

# **Schnellstrasse Hatě – Znojmo – Jihlava**

## **Gutachten zur UVP-Dokumentation**

**Erstellt im Sinne von § 9 des Gesetzes Nr. 244/1992 Slg.,  
über die Umweltverträglichkeitsprüfung**

**März 2004**

---

**INVESTprojekt NNC, GmbH,  
Špitálka 16, 602 00 Brno  
Tel.: 543 254 284, 543 254, Fax.: 543 240 676  
e-mail: [nnc@investprojekt.cz](mailto:nnc@investprojekt.cz) <http://www.investprojekt.cz>**

## **Inhaltsverzeichnis**

Titelseite

Autoren des Gutachtens

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

### **1. Einleitung**

### **2. Schlussfolgerungen der Dokumentation**

### **3. Bewertung der Dokumentation**

Bewertung der Vollständigkeit der Dokumentation

Bewertung der Vollständigkeit bei der Feststellung aller positiven und negativen Auswirkungen

Bewertung der verwendeten Bewertungsmethoden und der Vollständigkeit der Eingangsinformationen

### **4. Bewertung der technischen Lösung**

Bewertung der geplanten technischen Lösung

Bewertung der Varianten

Bewertung der geplanten Maßnahmen zur Beschränkung der negativen Auswirkungen

### **5. Bewertung der Stellungnahmen zur Dokumentation**

### **6. Schlussfolgerungen der Gutachter**

### **7. Vorschlag für die Stellungnahme der zuständigen Behörde**

Identifikationsdaten

Beschreibung des UVP-Verlaufs

Schlussfolgerungen

### *Beilagen*

*Beilage 1* Stellungnahmen zur Dokumentation

*Beilage 2* Unterlagen:

- Auftrag zur Erstellung des Gutachtens
- Beglaubigung der fachlichen Eignung

## 1. Einleitung

Das vorliegende Gutachten wurde gemäß § 9 des Gesetzes Nr. 244/1992 Slg. über die Umweltverträglichkeitsprüfung ausgearbeitet.

Gegenstand des Gutachtens ist die Bewertung der UVP- Dokumentation für das Vorhaben

### **Schnellstrasse Hatě – Znojmo – Jihlava.**

Die Dokumentation wurde vom Projektwerber (Vereinigung für die Errichtung der Schnellstrasse Hatě – Znojmo – Jihlava, vertreten durch die Stadt Třebíč) der kompetenten Behörde, d.h. dem Umweltministerium vorgelegt, gemäß §19 des Gesetzes Nr. 244/1992 Slg. über die Umweltverträglichkeitsprüfung für die Verhandlung des Vorhabens unter Umweltaspekten und die Stellungnahme zum geprüften Vorhaben gemäß § 11 des zitierten Gesetzes.

Die geprüfte UVP-Dokumentation wurde von der Firma DHV CR GmbH Praha ausgearbeitet. Berechtigter Autor der Dokumentation ist Dr. Ivo Staněk, fachliche Befähigung MŽP ČR GZ 8200/1309/OPV/93. Termin für die Ausarbeitung der Dokumentation war Juli 2001.

Das vorliegende Gutachten wurde auf der Grundlage der Beglaubigung des Umweltministeriums MŽP ČR GZ: 820/OIP/03 vom 19.2.2003 (Beilage 2 dieses Gutachtens) erstellt. Die Ausarbeitung des Gutachtens fand von Februar bis März 2004<sup>1</sup> statt.

Aufgabe dieses Gutachtens ist:

- Bewertung der Dokumentation gemäß der Anforderungen von § 9 des Gesetzes Nr. 244/1992 Slg.,
- die Stellungnahmen der staatlichen Behörden, der Gemeinden und der Öffentlichkeit zu bewerten und zu beantworten,
- einen Vorschlag für eine Stellungnahme der kompetenten Behörde auszuarbeiten.

Für die Ausarbeitung des Gutachtens wurde ein Team von Experten für die einzelnen Umweltbereiche zusammengestellt. Sie sind namentlich auf den Seiten der Einleitung aufgeführt. Diese Tatsache trug zu einer verantwortungsbewussten und unabhängigen Bewertung der Dokumentation bei.

---

<sup>1</sup> Die Arbeit am Gutachten wurde erst nach Vertragsabschluss mit dem Projektwerber begonnen, mit einer ca. 12-monatigen Verzögerung ab Auftragserhalt.

Die Autoren des Gutachtens gingen bei der Bewertung der Dokumentation und der Formulierung der Schlussfolgerungen und Empfehlungen nicht nur von der UVP-Dokumentation, den erhaltenen Stellungnahmen und Unterlagen des Projektanten aus, sondern auch von ergänzenden Informationen des Projektwerbers, eigenen Untersuchungen des Standorts und des betroffenen Gebiets, von Verhandlungen mit den kompetenten Behörden, eigenen Unterlagen und Erfahrungen. Bei der Bewertung der Dokumentation und der Formulierung der Schlussfolgerungen werden alle zur Verfügung stehenden Informationsquellen einbezogen, die die Formulierung einer eindeutigen Schlussfolgerung des Gutachtens ermöglichen.

### **1.1. Ausgangsunterlagen**

*Projektunterlagen und technische Unterlagen:*

[1] Schnellstrasse Hatě – Znojmo – Jihlava. UVP-Dokumentation. Band 1: Textteil, Beilagen 1-5. Band 2: Beilagen 6-7. DHV CR, GmbH, Juli 2001.

*Stellungnahmen zur Dokumentation:*

[2] Bezirksamt Třebíč, Regionalentwicklungsreferat,  
Stellungnahme GZ: 34/2001/RRR vom 3.12.2001

[3] Stadtamt Jaroměřice nad Rokytou, Abteilung Bauen und Umwelt  
Stellungnahme GZ: 3601/2001 vom 3.12.2001

[4] Stadtamt Brtnice, Bauamt  
Stellungnahme Výst/1541/2001 vom 3.12.2001

[5] Stadtamt Třebíč, Abt. Bauen, Umwelt und Raumplanung  
Stellungnahme vom 4.12.2001

[6] Gemeindeamt Okříšky, Bauamt  
Stellungnahme GZ: Výst /1239/01 vom 4.12.2001

[7] Gemeindeamt Nová Říše, Bauamt  
Stellungnahme GZ: Výst /11312/331/01 vom 5.12.2001

[8] Stadtamt Třešť, Bauabteilung  
Stellungnahme: 8494/2001 vom 5.12.2001

[9] Gemeindeamt Šumná, Bauamt  
Stellungnahme GZ: 650/2001-MK vom 5.12.2001

[10] Regionalamt Vysočina, Abt. Raumplanung und Bauordnung  
Stellungnahme GZ: OÙP/161/2001Ry vom 6.12.2001

- [11] Stadtamt Znojmo, Abt. Entwicklung  
Stellungnahme: rozv/21o52450/Ža vom 10.12.2001
- [12] Bezirksamt Znojmo, Referat Regionalentwicklung  
Stellungnahme: VP/01/RRR- /SD vom 10.12.2001
- [13] Magistrat Jihlava, Bauamt  
Stellungnahme: C/01/003921 vom 11.12.2001
- [14] Bezirksamt Jihlava, Referat Regionalentwicklung  
Stellungnahme: RR/ÚP/3394/01 vom 11.12.2001
- [15] Regionalamt Südmähren, Abt. Raumplanung und Bauordnung  
Stellungnahme: OUP/1172/2001 vom 14.12.2001
- [16] Stadt Moravské Budějovice  
Stellungnahme: Výst.4133/2000 No vom 2.1.2002
- [17] Umweltministerium CR, Abt. Gewässerschutz  
Stellungnahme GZ: 4487/OOV/2002 No vom 14.11.2002
- [18] Archäologieinstitut AV CR:  
Stellungnahme GZ: 2361/02 vom 25.11.2002
- [19] ČIŽP, OI Havlíčkův Brod  
Stellungnahme GZ: 6/HI/6935/02/Bu vom 26.11.2002
- [20] Bezirksamt Jihlava, Umweltreferat  
Stellungnahme GZ: ŽP-11150/02-246/OPK-Ru/880 vom 26.11.2002
- [21] Gemeinde Citonice  
Stellungnahme vom 27.11.2002
- [22] Umweltministerium, Abt. Geologie  
Stellungnahme GZ: 692/820/02 vom 2.12.2002
- [23] Umweltministerium, Abt. Landschaftsökologie  
Stellungnahme GZ: OEK/4001/02 vom 3.12.2002
- [24] Bezirksamt Jihlava, Umweltreferat  
Stellungnahme GZ: žp-LES-1115/2002-221-B vom 4.12.2002
- [25] Gemeindamat Vílanec  
Stellungnahme GZ: 1885/02 vom 5.12.2002

[26] Gemeinde Žerůtky  
Stellungnahme vom 5.12.2002

[27] Bezirksamt Třebíč, Umweltreferat  
Stellungnahme GZ: OÚTR 5037/2002 RZP vom 10.12.2002

[28] ČIŽP, OI Brno  
Stellungnahme GZ: 7/OI/11540/On/On vom 11.12.2002

[29] Bezirksamt Znojmo, Bezirkshygieniker  
Stellungnahme (unleserlich) vom 17.12.2002

[30] Gemeinde Olbramkostel  
Stellungnahme (unleserlich) vom 17.12.2002

[31] Regionalamt Südmähren, Abt. Umwelt und Landwirtschaft  
Stellungnahme GZ: JMK 3183/2002 OŽP7Hk/2 vom 19.12.2002

[32] Umweltministerium CR, Abt. Naturschutz  
Stellungnahme GZ: OOP/8485/02 vom 19.12.2002

[33] Stadtamt Moravské Budějovice  
Stellungnahme vom 23.12.2002

[34] Regionalhygieneamt der Region Vysočina  
Stellungnahme GZ: 5897/2002/215 Ha vom 30.12.2002

[35] Gemeinde Zašovice  
Stellungnahme vom 6.1.2003

[36] Gemeindeamt Výčapy  
Stellungnahme vom 8.1.2003

[37] Magistrat der Stadt Jihlava, Umweltabteilung  
Stellungnahme GZ: OŽP/03/173-Páv-231/2 vom 13.1.2003

[38] Gemeindeamt Jakobov  
Stellungnahme vom 14.1.2003

[39] Gemeinde Suchá  
Stellungnahme vom 14.1.2003

[40] Stadt Moravské Budějovice  
Stellungnahme vom 21.1.2003

[41] Gemeindeamt Želetava

Stellungnahme GZ: 741/02 vom 3.2.2003

[42] Landwirtschaftsministerium CR, Abt. Staatliche Forstverwaltung

Stellungnahme GZ: 37077/2002-5050 vom 6.2. 2003

[43] Stadtamt Znojmo, Umwelta Abteilung

Stellungnahme GZ: 5/2003 vom 6.2.2003

[44] Gemeinde Pavlice

Stellungnahme vom 20.3.2003

[45] Bundesministerium für Land – und Forstwirtschaft, Umwelt und  
Wasserwirtschaft

Stellungnahme vom 24.4.2003

[46] Naturschutzbund Niederösterreich

Stellungnahme vom 9.4.2003

[47] Wirtschaftskammer Niederösterreich

Stellungnahme vom 3.4.2003

[48] Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung

Gesamtverkehrsangelegenheiten

Stellungnahme vom 10.4.2003

[49] Umweltbundesamt

Stellungnahme vom 1.4.2003

[50] Bundesministerium für Land – und Forstwirtschaft, Umwelt und  
Wasserwirtschaft

Stellungnahme vom 24.4.2003

[51] Grüner Parlamentsklub

Stellungnahme vom 9.4.2003

[52] Grüne im Niederösterreichischen Landtag

Stellungnahme vom 11.4.2003

[53] Grüne Partei, Wien

Stellungnahme vom 11.4.2003

[54] Klub der Grünen im Rathaus, Wien

Stellungnahme vom 11.4.2003

[55] Grüne Partei, Wien

Stellungnahme vom 11.4.2003

[56] Stadtamt Tulln  
Stellungnahme vom 9.4.2003

[57] Landesregierung Niederösterreich (Fehler im tschechischen Original: Es ist die Stellungnahme der WUA)  
Stellungnahme vom 10.4.2003

[58] Ing. Franz Zinggl und Frau Brigitte Rad, Bergau  
Stellungnahme vom 8.4.2003

[59] Dr. Oskar Luger, Hollabrunn  
Stellungnahme vom 8.4.2003

[60] Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Raumplanung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Naturschutz  
Stellungnahme vom 18.3.2003

[61] Studie über die Auswirkungen der Errichtung der Schnellstrasse Hatě – Znojmo – Jihlava auf Verkehr und sozialwirtschaftliche Faktoren. CZ 9801.06.01.07.04.08.37. DHV CR, GmbH, Juli 2000.

