzung (Mindestparameter) gewährleistet sein, zudem müssen auch Barrieren entlang der Straße gebaut werden, die eine freie Querung des Straßenkörpers für Tiere verhindern
- der Eingriff in den Wald sollte so klein wie möglich gehalten werden

Km 37,100 - Bahnüberführung

- der Knoten E des Bewässerungskanals Brod - Bulhary - Lednice muss umgebaut werden
- die Überbrückung sollte auch zur Überführung des örtlichen Biokorridors genutzt werden

Km 38,500 - 40,200 Stadtrand Mikulov

- Lärmschutzwand bei km 39,620-40,130 links, Höhe ca. 4m

Km 40,200 - Kreuzung Mikulov Süd

- er sollte die östliche Variante der Kreuzung bei km 40,200 gewählt werden
- außerdem muss ein Ersatzbiokorridor östlich der Kreuzung gebaut werden (siehe Variante 1)

Nullvariante

Mögliche Lärmschutzmaßnahmen für den Fall, dass die bestehende I/52 in Betrieb bleibt:

1. in einem solchen Fall müsste zuerst der Schutz derjenigen Objekte geplant werden, bei denen die Grenzwerte bereits bei der "alten Belastung" überschritten werden. Da es sich hierbei um Objekte in unmittelbarer Nähe der bestehenden Straße handelt, können in diesem Falle lediglich Lärmschutzmaßnahmen an den Häuserfassaden (§12, Abs.. 6. im Regierungserlass Nr. 502/2000 Sb.) realisiert werden;
2. eine weitere Reduzierung der Lärmbelastung (unter 60 dB(A) tagsüber, 50 dB(A) - Nová Ves und Mikulov - nachtsüber) wäre nur durch eine Kombination der vorstehend genannten Maßnahmen mit Lärmschutzwänden an denjenigen Stellen möglich, wo das die Raumparameter erlauben.

E. VARIANTENVERGLEICH

Aus den vorstehend beschriebenen Auswirkungen der einzelnen Varianten, zusammen mit der ausführlichen Beschreibung in der EIA-Dokumentation geht hervor, dass die wichtigsten Faktoren beim Vergleich der einzelnen Varianten die Beeinträchtigung der Wasservorkommen, die Änderung der Lärmsituation in diesem Gebiet sowie die Eingriffe in die geschützten Landschaftssegmente nach Gesetz Nr. 114/1992 Sb., sind (auch aus der Sicht der NATURA 2000).

Für den Variantenvergleich wurde der Maß der Beeinträchtigung einzelner Umweltkomponenten verwendet, wobei dieser Maß ähnlich dem Schulnotensystem von 1 bis 5 bewertet wurde (1 = die kleinste Beeinträchtigung, 5 = die größte Beeinträchtigung). Bei dieser Bewertung wurde auch die Note 1 erteilt, da im Vergleich zu der Nullvariante, bei der sich der negative Einfluss aus der I/52 weiter vergrößern wird, eine der bewerteten Varianten doch eine gewisse Stabilisierung oder sogar eine leichte Verbesserung dieser Auswirkungen mit sich bringen könnte.

Tabelle Nr. 46: Maß der Beeinträchtigung der einzelnen Umweltkomponenten

Varianten	- 0 -	- 1 -	- 1x -	- 2 -
Bevölkerung (soz.-ök. Auswirkungen)	3	1	1	3
Luft und Klima	3	2	2	4
Lärm	4	2	2	4
Wasser (Oberflächenwasser)	4	3	3	2
Boden	2	2	2	4
Naturressourcen (Wasservorkommen)	2	2	2	4
Fauna und Flora	2	4	2	3
Ökosysteme	2	5	2	3
Landschaft	1	2	2	4
Naturschutzgebiete	2	5	4	4
Sachgüter	3	1	1	4
Kulturgüter	2	2	2	2
<i>Insgesamt</i>	<i>30</i>	<i>31</i>	<i>25</i>	<i>41</i>
Durchschnitt	2,5	2,6	2,1	3,4