[62] Eigene Untersuchungen des betroffenen Gebiets, ergänzende Informationen und Verhandlungen.

## **4. Bewertung der technischen Lösung**

### **4.1. Bewertung der geplanten technischen Lösung**

Die Bewertung der geplanten technischen Lösung bezieht sich auf die Bewertung des Verhältnisses zwischen der technischen Lösung und dem Schutz der Umwelt. Man geht davon aus, dass die übrigen Aspekte der technischen Lösung (Einhaltung von Projektierungsnormen u.ä.) in den entsprechenden Zusammenhängen außerhalb des UVP-Verfahrens behandelt werden.

Das Verhältnis zwischen der technischen Lösung und dem Schutz der Umwelt muss unter zwei Aspekten betrachtet werden, die in einigen Gesichtspunkten gegensätzlich sind (oder sein können):

- Auswirkungen auf die Bevölkerung,
- Auswirkungen auf Natur und Landschaft.

Es ist offensichtlich, dass die geprüfte Schnellstrasse ein Zweckbau ist, dessen Ziel die verbesserte verkehrstechnische Anbindung an das angrenzende Gebiet ist, d.h. es sollen die Bedingungen für die menschlichen Aktivitäten verbessert werden. Das ist ohne Zweifel eine positive Folge. Diese wird (bzw. würde) um den Preis eines Kompromisses beim Umweltschutz erzielt werden. Daher muss der verkehrstechnisch positive Beitrag des Baus (in der geprüften Lösungsvariante) gegenüber den Abstrichen beim Umweltschutz abgewogen werden.

Das Maß für die Bewertung der direkten Auswirkungen auf die Bevölkerung ist die Einhaltung der Grenzwerte, die durch die relevanten Gesetzes – bzw. Hygienevorschriften gegeben sind. Diese Bedingungen werden im geprüften Fall praktisch eingehalten (bzw. sind einhaltbar), bei keiner der geprüften Varianten kommt es (bei Realisierung der entsprechenden technischen Maßnahmen) zu negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung, die die Grenzwerte überschreiten würden. Die Verbesserung der Verkehrsanbindung führt ohne Zweifel zu einer Verbesserung der sozioökonomischen Lage des Gebiets und damit auch zu positiven Folgen für die Bevölkerung. Ebenso hätte die Verlagerung des Verkehrs, der jetzt durch Städte und Gemeinde und über ungeeignete Straßen fährt, ohne Zweifel positive Folgen für die Bevölkerung.

Die Auswirkungen auf Landschaft und Natur stehen allerdings im Gegensatz zu den positiven Auswirkungen auf die Bevölkerung. Diese Verbesserung der verkehrstechnischen Anbindung wird (bzw. würde) mit Eingriffen in die Umwelt bezahlt werden. Diese Eingriffe sind einerseits Konflikte mit dem allgemeinen Schutz von Natur und Landschaft (Die Basisvariante betrifft ca. 19 bedeutende Landschaftselemente bzw. Elemente der Gebietsysteme ökologischer Stabilität, die Variante Třebíč betrifft ca. 25 bedeutende Landschaftselemente bzw.

Elemente der Gebietssysteme ökologischer Stabilität), andererseits Konflikte mit dem speziellen Natur- und Landschaftsschutz (bei der Basisvariante handelt es sich um Konflikte mit ca. 4 besonders geschützten Gebieten, bzw. mit registrierten bedeutenden Landschaftselementen, die Variante Třebíč betrifft ca. 3 besonders geschützte Gebiete, bzw. registrierte bedeutende Landschaftselemente). Wahrscheinlich könnten diese Konflikte (bis zu einem gewissen Grad) mit den geeigneten technischen Lösungen für die Straße (Schaffung von Durchgängen und Migrationspfaden für Tiere, geeignete Vegetation usw.) beseitigt werden. In jedem Fall bedeutet die vorliegende Lösung einer vierspurigen Schnellstraße (in beiden Varianten) eine starke Beeinträchtigung einer wertvollen Landschaft mit zahlreichen ökologisch bedeutenden Segmenten.

Aus allen bisher durchgeführten Untersuchungen (einschließlich der Studie über die Auswirkungen der Errichtung der Schnellstrasse Hatě – Znojmo – Jihlava auf Verkehr und sozialwirtschaftliche Faktoren. DHV CR. Juli 2000.) zeigte sich, dass im Abschnitt Znojmo – Jihlava der Bedarf nach einer vierspurigen Schnellstraße nicht durch den Verkehr begründet ist, nicht einmal durch das prognostizierte Verkehrsaufkommen. Ebenso bestätigte die österreichische Seite wiederholt ihre Absicht, eine schrittweise Modernisierung der zweispurigen Straße durchzuführen. Das Vorhaben eine vierspurige Straße zu errichten ist daher verkehrstechnisch nicht ausreichend begründet (in keiner der vorgelegten Varianten), um einen Grund für einen erheblichen Kompromiss beim Natur – und Landschaftsschutz darzustellen.

Aus den genannten Gründen schlagen wir im Rahmen dieses Gutachtens dem Umweltministerium vor, für beide vorgelegten Varianten dieses Vorhabens eine ablehnende Stellungnahme zu erteilen.

Mit dieser Schlussfolgerung stellen wir allerdings nicht den Bedarf einer geeigneten Anbindung der Region Třebíč an ein höherrangiges Straßennetz zum Verwaltungszentrum der Region, Jihlava, in Frage. Für diese Verbindung muss allerdings nach einer sensibleren Lösung gesucht werden.

Zur Bewertung der geplanten technischen Lösung kehren wir im Rahmen der einzelnen Bereiche im Detail zurück:

### *Bevölkerung*

Die Trassierung der Straße betrifft in jeder Variante (einschließlich der Nullvariante) bewohnte Gebiete. Die Varianten unterscheiden sich nur durch die Anzahl der betroffenen Einwohner und das Ausmaß der direkten Auswirkungen (Lärm, Emissionen).

Die Regierungsverordnung Nr. 502/2000 über den Schutz der Gesundheit vor den negativen Auswirkungen von Lärm und Vibrationen (welche de iure und de facto eine verbindliche Vorschrift im Lärmschutz darstellt), nennt die Anforderungen beim Lärmniveau in ländlichen Gebieten. Die Sicherstellung dieser Lärmniveaus kann mittels Realisierung der entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen an der Straße erreicht werden. Wenn allerdings aus irgendwelchen Gründen diese Grenzwerte in einzelnen Bereichen, die direkt an der Straße liegen, technisch nicht möglich sind, ermöglicht es die genannte Regierungsverordnung die Objekte mit Schallschutzisolationen so auszustatten, dass in Wohngebäuden die Grenzwerte nicht überschritten werden. Diese Bedingung kann in jedem Fall technisch erfüllt werden.

Die Frage der Luftverschmutzung ist im bewerteten Fall nicht kritisch, die Grenzwerte (Regierungsanordnung Nr. 350/2002 Slg., mit der die Immissionsgrenzwerte und die Bedingung und Methoden für Beobachtung, Bewertung und Auswertung und die Luftqualitätsteuerung festgelegt werden) werden mit einer leicht ausreichenden Reserve eingehalten. Das gilt auch für die übrigen Auswirkungen, die messbar die Bevölkerung betreffen könnten.

Das Problem der gewählten technischen Lösung unter dem Aspekt der Auswirkungen auf die Bevölkerung bleibt somit (bei Einhaltung der Grenzwerte für Lärm und Luftverschmutzung) die Frage der Akzeptanz für die gewählte Trassierung der Straße durch die Bevölkerung. Das ist allerdings eine schwer lösbare Frage.

### *Luft und Klima*

Der Vorschlag für die technische Lösung ist unter dem Aspekt der Auswirkungen auf die Luftqualität, vor allem bei der eigentlichen Trassierung der einzelnen Varianten wesentlich und ist dabei nicht kritisch. Die Variante Třebíč hat die relativ höhere Emissionsproduktion als die Basisvariante, unter dem Aspekt der Wirkung der Immissionen handelt es sich aber um keinen bedeutenden Unterschied.

### *Oberflächengewässer*

Der technische Schutz der Oberflächengewässer wird im Zusammenhang mit dem Betrieb einer vierspurigen Straße wie üblich gelöst (geltende Gesetzgebung und Normen, usw.). Die Vorschläge und Empfehlungen zur Erhöhung des Wasserschutzes von den Autoren der Dokumentation und des Gutachtens konzentrieren sich auf den Zeitraum der Errichtung, die wir für den Aspekt der Auswirkungen des bewerteten Vorhabens für relevanter halten. Im Betrieb müssen vor allem die Gebiete vor vom Straßenkörper heruntergespülten Niederschlagswasser geschützt werden, die unter den Hygieneschutz für die Trinkwasserversorgung der Bevölkerung fallen.

Unter dem Aspekt der Auswirkungen auf die Oberflächengewässer unterscheiden sich die beiden Trassierungen praktisch nicht. Es ist richtig, dass sich bei der Třebíč Variante auf Grund der längeren Trasse die Menge des abgeleiteten Niederschlagwassers proportional erhöht. Gleichzeitig reicht diese Variante direkt in ein Wasserschutzgebiet hinein und führt an einigen nur knapp vorbei. Dieselbe Situation gilt im wesentlichen auch für die Basisvariante (d.h. Eingriff in Wasserschutzgebiete, oder auch führt die Straßenkante an deren Begrenzung vorbei). In den aktuellen Kenntnisphase über das Gebiet kann man ohne detaillierte hydrogeologische Gutachten das Ausmaß der Eingriffe in die einzelnen Wasserschutzgebiete nicht bestimmen.

#### *Geofaktoren, unterirdisches Wasser*

Die Vorschläge für die technische Lösung des Baus in beiden Varianten kann man in bezug auf die Geofaktoren unter dem Gesichtspunkt der Durchführbarkeit und dem Bemühen, die negativen Folgen zu minimieren, diskutieren. In dieser Phase der Projektvorbereitung gibt es zur technischen Lösung keine wesentlichen Anmerkungen. Es soll nur angeführt werden, dass die Variante Třebíč durch eine stärker gegliederte Landschaft führt und daher die Realisierung auf Grund der Einschnitte und Aufschüttungen anspruchsvoller ist. Die Basisvariante ist technisch einfacher, sie wird nur durch relativ gesehen weniger günstige geologische Verhältnisse kompliziert. Die Probleme, die eine ingenieurgeologische und hydrogeologische Untersuchung im Falle der Baurealisierung aufzeigen könnte, müssen in der nächsten Stufe der Projektvorbereitung berücksichtigt werden. Besondere Aufmerksamkeit empfehlen wir auf den tektonisch gestörten geologischen Aufbau wie auch auf Abschnitte zu lenken, die in Einschnitten trassiert sind.

Aufgrund der potentiellen Auswirkungen auf die bestehenden Wasserquellen und den Betrieb der Straße, die für die verkehrstechnische Anbindung dieser Region nicht unerlässlich ist, können wir die Realisierung dieses Projekts nicht empfehlen.

#### *Fauna, Flora, Ökosysteme, ökologische Stabilität des Gebiets, geschützte Gebiete*

Beide Varianten der Schnellstraßen sind als vierspurige Straßen in einer neuen Trasse geplant, ohne die Nutzung bestehender Straßen oder ihrer Teile. Die räumlich anspruchsvolle vierspurige Straße, die unserer Meinung nach eine deutlich überdimensionierte Lösung ist, wirkt sich in einem nicht vertretbaren Maß auf die betroffenen Ökosysteme und den Landschaftscharakter aus (s. Kapitel 3.2. Bewertung der Vollständigkeit bei der Feststellung aller positiven und negativen Auswirkungen). Das schwerwiegendste Argument gegen die Realisierung der Straße in den geplanten Parametern ist die Schaffung eines Barrierelements mit Linienverlauf. Wir erinnern daran, dass es sich um eine

vierspürige Straße handelt, die ohne die Schaffung einer ausreichenden Anzahl von Durchgängen für migrierende Tiere unüberwindbar ist. Bei der Variante Třebíč ist die Überbrückung der Brtnice mit einer Brücken mit 11 Feldern geplant, wodurch es zu einer starken ästhetischen Beeinträchtigung des Landschaftscharakter kommen würde.

Die technische Lösung der Straße berücksichtigt so wie sie geplant ist, nicht die Querung des überregionalen Biokorridors 139, der regionalen Biokorridoren 513 und 525, wie auch die eines Großteils der lokalen Biokorridore nicht.

Wir gehen davon aus, dass eine vierspürige Straße in beiden Varianten eine wesentliche Beeinträchtigung der Landschaft mit zahlreichen ökologisch bedeutenden Abschnitten darstellt.

### *Boden*

Die Bewertung der technischen Lösung unter dem Aspekt Boden konzentrierte sich in der Dokumentation auf die Feststellung des dauerhaften Verbrauchs an Boden und Wald. Auf Grundlage der verfügbaren Unterlagen (Eingangsstudie) und der Stufe der Projektdokumentation kann man weitere Aspekte der technischen Lösung nicht beurteilen.

### *Lärm*

Lärm ist eine der bedeutendsten Auswirkungen von Verkehrsprojekten im allgemeinen und auch in diesem Fall ist es nicht anders. Der Lärmschutz kann im gesetzlich notwendigen Umfang realisiert werden. Auf jeden Fall sind die Anforderungen der Regierungsverordnung Nr. 502/2000 Slg. über den Schutz der Gesundheit vor den negativen Auswirkungen von Lärm und Vibration erfüllbar. Auch bei Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen wird die voraussichtliche Lärmsituation in der Umgebung der Straße ungeachtet der Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte belastend sein.

### *Verkehrsinfrastruktur und andere Infrastruktur*

Verkehrsfaktoren haben bei der Bewertung von Umweltauswirkungen eine Schlüsselfunktion. Sollte es auch so aussehen, als würde es sich nur um einen technischen Faktor ohne Zusammenhang mit dem Umweltschutz handeln, so ist das Gegenteil wahr. Ein Verkehrsbau muss nämlich die Verkehrsfunktion für die er gebaut wird optimal erfüllen (nicht maximal, überdimensioniert u.ä.). Sollte sie diese Funktion aus welchem Grund auch immer nicht erfüllen, wären Kompromisse beim Umweltschutz weder zweckmäßig noch unerlässlich.

Zu den genannten Tatsachen haben wir uns bereits geäußert. Der Bedarf nach der Errichtung einer vierspürigen Schnellstraße ist verkehrstechnisch nicht begründet, auch nicht durch zukünftige Verkehrsintensitäten. Ebenso bestätigte

die österreichische Seite wiederholt ihre Absicht, eine schrittweise Modernisierung der zweispurigen Straße durchzuführen. Das Vorhaben eine vierspurige Straße zu errichten ist daher verkehrstechnisch nicht ausreichend begründet (in keiner der vorgelegten Varianten), um einen Grund für einen (erheblichen) Kompromiss beim Natur – und Landschaftsschutz darzustellen.

### *Sonstiges*

Das Verhältnis zwischen der technischen Lösung der Straße und den potentiellen übrigen Elementen der Umwelt ist problemfrei.

### ***Bewertung des Plans für die technische Lösung – Zusammenfassung***

Der Plan für die technische Lösung der Straße ist (unter Einbeziehung der Umgebung, in die sie gestellt wird) ist in beiden vorgelegten Varianten ungeeignet. Weder die Dimensionierung der Straße (vierspurig), noch die grenzüberschreitenden Verhältnisse sind begründet. Man kann sicherlich Maßnahmen finden, die die negativen Auswirkungen auf die Natur und Landschaft bzw. weitere Elemente der Umwelt verringern (auch die Dokumentation nennt diese Maßnahmen), doch würde eine vierspurige Straße in beiden Varianten auch dann eine nachhaltige Beeinträchtigung einer Landschaft mit häufigem Vorkommen von bedeutenden Segmenten darstellen. Damit wird allerdings nicht der Bedarf einer geeigneten Anbindung der Region Třebíč an ein höherrangiges Straßennetz zum Verwaltungszentrum der Region, Jihlava, in Frage gestellt. Für diese Verbindung muss allerdings nach einer sensibleren Lösung gesucht werden.

### **4.2. Bewertung der Varianten**

Wir stimmen mit dem Autor der Dokumentation überein, wenn er unter dem Aspekt der Umweltauswirkungen auf die Biotik der Umwelt die Variante ohne Aktivität als die günstigste Variante bezeichnet. Wenn wir beide aktiven Varianten betrachten, so stellen beide eine Beeinträchtigung oder Zerstörung der natürlichen oder naturnahen Biotope, der Elemente ökologischer Stabilität, bedeutender Landschaftselemente und besonders geschützter Landschaftsteile dar (s. Aufzählung der betroffenen Ökosysteme in Kapitel 3.2. Bewertung der Vollständigkeit bei der Feststellung aller positiven und negativen Auswirkungen) und das in einem Ausmaß, das aus Gründen des Umweltschutzes nicht vertretbar ist. Die Zerstörung oder der Eingriff in diese Bereiche sind eine Folge der geplanten räumlichen Parameter der Straße (vierspurig).

Die Basisvariante ist in einer neuen Trasse geplant, dennoch kopiert sie mehr oder weniger die Trasse der bestehenden Straße ohne wesentliche Veränderung. Im Vergleich zur Variante Třebíč kommt es hier zu geringeren Zusammenstößen mit dem Ökosystem. Unter dem Aspekt der Anzahl von

Zusammenstößen mit Ökosystemen ist die Variante Třebíč problematischer. Bei ihrer Realisierung käme es zu einer starken Beeinträchtigung des Landschaftscharakters durch eine Autobahnbrücke mit 11 Feldern über das Tal der Brtnice.

Im Vergleich zur Variante Třebíč ist die Basisvariante bei Konflikten mit dem Ökosystem weniger problematisch. Denn sind auch bei dieser Variante die Probleme so schwerwiegende, dass wird unter dem Aspekt von Natur – und Landschaftsschutz keine der beiden Varianten (so wie sie nun technisch vierspurig geplant sind) für zulässig und schlagen dem Umweltministerium vor, eine negative Stellungnahme zu formulieren.

### ***Bewertung der Varianten – Zusammenfassung***

Der Variantenvergleich zeigt, dass relativ gesehen die Basisvariante weniger problematisch ist als die Variante Třebíč. Dennoch kann man absolut gesehen keine der beiden vorgelegten Varianten zur Realisierung empfehlen.

### **4.3. Bewertung der geplanten Maßnahmen zur Beschränkung der negativen Auswirkungen**

Die Dokumentation beschreibt praktisch alle verfügbaren Maßnahmen zur Verringerung der negativen Auswirkungen auf die einzelnen Elemente der Umwelt. Aus der konzeptionellen Ebene der Dokumentation wird allerdings ersichtlich, dass es sich vielmehr um allgemein und kaum konkret beschriebene Maßnahmen handelt.

Die Dokumentation löst daher die Eliminierung negativer Auswirkungen am Ort des Konflikts mit definierten Elementen des Gebietssystems ökologischer Stabilität unter Verweis auf weitere Stufe der Projektdokumentation. Diese Vorgangsweise entspricht der konzeptionellen Erstellung der Dokumentation. Wir gehen allerdings davon aus, dass zumindest eine Andeutung der konkreten (nicht nur allgemeinen) eliminierenden und kompensierenden und vor allem technischen Maßnahmen (Umzäunung, räumliche Parameter, Parameter der Durchgänge, Durchgänge unter Brückenkonstruktionen usw. ) Teil der Umweltverträglichkeitsprüfung des Vorhaben sein sollten.

Auch befasst sich die Dokumentation nicht mit dem Vorschlag für Begrünung. Die Begrünung ist bei Linienbauten ein Faktor, mit dem man die Beeinträchtigung des Landschaftscharakters und der ästhetischen Qualität des Gebiets verringern kann.

Ergänzen kann man auch die Bedingung über die Notwendigkeit einer technisch ordnungsgemäßen Ableitung des Niederschlagswassers in die einzelnen Rezipienten unter Beachtung des Durchflusses von kurzfristigen Wassermassen,

vor allem in besiedeltem Gebiet, damit das über das Ufer treten von Gewässern verhindert wird.

### ***Bewertung der geplanten Maßnahmen zur Beschränkung der negativen Auswirkungen - Zusammenfassung***

Die Dokumentation beschreibt praktisch alle verfügbaren Maßnahmen zur Verringerung der negativen Auswirkungen auf die einzelnen Elemente der Umwelt. Aus der konzeptionellen Ebene der Dokumentation wird allerdings ersichtlich, dass es sich um allgemein und kaum konkret beschriebene Maßnahmen handelt.

## **5. Auswertung der Stellungnahmen zur Dokumentation**

Die Reihenfolge der Stellungnahmen ist durch die Reihenfolge bestimmt, in der vom kompetenten Amt den Autoren des Gutachtens übergeben wurden. Die Stellungnahmen wurden vom Gutachter so in Einwendungen aufgeteilt, damit auf die einzelnen Problemkreise reagiert werden kann. Die Einwendungen wurden durchlaufend nummeriert.

Der vollständige Wortlaut ist in Beilage 1 dieses Gutachtens.

Anm.: Der übernommene Text aus dem Stellungnahme ist *kursiv*, hinzugefügte Kommentare sind in Normalschrift wiedergegeben.

### **5.44. Bundesministerium für Land – und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft**

Stellungnahme vom 24.4.2003

*Einwendung Nr. 101:*

*Die Umweltauswirkungen des Ausbaues der Schnellstraße zu österreichischen Grenze bei Hatě ist aufs engste mit der Errichtung eines Factory Outlet Centers bei Hatě nahe der österreichischen Staatsgrenze verbunden. Dabei soll nach unseren Informationen im Anschluss an das schon bestehende Einkaufszentrum „Excalibur City“ ein Factory Outlet Center mit einer Verkaufsfläche von 22.000 m<sup>2</sup> sowie rund 1.000 zusätzlichen Parkplätzen entstehen (siehe auch die beiliegende Information der Firma aus ihrer Internet-Homepage).*

*Nach Angaben eines Betreibers, der Fa. Freeport, werden allein für den von dieser Firma betriebenen Teil 4 Millionen Besucher jährlich, davon 2 Millionen an Wochenenden und 70 % aus Österreich, erwartet. Wenn man davon ausgeht, dass jedes Auto mit durchschnittlich 1,5 Personen belegt ist, würde das eine Tagesfrequenz von ca. 13.500 Fahrzeugen an Wochenenden bedeuten, die den Grenzübergang Hatě nur zu Zwecken dieses Einkaufsverkehrs überqueren*

*würden. Diese Zahlen sind in den Projektunterlagen zu berücksichtigen und die schwerwiegenden Umweltauswirkungen des Verkehrs auf österreichischem Staatsgebiet zu beschreiben und zu bewerten.*

Kommentar:

Die Einkaufszentren an den Grenzen (Excalibur City bzw. andere) sind nicht Gegenstand dieses UVP-Verfahrens.

*Einwendung Nr. 102:*

*Wir ersuchen um Auskunft, ob das Vorhaben der Errichtung eines „Factory Outlet Centers“ und die Erweiterung des bestehenden Einkaufszentrums in der Gemeinde Chvalovice bei Hatě einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen wurde.*

*Für den Fall, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird, ersuchen wir um Notifizierung des Vorhabens gemäß Art. 3 i.V.m. Art. 2 Abs. 5 der Espoo-Konvention über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen.*

Kommentar:

Für das Objekt „Excalibur City“ wurde keine UVP durchgeführt.