Von den vorgestellten Varianten wird die Variante 1x - Erweiterung der Straße I/52 in ihrer bestehenden Trasse mit einer Optimierung der Trassenführung im Bereich Horní luh und Nové Mlýny - als die günstigste bewertet. Die Auswirkungen der Variante 1 sind mit der Variante 1x vergleichbar. Die Nullvariante zeichnet sich zwar ebenfalls durch ein akzeptables Maß an negativen Auswirkungen aus, doch bei dieser Variante muss mit einer Verschlechterung der heutigen Situation infolge des steigenden Verkehrs gerechnet werden. Die größte Beeinträchtigung bringt die Variante 2 mit sich, die somit auch als die ungünstigste Variante bewertet werden muss.

Der grundsätzliche Unterschied zwischen der Variante 1 und 1x liegt in der Beeinträchtigung der Fauna und Flora, der Ökosysteme, der Naturschutzgebiete nach Gesetz Nr. 114/1992 Sb. sowie der geschützten Gebiete im Rahmen des europäischen Systems NATURA 2000. Bei der Variante 1x werden diese umweltrelevanten Aspekte im Bereich Horní luh und Novomlýnské nádrže (Novomlýner Stauseen) besser berücksichtigt.

F. ABSCHLIESSEND

Im Rahmen der EIA-Dokumentation, die sich mit der Beeinträchtigung der Umwelt aus dem Planvorhaben Schnellstraße R52 Pohořelice - Mikulov (Drasenhofen) befasste, wurde ein umfangreiches Gebiet im Süden Mährens untersucht und ausgewertet, das sicherlich zu den schönsten und empfindlichsten Bereichen der Tschechischen Republik gehört. Dies belegen nicht nur viele besonders geschützte Standorte, sondern auch Gebiete, deren Schutz in verschiedenen internationalen Abkommen und Richtlinien der Europäischen Union verankert wurde - Important Bird Areas, Ramsar sites, Biosphärisches Reservat UNESCO und neulich auch die NATURA 2000.

Ein breites Team, in dem Mitarbeiter aus verschiedenen Planungsbüros, Akademiker, Naturschützer und Wissenschaftler aus der Tschechischen Republik und Österreich zusammengearbeitet haben, hat sich über mehrere Jahre mit den Auswirkungen aus dem Planvorhaben befasst.

Im Laufe dieser Entwicklung hat sich die Anzahl der möglichen Varianten nach und nach reduziert. Bei der Auswertung der einzelnen Varianten standen die wertvollen Ökosysteme und die Bevölkerung im Vordergrund. Die endgültige Auswertung wurde letztendlich in der EIA-Dokumentation zusammengefasst.

Aus den ursprünglich geplanten fünf Varianten sind zwei Varianten (Variante 1 und Variante 2) übrig geblieben, dazu kam neu die im Bereich Horní luh und Nové Mlýny (Stauseen) optimierte Variante 1 (Optimierung hinsichtlich NATURA 2000). Diese Variante wurde als eine vollwertige Variante bewertet und als Variante 1x bezeichnet. Zudem wurde auch die Nullvariante komplett ausgewertet (Variante 0), um die Frage, ob in der Zukunft die bestehende Straße I/52 dem steigenden Verkehr in der Zukunft doch gerecht werden könnte, endgültig zu beantworten. Diese Auswertung erfolgte trotz der Tatsache, dass auf der österreichischen Seite die Nordautobahn A5 gebaut wird, und ein nicht existierender Anschluss nur schwer vorstellbar ist (Verkehrsdichten, internationale Verpflichtungen).

Das Ergebnis dieser umfangreichen Bewertung, welche zum Inhalt der EIA-Dokumentation wurde, ist ein "Zusammenstoß" zweier europäischer Richtlinien im Bereich des Naturschutzes, nämlich der Richtlinie NATURA 2000 und der Richtlinie zum Wasserschutz. Die **Variante 1** durchquert nicht nur Standorte, die aus der Sicht der NATURA 2000 geschützt werden sollen, sondern auch solche Gebiete, die für den Vogelschutz ausgewiesen wurden (NATURA 2000). Die **Variante 2** durchquert wiederum Gebiete, die als bedeutende Trinkwasserreservate ausgemacht wurden - daher ist es gerade in der heutigen Zeit, wo wir über die mangelnden Trinkwasservorkommen auf der Erde diskutieren, absolut unverantwortlich, ausgerechnet ein Gebiet mit bedeutenden Wasservorkommen mit einer autobahnähnlichen Straße (einschließlich der Entwässerung innerhalb des Fassungsgebietes) zu durchqueren.