Für das Objekt „Factory Outlet“ wurde ein UVP-Verfahren durchgeführt und vom (ehemaligen) Kreisamt Znojmo am 15.10.1997 eine positive Stellungnahme erteilt.

*Einwendung Nr. 103:*

*Die möglichen wesentlichen grenzüberschreitenden Auswirkungen sind in einem eigenen Kapitel zusammenzufassen. Es wird ersucht, zumindest dieses Kapitel in deutscher Sprache zur Verfügung zu stellen.*

Kommentar:

Die Dokumentation wurde den nationalen Vorschriften entsprechend ausgearbeitet.

Da wir zum Vorhaben als ganzes in vorliegender Form (in der Kategorie „Schnellstraße“) im Rahmen dieses Gutachtens eine negative Stellungnahme erteilen, vor allem aufgrund übermäßiger Auswirkungen auf Natur und Landschaft auf dem Gebiet der Tschechischen Republik und einer überdimensionierten Straße, halten wir es nicht für notwendig, die

Umweltauswirkungen genauer zu präzisieren, auch nicht auf internationaler Ebene.

*Einwendung Nr. 104:*

*Es wird ersucht, bekannt zu geben, nach welchen Rechtsvorschriften konkret das Vorhaben nach Abschluss der UVP zu genehmigen sein wird (Art. 3 Espoo-Konvention) und ob und in welcher Form österreichischen Staatsbürgern oder Gemeinden Parteistellung in diesen Verfahren zukommt.*

Kommentar:

Diese Tatsache wird außerhalb des Rahmens dieses Gutachtens zwischen kompetenten nationalen Behörden behandelt.

*Einwendung Nr. 105:*

*Es ist fehlen Angaben dafür, welche Auswirkungen auf die Umwelt die Null-Variante, das heißt der Verzicht auf den Ausbau der Straße hätte. Ebenso sind die geprüften Alternativen zum Vorhaben eines Ausbaues der Straßenverbindung anzugeben.*

Kommentar:

Die Nullvariante wird in der UVP-Dokumentation beschrieben. Im Prinzip handelt es sich um den Erhalt des aktuellen Zustands des Straßennetzes. Die Straßenverbindung auf der Trasse I/38 (E59) existiert bereits jetzt.

*Einwendung Nr. 106:*

*Um allfällige Auswirkungen auf österreichischer Seite abschätzen zu können, wären noch folgende Unterlagen notwendig:*

- § Eine Abschätzung des durch die geplante Erweiterung der Excalibur-City direkt am Grenzübergang Kleinhaugsdorf auf tschechischer Seite induzierten Verkehrsgeschehens;*
- § Eine Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2020 mit Angaben der Verkehrsstärken. Aus den Prognosen sollte auch ersichtlich sein, welche Annahmen hinsichtlich des zukünftigen Verkehrsaufkommens (Entwicklung des Motorisierungsgrades, relevante bestehende bzw. zukünftig geplante Verkehrserreger, Entwicklung Personen- und Güterverkehrsaufkommen, Berücksichtigung der EU-Erweiterung, Zusammensetzung der Fahrzeugflotte, etc.) getroffen wurden. Insbesondere sind auch die Auswirkungen des geplanten Ausbaus der Verbindung Pohorelice – Mikulov – Drasenhofen – Wien und ihre Kumulationseffekte und Wechselwirkungen mit dem Vorhaben Hatě – Jihlava zu berücksichtigen.*

- § *Eine Abschätzung der Belastung durch Lärm und Erschütterung für Bau- und Betriebsphase;*
- § *Eine Abschätzung der induzierten Schadstoffbelastung der verkehrsbedingten Schadstoffe PM10, NOx, Benzol und CO sowie der Emissionen von klimarelevanten Gasen (v.a. CO<sub>2</sub>) und Ozonvorläufersubstanzen (NMVOC, NO<sub>x</sub>). Die Angaben sollten geeignet sein, die Ist-Situation darzustellen, die Emissionen dieser Schadstoffe durch den Verkehr für Bau- und Betriebsphase zu berechnen, sowie die verschiedenen Vorhabensvarianten hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Schutzgut Luft zu bewerten. Falls für die Darstellung der Ist-Situation keine geeigneten Luftgütemessstellen vorhanden sind, sollte ein Messkonzept erläutert werden. Die Untersuchungen über die Emissionsänderungen sollten die verschiedenen Ausbauvarianten, aber auch die Nullvariante umfassen, jedenfalls unter Berücksichtigung des Zubringerverkehrs und des induzierten Verkehrs. Für die Beurteilung der Emissionsberechnungen wären die verwendeten Berechnungsgrundlagen (vor allem Emissionsfaktoren) von Interesse<sup>2</sup>. Weiters wäre es wünschenswert, bei der Berechnung der zu erwartenden PM10-Emissionen auch die Aufwirbelung von Staub zu berücksichtigen;*
- § *Eine planliche Darstellung und Beschreibung allfälliger grenzüberschreitender Biokorridore und daraus abgeleitet eine Abschätzung der Lebensraumfragmentierung durch die Auswahlvariante;*
- § *Die Darstellung möglicher grenzüberschreitender Auswirkungen auf den Nationalpark Thayatal/Podyjí;*
- § *Eine Darstellung, welche Sicherungsmaßnahmen in Bau- und Betriebsphase geplant sind, um etwaige Schadstoffeinträge in Grund- und Oberflächenwässer zu verhindern;*
- § *Eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen, um nachteilige Projektauswirkungen zu verhindern.*

#### Kommentar:

Die angeführten Tatsachen werden in der Dokumentation auf nationaler Ebene behandelt und können auch auf internationale Ebene verallgemeinert werden, selbstverständlich unter Beachtung der Zusammenhänge und der lokalen Bedingungen.

Dem Vorhaben als ganzes in vorliegender Form (in der Kategorie „Schnellstraße“) erteilen wir im Rahmen dieses Gutachtens eine negative Stellungnahme, und wir

---

<sup>2</sup> Mit dem „Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“ (entwickelt in Kooperation Ö, D, CH und NL) verfügt Österreich über ein detailliertes und genaues Modell zur Ermittlung von Emissionen des Straßenverkehrs. Dieses Handbuch wird zur Zeit überarbeitet, insbesondere werden auch relevante neue Erkenntnisse bezüglich des Emissionsverhaltens schwerer Nutzfahrzeuge eingearbeitet. Dieses Modell bildet weiters eine wesentliche Grundlage für ein derzeit in Entwicklung befindliches europäisches Emissionsmodell. Falls es für die durchführenden Behörden von Interesse ist, kann das Handbuch gerne zur Verfügung gestellt werden.

halten es nicht für notwendig, die detaillierten Umweltauswirkungen jenseits der Grenzen zu präzisieren.

## **5.45. Naturschutzbund Niederösterreich**

Stellungnahme vom 9.4.2003

*Einwendung Nr. 107:*

*Der Naturschutzbund Niederösterreich erhebt eine Einwendung gegen das geplante Bauvorhaben, weil bei der UVP der Verkehr in Folge des geplanten Factory Outlet in Hate – Kleinhaugsdorf im Herbst 2003 nicht einbezogen wurde, wobei mit 4 Millionen Besuchern jährlich gerechnet werden muss.*

*„Freeport Designer Outlet at Excalibur City“ muss daher eine UVP auf beiden Seiten der Grenze unterzogen werden, weil man das Straßenprojekt als Zubringer betrachten muss.*

*In diesem Zusammenhang kann man nicht das Argument gelten lassen, dass das Factory Outlet bereits einem tschechischen UVP-Verfahren unterzogen wurde, da es sich um ein Vorhaben mit Folgen für beide Seiten der Grenze handelt. Das Projekt der Straßenerrichtung soll nämlich dazu dienen, dass eine verbesserte Verkehrsanbindung bzw. ein in dessen Folge notwendiges Verkehrsprojekt auf österreichischer Seite kommt.*

*Mit der Errichtung der Nordautobahn A5 Wien – Brno soll eine Transitstraße für LKW entstehen, die unweit des Grenzübergangs Hate – Kleinhaugsdorf verläuft. Es wäre allerdings zweckdienlich den LKW-Transit auf den Grenzübergang Mikulov-Drasenhofen zu beschränken, um so den genannten Grenzübergang für den kleinen Grenzverkehr zu reservieren. Auf der Achse Brno – Wien wird auf österreichischer Seite ab Drasenhofen Maut eingehoben, nicht aber im Abschnitt Kleinhaugsdorf – Stockerau, und daher kann man mit einem Schaden für das österreichische Mautsystem rechnen, weil der LKW-Verkehr auf die Schnellstraße wechseln wird.*

*Die Angaben für die erwartete Verkehrsbelastung für das Projekt der A5 und der Schnellstraße sind widersprüchlich. Es wurde keine Abschätzung des Verkehrs zum Factory Outlet gemacht. Die Projektanten der Schnellstraße haben weder im Projekt noch an anderer Stelle diese Verkehrsbelastung in Betracht gezogen.*

### **Kommentar:**

Für das Objekt „Factory Outlet“ wurde tatsächlich ein UVP-Verfahren durchgeführt und vom (ehemaligen) Kreisamt Znojmo am 15.10.1997 eine positive Stellungnahme erteilt.

Wir sehen es nicht so, dass die Errichtung der Straße eine „Zubringerstraße“ zu den Kaufhäusern darstellt. Es handelt sich um eine internationale Straße, die bereits jetzt existiert und die Verkehrsverhältnisse nicht verändert. Es handelt sich nur um eine Modernisierung.

Dem Vorhaben als ganzes in vorliegender Form (in der Kategorie „Schnellstraße“) erteilen wir im Rahmen dieses Gutachtens eine negative Stellungnahme, und wir halten es daher für nicht notwendig, die detaillierten Umweltauswirkungen jenseits der Grenzen zu präzisieren.

#### **5.46. Wirtschaftskammer Niederösterreich**

Stellungnahme vom 3.4.2003

*Einwendung Nr. 108:*

*Der Wirtschaftskammer NÖ ist bekannt, dass in unmittelbarer Nähe des gegenständlichen Straßenbauvorhabens im Anschluss an das derzeit schon bestehende Einkaufszentrum „Excalibur City“ ein Factory Outlet Center mit einer Verkaufsfläche von ca. 22000 m<sup>2</sup> sowie rund 1000 zusätzlichen Parkplätzen entstehen soll. Nach den Angaben der Betreiberfirma Freeport Leisure plc werden durch das schon bestehende Einkaufszentrum „Excalibur City“ rund 1,7 Millionen Besucher jährlich angezogen. Diese jährliche Besucherzahl soll nach den Angaben der Betreiberfirma auf rund 3-6 Millionen jährlich gesteigert werden. Durch diese beabsichtigte zwei – bis dreifache Steigerung der Besucherfrequenz wird sich auch das Verkehrsaufkommen in dramatischer Art und Weise erhöhen.*

*Die vorliegende zusammenfassende Dokumentation über die Bewertung der Einflüsse auf die Umwelt berücksichtigt dieses Ausbauvorhaben mit diesen ganz wesentlichen Verkehrs – und Umweltauswirkungen in keiner Weise. Aufgrund der Größenordnung des Designer Outlets ist zweifelsohne mit ganz wesentlichen Verkehrsauswirkungen sowohl auf tschechischem als auch auf österreichischem Gebiet zu rechnen. Der Wirtschaftskammer Niederösterreich ist nicht bekannt, dass für das Bauvorhaben des Factory Outlet Centers eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde, wie dies nach dem österreichischen UVP-Gesetz vermutlich erforderlich wäre.*

*Wir ersuchen daher um Berücksichtigung der zweifelsohne wesentlichen Umwelt -und Verkehrsauswirkungen des beabsichtigten Factory Outlet Centers im Rahmen des gegenständlichen Prüfungsverfahrens.*

#### Kommentar:

Für das Objekt „Factory Outlet“ wurde ein UVP-Verfahren durchgeführt und vom (ehemaligen) Kreisamt Znojmo am 15.10.1997 eine positive Stellungnahme erteilt.

Dem Vorhaben als ganzes in vorliegender Form (in der Kategorie „Schnellstraße“) erteilen wir im Rahmen dieses Gutachtens eine negative Stellungnahme, und wir halten es daher für nicht notwendig, die detaillierten Umweltauswirkungen jenseits der Grenzen zu präzisieren.

#### **5.47. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten**

Stellungnahme vom 10.4.2003

*Einwendung Nr. 109:*

*Im NÖ Landesverkehrskonzept 1997 (NÖ LVK), Ergänzungen 2000, sind folgende Maßnahmen verankert, die im engen Zusammenhang mit dem tschechischen Schnellstraßenprojekt Jihlava-Hatě-Kleinhaugsdorf im Zuge der E 59 stehen:*

*Maßnahme Nr. 21:*

*LB 303, Weinviertler Straße; Ausbau im Abschnitt 22 (Stockerau) – Hollabrunn –  
Priorität: 2*

*Maßnahme Nr. 21a:*

*LB 303, Weinviertler Straße; Abschnitt Hollabrunn-Guntersdorf, Ausbau am  
Bestand einschließlich Neubau Umfahrungen Suttensbrunn, Schöngrabern, Grund,  
Guntersdorf – Priorität: 1b*

*Maßnahme Nr. 21b:*

*LB 303, Weinviertler Straße; Abschnitt Guntersdorf – Jetzelsdorf, Ausbau am  
Bestand – Priorität: 1b*

*Maßnahme Nr. 21c:*

*LB 303, Weinviertler Straße; Umfahrung Jetzelsdorf  
- Priorität: 1a*

*Durch diese Maßnahmen soll der Straßenzug der LB 303 in seinem gesamten Verlauf A22/LB303 – Grenzübergang Kleinhaugsdorf unter Berücksichtigung der Kriterien Raum, Umwelt, Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit den steigenden Verkehrsanforderungen angepasst werden. Der Ausbaugrad ist vor allem im Abschnitt Hollabrunn-Grenzübergang Kleinhaugsdorf zunächst zweispurig mit niveaufreien Kreuzungen angestrebt, die Anlageverhältnisse sollen jedoch mit einem späteren bedarfsgerechten vierspurigen Vollausbau im gesamten Verlauf der LB 303 kompatibel sein. Dies ist vor allem in Hinblick auf die bevorstehende EU-Erweiterung von hohem verkehrspolitischen Interesse, weswegen das vorliegende Projekt der Tschechischen Seite zum Ausbau der E 59 grundsätzlich positiv beurteilt wird. Auf Niederösterreichischer Seite ist entsprechend den Festlegungen im NÖ LVK derzeit die Umfahrung Jetzelsdorf in Bau.*

*Bezüglich eines Grenzübergabepunktes der LB 303 und der E 59 ist festzuhalten, dass ein solcher noch nicht in bilateralen Gesprächen abgeklärt wurde. Bei den Planungen zum Ausbau der LB 3030 (Umfahrung Jetzelsdorf, Einreichprojekt 2000) wurde jedoch von Tschechischer Seite die Absicht bekannt gegeben, die Schnellstraße E 59 westlich des bestehenden Grenzübergabepunktes Kleinhausgsdorf/Hate an die Staatsgrenze heran zu führen. Dieser Umstand wurde bei den Planungen berücksichtigt, sodass eine derartige Streckenführung seitens des Amtes der NÖ Landesregierung, Abteilung Großprojekte, auf Österreichischem Staatsgebiet in die LB 303 eingebunden werden kann.*

Kommentar:

Die eigentliche Streckenführung bzw. Dimensionierung der Straße und Lage des Grenzübergangs muss Gegenstand der nationalen Verkehrsbehörden sein und überschreitet den Rahmen einer UVP.

Dem Vorhaben als ganzes in vorliegender Form (in der Kategorie „Schnellstraße“) erteilen wir im Rahmen dieses Gutachtens eine negative Stellungnahme.

**5.48. Umweltbundesamt**

Stellungnahme vom 1.4.2003

*Einwendung Nr. 110:*

*In der UVE werden zwei Varianten des Trassenverlaufes beschrieben und hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen gegenübergestellt. Der Verlauf der Trasse zur österreichischen Grenze hin ist in beiden Varianten gleich. Um allfällige Auswirkungen auf österreichischer Seite abschätzen zu können, wären noch folgende Unterlagen notwendig:*

- *Eine Abschätzung des durch die geplante Erweiterung der Excalibur-City direkt am Grenzübergang Kleinhausgsdorf auf tschechischer Seite induzierten Verkehrsgeschehens;*
- *Eine Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2020 mit Angaben der Verkehrsstärken. Aus den Prognosen sollte auch ersichtlich sein, welche Annahmen hinsichtlich des zukünftigen Verkehrsaufkommens (Entwicklung des Motorisierungsgrades, relevante bestehende bzw. zukünftig geplante Verkehrserreger, Entwicklung Personen – und Güterverkehrsaufkommen, Berücksichtigung der EU-Erweiterung, Zusammensetzung der Fahrzeugflotte, etc.) getroffen wurden. Insbesondere sind auch die Auswirkungen des geplanten Ausbaus der Verbindung Pohorelice – Mikulov – Drasenhofen- Wien zu berücksichtigen).*
- *Eine Abschätzung der Belastung durch Lärm und Erschütterungen für Bau – und Betriebsphase;*

- *Eine Abschätzung der induzierten Schadstoffbelastung der verkehrsbedingten Schadstoffe PM10, NOx, Benzol und CO sowie der Emissionen von klimarelevanten Gasen (v.a. CO2) und Ozonvorläufersubstanzen (NMVOC, NOx). Die Angaben sollten geeignet sein, die IST-Situation darzustellen, die Emissionen dieser Schadstoffe durch den Verkehr für Bau – und Betriebsphase zu berechnen, sowie die verschiedenen Vorhabensvarianten hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Schutzgut Luft zu bewerten. Falls für die Darstellung der Ist-Situation keine geeigneten Luftgütemessstellen vorhanden sind, sollte ein Messkonzept erläutert werden. Die Untersuchungen über die Emissionsänderungen sollten die verschiedenen Ausbauvarianten, aber auch die Nullvariante umfassen, jedenfalls unter Berücksichtigung des Zubringerverkehrs und des induzierten Verkehrs. Für die Beurteilung der Emissionsberechnungen wären die verwendeten Berechnungsgrundlagen (vor allem Emissionsfaktoren) von Interesse<sup>3</sup>. Weiteres wäre es wünschenswert, bei der Berechnung der zu erwartenden PM10-Emissionen auch die Aufwirbelung von Staub zu berücksichtigen;*
- *Eine planliche Darstellung und Beschreibung allfälliger grenzüberschreitender Biokorridore und daraus abgeleitet eine Abschätzung der Lebensraumfragmentierung durch die Auswahlvariante;*
- *Eine Darstellung, welche Sicherungsmaßnahmen in Bau – und Betriebsphase geplant sind, um etwaige Schadstoffeinträge in Grund – und Oberflächenwasser zu verhindern;*
- *Eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen, um nachteilige Projektauswirkungen zu verhindern.*

#### Kommentar:

Die angeführten Tatsachen werden in der Dokumentation auf nationaler Ebene behandelt und können auch auf internationale Ebene verallgemeinert werden, selbstverständlich unter Beachtung der Zusammenhänge und der lokalen Bedingungen.

Dem Vorhaben als ganzes in vorliegender Form (in der Kategorie „Schnellstraße“) erteilen wir im Rahmen dieses Gutachtens eine negative Stellungnahme, und wir

---

<sup>3</sup> Mit dem „Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“ (entwickelt in Kooperation Ö, D, CH und NL), verfügt Österreich über ein detailliertes und genaues Modell zur Ermittlung von Emissionen des Straßenverkehrs. Diese Handbuch wird zur Zeit überarbeitet, insbesondere werden auch relevante neue Erkenntnisse bezüglich des Emissionsverhaltens schwerer Nutzfahrzeuge eingearbeitet. Dieses Modell bildet weiters eine wesentliche Grudnlage für ein derzeit in Entwicklung befindliches europäisches Emissionsmodell. Falls es für die durchführenden Behörden von Interesse ist, kann das Handbuch gerne zur Verfügung gestellt werden.

halten es nicht für notwendig, die detaillierten Umweltauswirkungen jenseits der Grenzen zu präzisieren.

#### **5.49. Bundesministerium für Land – und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft**

Stellungnahme vom 24.4.2003

##### *Einwendung Nr. 111:*

*Die Umweltauswirkungen des Ausbaues der Schnellstraße zu österreichischen Grenze bei Hatě ist aufs engste mit der Errichtung eines Factory Outlet Centers bei Hatě nahe der österreichischen Staatsgrenze verbunden. Dabei soll nach unseren Informationen im Anschluss an das schon bestehende Einkaufszentrum „Excalibur City“ ein Factory Outlet Center mit einer Verkaufsfläche von 22.000 m<sup>2</sup> sowie rund 1.000 zusätzlichen Parkplätzen entstehen (siehe auch die beiliegende Information der Firma aus ihrer Internet-Homepage).*

*Nach Angaben eines Betreibers, der Fa. Freeport, werden allein für den von dieser Firma betriebenen Teil 4 Millionen Besucher jährlich, davon 2 Millionen an Wochenenden und 70 % aus Österreich, erwartet. Wenn man davon ausgeht, dass jedes Auto mit durchschnittlich 1,5 Personen belegt ist, würde das eine Tagesfrequenz von ca. 13.500 Fahrzeugen an Wochenenden bedeuten, die den Grenzübergang Hatě nur zu Zwecken dieses Einkaufsverkehrs überqueren würden. Diese Zahlen sind in den Projektunterlagen zu berücksichtigen und die schwerwiegenden Umweltauswirkungen des Verkehrs auf österreichischem Staatsgebiet zu beschreiben und zu bewerten.*

##### Kommentar:

„Factory Outlet“ ist nicht Gegenstand dieses UVP-Verfahrens.

Dem Vorhaben als ganzes in vorliegender Form (in der Kategorie „Schnellstraße“) erteilen wir im Rahmen dieses Gutachtens eine negative Stellungnahme, und wir halten es nicht für notwendig, die detaillierten Umweltauswirkungen jenseits der Grenzen zu präzisieren.

##### *Einwendung Nr. 112:*

*Wir ersuchen um Auskunft, ob das Vorhaben der Errichtung eines „Factory Outlet Centers“ und die Erweiterung des bestehenden Einkaufszentrums in der Gemeinde Chvalovice bei Hatě einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen wurde.*

*Für den Fall, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird, ersuchen wird um Notifizierung des Vorhabens gemäß Art. 3 i.V.m. Art. 2 Abs. 5*

*der Espoo-Konvention über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen.*

Kommentar:

Für das Objekt „Factory Outlet“ wurde ein UVP-Verfahren durchgeführt und vom (ehemaligen) Kreisamt Znojmo am 15.10.1997 eine positive Stellungnahme erteilt.

*Einwendung Nr. 113:*

*Die möglichen wesentlichen grenzüberschreitenden Auswirkungen sind in einem eigenen Kapitel zusammenzufassen. Es wird ersucht, zumindest dieses Kapitel in deutscher Sprache zur Verfügung zu stellen.*

Kommentar:

Die Dokumentation wurde den nationalen Vorschriften entsprechend ausgearbeitet.

Da wir – zum Vorhaben als ganzes in vorliegender Form (in der Kategorie „Schnellstraße“) im Rahmen dieses Gutachtens eine negative Stellungnahme erteilen, vor allem aufgrund übermäßiger Auswirkungen auf Natur und Landschaft auf dem Gebiet der Tschechischen Republik und einer überdimensionierten Straße, halten wir es nicht für notwendig, die Umweltauswirkungen genauer zu präzisieren, auch nicht auf internationaler Ebene.

*Einwendung Nr. 114:*

*Es wird ersucht, bekannt zu geben, nach welchen Rechtsvorschriften konkret das Vorhaben nach Abschluss der UVP zu genehmigen sein wird (Art. 3 Espoo-Konvention) und ob und in welcher Form österreichischen Staatsbürgern oder Gemeinden Parteistellung in diesen Verfahren zukommt.*

Kommentar:

Diese Tatsache wird außerhalb des Rahmens dieses Gutachtens zwischen kompetenten nationalen Behörden behandelt.