Als ein Ausweg aus diesem Konflikt wurde dann die Variante 1x vorgeschlagen, die im höchstmöglichen Maße und mit den minimalen Beeinträchtigungen die Schutzgebiete und Standorte NATURA 2000 umgeht und trotzdem ihre wichtigsten Funktionen erfüllt.

Auch wenn ich als Verfasser dieses Berichtes sehr wohl weiß, dass das Planungsgebiet durch das System der Staubecken Nové Mlýny bereits früher und für immer zerstört wurde und der Neubau einer Straße mit überregionalem Charakter in dieser trotzdem noch sehr malerischen Landschaft fast undenkbar ist, vertrete ich die Meinung, dass die Variante 1x, geführt praktisch in der Trasse der bestehenden Straße I/52, höhenmäßig angepasst und mit Hilfe verschiedener Maßnahmen im Bereich der Fauna, Flora und der Ökosysteme so gestaltet, dass sie das gesamte Gebiet ohne wesentliche Beeinträchtigungen durchqueren kann, einen akzeptablen Kompromiss darstellt, der die wenigsten Beeinträchtigungen im Planungsgebiet mit sich bringen wird. Zudem wird diese Variante auch eine grundsätzliche Erneuerung und Wiederaufnahme der historischen und strategischen Verbindung zwischen den bedeutendsten Städten dieser Euroregion Wien und Brünn ermöglichen.

In Brünn, den

Mgr. Tomáš ŠIKULA
(Verfasser)

VERWENDETE UNTERLAGEN:

- Studie „Schnellstraße R 52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“, HBH Projekt, spol. s r.o., September 2000.
- ausführliche Studie „Mögliche Leistungssteigerung der I/52 im Abschnitt Pohořelice – Nová Ves“, HBH Projekt, spol. s r.o., Februar 2001.
- Studie „Schnellstraße R 52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen)“, HBH Projekt, spol. s r.o., Mai 2001.
- Entwurf eines Kriterienkatalogs (Bewertungskriterien - Zielsystem, mit möglichen Bewertungskriterien, erstellt von der ŘSD ČR Praha - Ing. Horníček), Verfasser Büro LACON, 1080 Wien, Oktober 2001
- Eignungsbewertung einzelner Varianten der R52 im Abschnitt Pohořelice – Mikulov aus der Sicht des Interessenkonfliktes mit dem Naturschutzsystem NATURA 2000, Verfasser AOPK ČR – Brno, Juli 2002.
- Studie „Schnellstraße R 52 im Bereich Horní luh“, HBH Projekt, spol. s r.o., November 2003.
- Studie „Bewertung der Auswirkungen aus dem Planvorhaben Schnellstraße R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen) auf verschiedene Vögelarten im Bereich des Staubeckenkomplexes Nové Mlýny, CEV Pálava ZO ČSOP 56/15 Mikulov, Oktober 2003.
- „Schnellstraße R52 Pohořelice – Mikulov, Festlegung der Verkehrsintensitäten auf der Schnellstraße und im umliegenden Verkehrsnetz“, ADIAS s.r.o., Oktober 2003
- Gebietstechnische Grundlagen (ÚTP) der regionalen und überregionalen Systeme der ökologischen Stabilität (ÚSES), des Ministeriums für regionale Entwicklung (MMR) und des Umweltministeriums der ČR (MŽP ČR), 1996.
- gebietsplanerische Grundlagen der betroffenen Gemeinden
- gebietsplanerische Grundlagen des VÚC Pálava
- Karten (M 1:10 000, M 1: 50 000)