*Einwendung Nr. 115:*

*Es ist fehlen Angaben dafür, welche Auswirkungen auf die Umwelt die Null-Variante, das heißt der Verzicht auf den Ausbau der Straße hätte. Ebenso sind die geprüften Alternativen zum Vorhaben eines Ausbaues der Straßenverbindung anzugeben.*

Kommentar:

Die Nullvariante wird in der UVP-Dokumentation beschrieben. Im Prinzip handelt es sich um den Erhalt des aktuellen Zustands des Straßennetzes. Die Straßenverbindung auf der Trasse I/38 (E59) existiert bereits.

*Einwendung Nr. 116:*

*Um allfällige Auswirkungen auf österreichischer Seite abschätzen zu können, wären noch folgende Unterlagen notwendig:*

§ *Eine Abschätzung des durch die geplante Erweiterung der Excalibur-City direkt am Grenzübergang Kleinhaugsdorf auf tschechischer Seite induzierten Verkehrsgeschehens;*

Kommentar:

Diese Tatsache wird in der Dokumentation nicht behandelt, das Einkaufszentrum „Excalibur City“ (auch „Factory Outlet“ nicht) sind nicht Gegenstand der Dokumentation.

Dem Vorhaben als ganzes in vorliegender Form (in der Kategorie „Schnellstraße“) erteilen wir im Rahmen dieses Gutachtens eine negative Stellungnahme, und wir halten es nicht für notwendig, die detaillierten Umweltauswirkungen jenseits der Grenzen zu präzisieren.

**5.50. Der Grüne Klub im Parlament**

Stellungnahme vom 9.4.2003

*Einwendung Nr. 117:*

*Die Strecke Kleinhaugsdorf – Hollabrunn - Stockerau ist nicht im Österreichischen Generalverkehrsplan enthalten, der im politischen Konsens zwischen Bundes – und Landesregierungen festgelegt wurde und zu dessen unveränderter Geltung und Umsetzung sich auch die neue österreichische Bundesregierung bekannt hat. Die Strecke ist auch nicht Teil des Bundesstraßennetzes. Dies lässt im Sinne von Artikel 10 Absatz 1 Ziffer 9 B-VG die Interpretation zu, dass der Gesetzgeber dieser Strecke keine „besondere Bedeutung für den Durchzugsverkehr“ zumisst. Die Grünen gehen daher davon aus, dass die zuständigen Vertreter der Republik Österreich und des Landes Niederösterreich aktive gegen das Heranbauen einer hochrangigen Straße mit Autobahnquerschnitt and die Staatsgrenze durch Tschechien vorgehen, da damit der offiziellen österreichischen Infrastrukturpolitik entgegenstehende Sachzwänge geschaffen würden. Die Grünen sehen entsprechenden zielgerichteten Schritten der Bundesregierung, der NÖ Landesregierung sowie der Verwaltung – auch im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens – mit Interesse entgegen.*

*Selbstverständlich ist den Grünen bekannt, dass der niederösterreichische Landeshauptmann, die Straßenbauabteilung des Amtes der NÖ Landesregierung sowie WirtschaftsvertreterInnen Pläne hegen, die im Gegensatz zur im GVP verschriftlichten offiziellen Infrastrukturpolitik Österreichs stehen. Dies insofern, als diese Personen und Institutionen die Errichtung einer hochrangig ausgestalteten, zugleich aber mautfreien Transitachse von Stockerau über Hollabrunn zur Staatsgrenze bei Kleinhausgendorf samt entsprechender Zubringerstrecken, etwa im Raum Wagram/Traismauer, betreiben. Ein solches Projekt würde im großen Stil Transitverkehr in das westliche Weinviertel ziehen und allen Verpflichtungen und Bekenntnissen Österreichs und Niederösterreichs in Sachen Klimaschutz widersprechen. Zudem hätte eine solche Straße zentrale Zubringerfunktion zu den knapp jenseits der Grenze geplanten zusätzlichen Großstrukturen des Einzelhandels (Designer Outlet), was die regionale Wirtschaft im Weinviertel durch Kaufkraftabfluss massivst schädigen würde. Die Grünen werden darauf hinwirken, dass dieses gegen die Interessen der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt im Weinviertel gerichtete Transitstraßenprojekt Kleinhausgendorf-Hollabrunn-Stockerau/Traismauer nicht zustande komme und dass insbesondere auch im Rahmen des nächsten Finanzausgleichs keine Bundesgelder für derartige „Landes-Autobahnen“ verschleudert werden.*

*Die Grünen bedauern aber, dass die Promotoren des tschechischen Schnellstraßenprojekts D59 durch derartige Projektideen im Nachbarland ermutigt werden, trotz der bestehenden wenig ausgelasteten Autobahnverbindung Prag-Brünn-Bratislava und der Planung einer Autobahn/Schnellstraße Brünn-Wien die Projektierung einer dritten Transitroute in derselben großräumigen Relation voranzutreiben, wie die vorliegenden Unterlagen dokumentieren.*

#### Kommentar:

Wir sehen es nicht so, dass die Errichtung der Straße eine „Zubringerstraße“ zu den Kaufhäusern darstellt. Es handelt sich um eine internationale Straße, die bereits jetzt existiert und die Verkehrsverhältnisse nicht verändert. Es handelt sich eigentlich nur um eine Modernisierung.

Dem Vorhaben als ganzes in vorliegender Form (in der Kategorie „Schnellstraße“) erteilen wir im Rahmen dieses Gutachtens eine negative Stellungnahme, und wir halten es daher für nicht notwendig, die detaillierten Umweltauswirkungen jenseits der Grenzen zu präzisieren.

*In **formaler Hinsicht** werden im gegenständlichen Verfahren seitens der Tschechischen Republik und möglicherweise auch seitens österreichischer Stellen die Bestimmungen der Espoo-Konvention nicht eingehalten bzw. nicht ausreichend erfüllt.*

*Die Espoo-Konvention sieht folgendes vor: Gemäß Art. 2 Abs. 6 stellt die Ursprungspartei sicher, dass die Öffentlichkeit der betroffenen Partie „gleichwertige“ Möglichkeiten zur Verfahrensmitwirkung erhält wie die Öffentlichkeit der Ursprungspartei. Gemäß Art. 3 Abs. 2 des Übereinkommens hat die Benachrichtigung unter anderem Angaben über das geplante Projekt, einschließlich aller verfügbaren Informationen über seine möglichen grenzüberschreitenden Auswirkungen, zu enthalten. Gemäß Art. 3 Abs 8 des Übereinkommens stellen die beteiligten Parteien sicher, dass die Öffentlichkeit der betroffenen Partei in den voraussichtlich betroffenen Gebieten über das geplante Projekt informiert wird und Gelegenheit zur Stellungnahme und zur Äußerung von Einwänden sowie zur Übermittlung dieser Stellungnahmen oder Einwände erhält.*

*Die vorliegenden Unterlagen sind jedoch zum weit überwiegenden Teil in tschechischer Sprache abgefasst. Von der „Dokumentation zur Umweltverträglichkeit“ von Juli 2001, die rund 140 Seiten zuzüglich Beilagen umfasst, liegt nur eine gerade 12-seitige Zusammenfassung in deutscher Sprache vor, jedoch keine vollständige Übersetzung. Angaben über die möglichen bedeutenden negativen Einflüsse von grenzüberschreitender Wirkung, wie sie im Rahmen einer grenzüberschreitenden UVP im Sinne der Espoo-Konvention unabdingbar sind, sind weder in der deutschsprachigen Zusammenfassung noch im tschechischsprachigen Volltext enthalten. Es sind mit Ausnahme des ohne jede sachliche Begründung postulierten „Bedarfs, einen bedeutenden internationalen Straßenzug E 59 als Verbindung zwischen Prag und Wien....sicherzustellen“ generell keine Aussagen zur grenzüberschreitenden Relevanz enthalten. Selbst diese „Bedarfserklärung“ ist aber sachlich unzutreffend: Bei der E59 handelt es sich um eine Europastraße im Sinne des „Europäisches Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs“ (AGR – Abkommen von Genf 1975), dessen Vorgaben hinsichtlich Ausbauparametern etc. die bestehende Straße sehr wohl vollständig erfüllt. Abgesehen davon macht das Fehlen von Aussagen zur grenzüberschreitenden Relevanz aber bereits für sich die sinnvolle Durchführung eines Verfahrens im Sinne der Espoo-Konvention unmöglich.*

*Die gewählte Trassenführung sowie die Kreuzwirkungen mit anderen Maßnahmen in unmittelbarer Nähe des geplanten Grenzüberganges legen jedoch nahe, dass es hinsichtlich mehrerer Schutzgüter grenzüberschreitende Wirkungen gegen wird oder geben könnte.*

*- Das Nichtvorliegen einer vollständigen Übersetzung der „Dokumentation zur Umweltverträglichkeit“ steht somit im Widerspruch zu Art. 2 Abs 6 der Espoo-Konvention, das die (überwiegend nicht der tschechischen Sprache mächtige) österreichische Öffentlichkeit daher keine „gleichwertige Möglichkeiten zur Verfahrensmitwirkung“ hat. Ob die vollständige Übersetzung der Unterlagen Aufgabe Tschechiens oder Österreichs (bzw. Niederösterreichs) ist, muss im Einklang mit Art. 3 Ab 8 der Konvention geklärt werden.*

*-In der Zusammenfassung fehlen Aussagen zu den möglichen grenzüberschreitenden Wirkungen, auch in der tschechischsprachigen Volltextversion. Dies steht im Widerspruch zu Art. 3 Abs 2 der Espoo-Konvention. Im Zusammenhang zumindest mit der nötigen wohl gemeinsam erfolgenden Planung eines neuen Grenzübergangs muss der Austausch mit österreichischen Behörden und Fachleuten erfolgt sein. Den Projektwerbern müssen daher weitgehendere Informationen vorliegen.*

*- Dokumente, die auf grenzüberschreitende Effekte speziellen Bezug nehmen, wurden nicht vorgelegt.*

*-Eine Bekanntgabe der tschechischen Materiengesetze, nach denen die Bewilligungen erteilt werden sollen, ist ebenfalls nicht erfolgt.*

*- Es wurden keine Angaben über den aktuellen und künftigen Verfahrensablauf bekannt gegeben, insbesondere zu den Fragen, wo das gegenständlich Verfahren genau läuft, welche Verfahrensschritte im einzelnen vorgesehen sind, sowie welche Verfahren sonst noch und an welcher Stelle laufen bzw. beabsichtigt sind.*

*-Weiter ist den Unterlagen nicht zu entnehmen, ob und wenn ja welche Alternativen einschließlich der Unterlassung, zum Vorhaben einer autobahnartigen Schnellstraße geprüft wurden bzw. geprüft werden sollen. Diese Prüfungsergebnisse müssen jedoch Bestandteil der Unterlagen für den gegenständlichen Verfahrensschritt sein (vgl. Art. 4 iVm Anhang II sowie Art. 5 der Espoo-Konvention). Auch müssten Ausführungen über die Prüfung „anderer Lösungsmöglichkeiten“ nach österreichischem Recht (§ 6 Abs 1 Z 2 des UVP-G) bereits Bestandteil der Umweltverträglichkeitserklärung sein. Im Sinne der Gegenseitigkeit sollte dies daher auch im vorliegenden Fall so gehandhabt und im der UVE entsprechenden Verfahrensschritt nach tschechischem Recht behandelt werden. Entsprechende Unterlagen fehlen jedoch vollständig, auf die Vorlage im Wege einer Nachreichung wird besonderer Wert gelegt.*

*-Nicht zuletzt fehlen Informationen und Aussagen zur Frage der Position von österreichischen Nachbarn/Anrainern im Verfahren. Im umgekehrten Fall (Projekt in Österreich, Auswirkungen in Tschechien) wären die AnrainerInnen im Nachbarstaat von der österreichischen Behörde im gesamten UVP-Verfahren direkt einzubinden. Es wird daher um konkrete Beantwortung der Frage ersucht, wie im gegenständlichen Fall Nachbarn über den Verfahrensverlauf informiert werden und wo sie ihre Rechte geltend machen können. Im Sinne der Gegenseitigkeit wäre die direkte Einbindung von Nachbarn sicherzustellen, dies möge auch seitens des Landes Niederösterreich bei den tschechischen AnsprechpartnerInnen nachdrücklich festgehalten werden. ^*

2. In **inhaltlicher Hinsicht** wird folgendes festgehalten:

Das überhaupt ein Verfahren gemäß Espoo-Konvention eingeleitet wurde, bedeutet, dass das Vorhaben (vgl. Art. 3 der Konvention) auch nach Ansicht des tschechischen Projektwerbers „erheblich Auswirkungen auf die Umwelt Österreichs“ haben könnte. D.h. es könnten signifikante Einwirkungen auf Schutzgüter im Sinne vom §1 Abs. 1 Z1 des österreichischen UVP-Gesetzes zu erwarten sein, das sind

- + Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
- +Boden, Wasser, Luft und Klima,
- +Landschaft und
- + Sach- und Kulturgüter,

wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind.

Näheres ist den vorliegenden Unterlagen jedoch nicht zu entnehmen, schon gar nicht den in deutscher Sprache vorliegenden. Dies steht nicht im Einklang mit der Espoo-Konvention, da real mit erheblichen Auswirkungen zu rechnen ist, unter anderem aus folgenden Gründen:

- + Die Trassenführung erreicht im Bereich des geplanten neuen Grenzübergangs westlich von Kleinhaugsdorf österreichisches Staatsgebiet. Somit ist jedenfalls von signifikanten negativen Auswirkungen auch auf österreichisches Staatsgebiet auf die Luftqualität, auf die Böden und den Grundwasserhaushalt sowie von grenzüberschreitend relevanten Auswirkungen auf die Landschaft in diesem Bereich und seiner Umgebung auszugehen.

- + Eben solche Auswirkungen zumindest auf Luftqualität und Böden sind infolge der Hauptwindrichtung im Zusammenhang mit dem über etwa 15 Kilometer nur wenige Kilometer von der Staatgrenze entfernt angestrebten Trassenverlauf nordwestlich von Znaim/Znojmo auch auf österreichischem Staatsgebiet zu erwarten.

- + Auf österreichischem Territorium könnten zudem hochwertigste regionale Schutzgüter im Umweltbereich massiv beeinträchtigt werden. So – etwa im Fall eines (LKW)Unfalls mit Gefahrgütern bei der Thayaquerung – die u.a. nach Ramsar-Konvention und EU-Richtlinien geschützten nachfolgenden Flussläufe und Auegebiete der Thaya und March sowie die nur etwa 15 Flusskilometer unterhalb der geplanten Thayaquerung liegenden Flussabschnitte auf österreichischem Staatsgebiet bzw. entlang der Staatsgrenze.

- + Eine Beeinträchtigung des „Inter-Nationalparks Thayatal/Podyji“, eines besonders hochwertigen, grenzüberschreitenden Schutzgebietskomplexes, ist durch die teilweise im Nahbereich und jedenfalls in der Hauptwindrichtung zum Schutzgebiet verlaufende Trassenführung im Raum nordwestlich von

Znaim/Znojmo in Hinblick auf Schutzgüter im Sinne von § 1 Abs. 1 Z1 des österreichischen UVP-Gesetzes zu erwarten.

+ Die fehlenden Aussagen zur Möglichkeit/Gefahr einer Kumulierung des Vorhabens mit anderen Entwicklungen sind gerade im Hinblick auf den grenznahen Raum realitätsfern.

+ Insbesondere wird im gegenständlichen Verfahren der offenkundig kumulative Zusammenhang zwischen dem Schnellstraßenprojekt und dem in Realisierung befindlichen „Designer Outlet“ in Hate negiert. Im unmittelbaren Nahbereich des bestehenden und künftigen Grenzübergangs Kleinhaugsdorf/Hate ist nämlich zusätzlich zu den bereits vorhandenen Großstrukturen des Einzelhandels und der Gastronomie die Errichtung eines großdimensionierten „Designer Outlets“ („Freeport Designer Outlet at Excalibur City“) in Vorbereitung. Diese wird den verfügbaren Informationen zufolge mit zusätzlichen 22.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und in einer ersten Ausbaustufe zusätzlichen 1000 Parkplätzen ein Verkehrserreger erster Ordnung mit massiven negativen grenzüberschreitenden Umweltwirkungen sein. Für dieses Projekt wurde bisher jedoch keinerlei grenzüberschreitendes Prüfverfahren, sondern inoffiziellen Angaben zufolge bloß 1998 eine Prüfung nach tschechischem Recht durchgeführt. Ob das derzeit in Hate bereits in Realisierung befindliche Projekt dem damals geprüften Projekt entspricht, ist überdies nicht belegt. Bei diesem „Designer Outlet“, das von weiteren Supermärkten etc. ergänzt werden soll, sind Öffnungszeiten von 8 bis 22 Uhr an 365 Tagen im Jahr (!) vorgesehen. Weiters sind besonders günstige Verkaufspreise in Aussicht genommen, die offenkundig darauf abzielen, Kundschaft aus dem Großraum Wien abzuziehen, die derzeit das wesentlich kleinere und an österreichische Ladenschlussregelungen und Arbeitsrechtsstandards gebundene Designer Outlet in Parndorf östlich von Wien frequentieren. Angesichts dieses gewaltigen räumlichen Einzugsbereichs sind grenzüberschreitend nachteilige Wirkungen auf Bereich wie Lärm, Wochenendruhe, Rekreation, Tourismus etc. zu erwarten, die in den vorliegenden Unterlagen keine Aufnahme und Prüfung erfahren haben. Vor allem sind jedoch beträchtliche grenzüberschreitende Verkehrserregerereffekte zu erwarten. Es wird daher mit Nachdruck eingefordert, das grenzüberschreitende UVP-Verfahren auf das Designer Outlet und die kumulativen Wirkungen zwischen diesem und dem Schnellstraßenprojekt E 59 zu erweitern.

+ Schließlich sind den Unterlagen keine Aussagen zu den Wechselwirkungen zwischen den nunmehr gleichzeitig betriebenen Projekten A5/R52 und LH303-LH2/E59, auch hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die erwähnten Schutzgüter zu entnehmen. Die dadurch berührten Fragen werden schon im Rahmen der innerstaatlichen tschechischen Prüfverfahren in inkonsistenter Weise abgehandelt, etwa was Angaben zur erwartbaren Verkehrsbelastung an den beiden Straßenachsen anbelangt. Die Errichtung von zwei Transitachsen im Autobahnquerschnitt im Abstand von nur 40-50 km wird jedoch

grenzüberschreitende kumulative Risiken und Wirkungen haben, insbesondere auf die Thaya und die in ihrem Verlauf situieren Schutzgebiete (und damit auch auf österreichischem Gebiet).

+ In diesem Zusammenhang sind aufgrund der komplexen Zusammenhänge des Vorhabens mit anderen grenzüberschreitend wie innerstaatlich wirksamen Vorhaben des Verkehrsinfrastrukturausbaus fundierte Aussagen zu projektübergreifenden Fragen der gegenwärtigen Infrastruktur-Ausbauprogramme in der Region Weinviertel-Südmähren einzufordern. Dazu ist auf Art. 2 Abs 7 der Espoo-Konvention zurückzukommen, wonach Tschechien und Österreich „in angemessenem Umfang...bestrebt sein (werden), die Grundsätze der Umweltverträglichkeitsprüfung auf Politiken, Pläne und Programme anzuwenden.“ Dies erschiene im vorliegenden Fall besonders geboten.

Kommentar:

Das Ausmaß der Umweltauswirkungen auf Österreich wäre in keinem Fall höher als das der Umweltauswirkungen in der CR.

Die Straße existiert bereits im jetzigen Zustand, das Vorhaben stellt im wesentlichen eine Modernisierung dar. Es wird keine neue, bisher nicht existierende Verbindung gebaut werden.

Da wir zum Vorhaben als ganzes in vorliegender Form (in der Kategorie „Schnellstraße“) im Rahmen dieses Gutachtens eine negative Stellungnahme erteilen, vor allem aufgrund übermäßiger Auswirkungen auf Natur und Landschaft auf dem Gebiet der Tschechischen Republik und einer überdimensionierten Straße, halten wir es nicht für notwendig, die Umweltauswirkungen genauer zu präzisieren, auch nicht auf internationaler Ebene.

**5.51. Grüne im Niederösterreichischen Landtag**

Stellungnahme vom 11.4.2003

*Wiederholung von Einwendungen Nr. 117-119*

Kommentar:

s. Antworten auf Einwendungen Nr. 117-119

**5.52. Grüne Partei, Wien**

Stellungnahme vom 11.4.2003

*Wiederholung von Einwendungen Nr. 117-119*

Kommentar:

s. Antworten auf Einwendungen Nr. 117-119

### **5.53. Klub der Grünen im Rathaus, Wien**

Stellungnahme vom 11.4.2003

*Wiederholung von Einwendungen Nr. 117-119*

#### Kommentar:

s. Antworten auf Einwendungen Nr. 117-119

### **5.54. Grüne Partei, Wien**

Stellungnahme vom 11.4.2003

*Wiederholung von Einwendungen Nr. 117-119*

#### Kommentar:

s. Antworten auf Einwendungen Nr. 117-119

### **5.55. Stadtamt Tulln**

Stellungnahme vom 9.4.2003

*Einwendungen Nr. 120:*

*Die gegenständliche Schnellstraße, die auf Österreichischer Seite möglicherweise ebenso durch eine Schnellstraße verlängert werden soll, ebenfalls vierspurig mit Trennung in der Mitte, wird an der Grenzstelle Kleinhausgsdorf eine LKW Abfertigung haben. Dieser grenzüberschreitende Straßenzug, der ausdrücklich als wichtige Verbindung nach Wien gedacht ist, wird aber aus dem österreichischen LKW Mautsystem ausgenommen sein, das heißt dort fahrende LKW bezahlen in Österreich keine LKW-Maut. Es ist somit zu erwarten, dass diese Strecke aus Ersparnisgründen von LKWs vermehrt benützt werden wird und es zu einem nicht berücksichtigten Verlagerungseffekt von LKW-Verkehr zur erwähnten Schnellstraße auf österreichischem Gebiet kommen wird. Dies wird zu einer, bislang zu wenig berücksichtigten, Belastung der Bevölkerung im Weinviertel führen. Hieraus folgt, dass das Projekt der Errichtung einer Schnellstraße zwischen Jihlava und Hate nur dann umfangreich beurteilt werden kann, wenn auch die grenzüberschreitend auftretenden Verkehrseffekte und die hieraus allfällig notwendig werdenden Straßenbauten auf österreichischem Gebiet eingehend berücksichtigt werden. Die Planunterlagen hätten daher auch auf die Verkehrsbelastungen in Österreich einzugehen und Alternativen darzustellen.*

#### Kommentar:

Da wir – zum Vorhaben als ganzes in vorliegender Form (in der Kategorie „Schnellstraße“) im Rahmen dieses Gutachtens eine negative Stellungnahme

erteilen, halten wir es nicht für notwendig, die grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen zu präzisieren.

*Einwendungen Nr. 121*

*Der durch den Ausbau und die fehlende Maut zu erwartende Verkehr wird nicht nur im Weinviertel zu schweren Belastungen führen sondern auch bei der Einfahrt nach Wien und bei der Donauquerung (gleich ob diese nun bei Wien oder z.B. bei Traismauer erfolgt) zu gravierenden Problemen führen. Das Schnellstraßenprojekt Jihlava-Hate ist zudem bezüglich der unterstellten Verkehrsprognosen auf die Verkehrsprognosen für die Achse Brno-Wien abzustimmen und Alternativen auszuarbeiten und darzustellen.*

Kommentar:

Die Trassierung der Straße, bzw. die Dimension der Straße selbst und die Lage des Grenzübergangs muss Gegenstand der nationalen Verkehrsbehörden sein und geht über den Rahmen der UVP hinaus.

Die Straße existiert bereits im jetzigen Zustand, das Vorhaben stellt im wesentlichen eine Modernisierung dar. Es wird keine neue, bisher nicht existierende Verbindung gebaut werden.

Da wir zum Vorhaben als ganzes in vorliegender Form (in der Kategorie „Schnellstraße“) im Rahmen dieses Gutachtens eine negative Stellungnahme erteilen, vor allem aufgrund übermäßiger Auswirkungen auf Natur und Landschaft auf dem Gebiet der Tschechischen Republik und einer überdimensionierten Straße, halten wir es nicht für notwendig, die Umweltauswirkungen genauer zu präzisieren, auch nicht auf internationaler Ebene.

*Einwendung Nr. 122:*

*Dieses Schnellstraße kann nicht unabhängig vom geplanten, bzw. in Bau befindlichen Factory-Outlet bei Kleinhaugsdorf / Excalibur City betrachtet werden. Das geplante bzw. nahezu fertig gestellte Factory-Outlet-Center ist zwingend in die gegenständlich UVP einzubeziehen, da es ein unikater Verkehrserreger ist, die Schnellstraße auf tschechischem Gebiet als Zubringer angesehen werden kann und aus der entstehenden Besucherfrequenz grenzüberschreitende negative Umweltfolgen mit Sicherheit auftreten werden. Dies betrifft vornehmlich die Lärmbelastung durch den Zu- und Wegfahrverkehr, die Emissionen der Anlage selbst, als auch des Verkehrs zum und vom Factory-Outlet-Center. Auf Grund seiner Größe, der möglichen Mehrwertsteuerrückvergütung und der weitaus liberaleren Öffnungszeiten als in Österreich wird dieses Outlet ein sehr starker Kundenmagnet sein. Bedenkt man, dass das deutlich kleinere Outlet in Pardorf ca. 3 Millinen Kunden pro Jahr anzieht, dann ist damit zu rechnen, das*

*das Outlet in der Excalibur City, aus oben erwähnten Gründen bedeutend mehr Besucher anziehen wird; es kann mit 4 bis 6 Millionen Besuchern pro Jahr gerechnet werden. Dieses Outlet stellt, vor allem in Verbindung mit den geplanten Schnellstraßen (die in der Tschechischen Republik und die auf der österreichischen Seite), eine dramatische Verschlechterung der Situation in Österreich, im Besonderen im Weinviertel dar;*

*- Der Verkehr wird dramatisch zunehmen und eine bedeutende Verschlechterung der Umweltsituation im Weinviertel mit sich bringen. Solange die Ortsumfahrungen in Österreich noch nicht fertig gestellt sind, wird es zu einer unerträglichen Belastung der Bevölkerung kommen, vor allem wird, auf Grund der Öffnungszeiten im Outlet, nun auch während des Wochenendes ein dauernder Verkehrsstrom durch die Ortschaften des Weinviertels, Richtung Kleinhauzdorf ziehen. Ebenso sind aber die Belastungen auf tschechischer Seite in den UVP-Dokumenten nicht dargestellt und entziehen sich daher einer Prüfung, wenngleich sowohl aufgrund der Gesetzeslage in Tschechien und Österreich zwingend vorgeschrieben.*

*- die günstigen Preise und die erwähnten Öffnungszeiten – auch am Wochenende und Sonntag – werden zu einem Strukturwandel im Handel im Weinviertel, bis nach Wien, aber auch in Tschechien führen und damit im ohnehin strukturschwachen Wienviertel einen enormen wirtschaftlichen Schaden verursachen. Der wirtschaftliche Schaden, den das Outlet in Südmähren verursachen wird ist ebenso nicht dargestellt.*

*- Die Ladenöffnungszeiten, die sich nach den Gesetzen der Tschechischen Republik richten, stellen eine Bedrohung des arbeitsfreien Sonntags (ein allgemeiner Grundkonsens in Österreich) in Niederösterreich dar; Darüber hinaus werden wahrscheinlich die meisten Geschäfte im weiteren Einzugsbereich des Outlet in Excalibur City darauf dringen auch am Sonntag geöffnet haben wollen Dies führt zu einem Aufweichen des Prinzips des arbeitsfreien Sonntags und zu bedeutenden Mehrbelastungen sowohl der Geschäftsinhaber, als auch der Angestellten.*

#### Kommentar:

Wir sehen es nicht so, dass die Errichtung der Straße eine „Zubringerstraße“ zu den Kaufhäusern darstellt. Es handelt sich um eine internationale Straße, die bereits jetzt existiert und die Verkehrsverhältnisse nicht verändert. Es handelt sich nur um eine Modernisierung.

Tatsachen betreffend Öffnungszeiten, Preisniveaus u.ä. sind nicht Gegenstand einer UVP.

Da wir zum Vorhaben als ganzes in vorliegender Form (in der Kategorie „Schnellstraße“) im Rahmen dieses Gutachtens eine negative Stellungnahme erteilen,

halten wir es nicht für notwendig, die Umweltauswirkungen genauer zu präzisieren, auch nicht auf internationaler Ebene.

*Einwendung Nr. 123:*

*Es wird beantragt, dass die oben erwähnten Punkte und Überlegungen, besonders auch das Projekt des Oulets in Excalibur City in die grenzüberschreitende UVP aufgenommen werden. Die Projektunterlagen sind so zu erweitern, dass auf österreichischer Seite auftretende Verkehrsplanungen gemeinsam in einer grenzüberschreitenden UVP verhandelt werden können. Die hiermit in Zusammenhang stehenden Beeinträchtigungen von Umweltschutzziele wären gemäß der österreichischen und tschechischen Gesetzeslage umfassend darzustellen.*

*Es wird um dringende Prüfung des Projektes Factory-Outlet-Center ersucht, wobei auf folgende Punkte besonders eingegangen werden soll:*

*- Warum wurde der Bau und Betrieb des Factory-Outlet-Centers obwohl seiner nach UVP-pflichtig, bislang keiner grenzüberschreitenden UVP unterzogen.*

*- Sind Erweiterungsprojekte der Excalibur City/ Factory-Outlet-Center bekannt, die als zusätzliche Erweiterung angesehen werden können, welche dem österreichischen und tschechischen UVP-Recht nach zwingend zu einer grenzüberschreitenden UVP führen müssten,*

*- Das Factory-Outlet-Center, wie auch allfällige Erweiterungsprojekte im Gebiet zwischen dem österreichischen und tschechischen Grenzübergang zwischen Kleinhaugsdorf und Hate sind in die UVP miteinzubeziehen. Die Darstellung der Effekte auf Umweltschutzgüter durch Flächenverbrauch, Emissionen des Betriebs, verkehrsbedingte Emissionen aber auch die Effekte auf den Handel in Südmähren und im Weinviertel in wirtschaftlicher, arbeitsmarktpolitischer, fiskalpolitischer Sicht wären darzustellen.*

*- Eine Betriebsbewilligung für das Factory-Outlet-Center ist solange nicht zur erteilen, bis obige Fragen geklärt wurden und österreichische Parteien durch das unmittelbar österreichische Interessen berührende (allein aufgrund der Lage und verkehrsmäßigen Belastung für Österreich) effektive Parteistellung zugesprochen haben werden.*

*- Die UVP-Unterlagen sind jeweils umfassend in den Sprachen Tschechisch und Deutsch den betroffenen Parteien beiderseits der Staatsgrenze zugänglich zu machen. Die derzeit vom Land Niederösterreich in deutscher Sprache aufgelegten Teile der tschechischen UVP-Dokumentation erlauben keine Prüfung der betroffenen Parteienrechte. Hierdurch werden die Bürgerrechte in einem Ausmaß verletzt, welches das gegenständlich Verfahren in Frage stellt.*

*- Es ist weiters darzustellen, inwieweit das derzeitige Verfahren den internationalen Rechtsnormen (Aarhus-Konvention, ESPOO-Konvention) entspricht bzw. warum und betroffenen Parteien die durch internationales Recht zugebilligten Informationen durch die vermeintliche willkürliche und lediglich*

*auszugsweise Übersetzung von tschechischen UVP-Dokumenten vorenthalten wird.*

*- Es fehlen die lt. internationalem Recht zwingend vorgeschriebenen Informationen zur tschechischen Rechtslage, deren zufolge verfahrensgegenständliche Bewilligungen erteilt werden sollen. Hieraus entsteht ein bedeutender Formfehler, der eine neuerliche Durchführung des grenzüberschreitenden UVP-Verfahrens angezeigt erscheinen lässt.*

Kommentar:

Für das Objekt „Factory Outlet“ wurde ein UVP-Verfahren durchgeführt und vom (ehemaligen) Kreisamt Znojmo am 15.10.1997 eine positive Stellungnahme erteilt. Damit wurde die UVP praktisch abgeschlossen.

**5.56. Landesregierung Niederösterreich (Hier liegt eine Verwechslung im tschechischen Original vor: Die folgende Stellungnahme ist von der WUA, die an die NÖ Landesregierung geschickt wurde.)**

Stellungnahme vom 10.4.2003

*Einwendung Nr. 124:*

*Nach der Zusammenfassung der Unterlagen in deutscher Sprache ist Gegenstand der Beurteilung durch die Tschechische Behörde die Errichtung einer Schnellstraße Hate – Znojmo – Jihlava als europäische Fernstraße E-59. Es soll sich dabei um den Neubau einer vierspurigen Schnellstraße mit getrennten Fahrtrichtungen handeln.*

*Dazu ist fest zu halten, dass gemäß § 10 Abs. 6 des Bundesgesetzes über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsgesetz 2000-UVP-G 2000), BGBl. Nr. 679/1993 i.d.g.F. unter dort näher geregelten Voraussetzungen und durch den Verweis auf § 9 leg. cit. die Behörde der Standortgemeinde eine Ausfertigung des Genehmigungsantrages, der in § 5 Abs. 1 genannten Unterlagen („die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung) zu übermitteln hat, wobei diese bei der Behörde und bei der Gemeinde zur öffentlichen Einsicht aufzulegen sind.*

*Dadurch erfolgt die spezielle Transformation der Bestimmung des Artikel 3 Abs. 8 des Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen, BGBl. III Nr. 201/1997 in das innerstaatliche Recht.*

*Nach der allgemeinen Bestimmung des Artikels 2 Abs. 6 des zitierten Übereinkommens stellt die Ursprungspartei sicher, dass die Öffentlichkeit der betroffenen Partei gleichwertige Möglichkeiten zur Mitwirkung erhält, wie die Öffentlichkeit der Ursprungspartei.*

*Es ist daher die Regelung des § 10 Abs. 6 UVP-G 2000 staatsvertragskonform dahingehend auszulegen, dass die dort genannten Unterlagen in deutscher Sprache aufzulegen sind.*

*In der gegenständlichen Kundmachung des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung wird jedoch ausgeführt, dass (lediglich) eine Zusammenfassung dieses Vorhabens in deutscher Sprache, sowie die gesamte Dokumentation zur Umweltverträglichkeit in tschechischer Sprache aufliegen.*

*Insbesondere die für eine Beurteilung der grenzüberschreitenden Auswirkungen wesentlichen Angaben über dortige Schutzgebiete und Schutzzonen, die erwarteten Belastungen der Luft, die Einflüsse auf Ökosystem sind daher der tschechischen Sprache nicht mächtigen BürgerInnen nicht zugänglich. Diesbezüglich kann wohl nicht von einer gleichwertigen Möglichkeit der Mitwirkung gesprochen werden.*

*Aus der Zusammenfassung sind auch Angaben über die erwarteten Verkehrsfrequenzen und die Zusammensetzung des auftretenden Verkehrs nicht ersichtlich.*

*Diesbezüglich ist auch darauf hinzuweisen, dass eine bereits in Bau befindliche Designer Outlet Mall der Firma „Freeport Leisure plc.“ mit einer Verkaufsfläche von über 22 000 m<sup>2</sup> offensichtlich in keinsten Weise Eingang in das zu beurteilende Projekt gefunden hat. Laut Medienberichten soll dieses Projekt 4 Millionen Besucher jährlich anziehen.*

*Um Auswirkungen auf die Umwelt umfassend beurteilen zu können und das anzustrebende möglichst hohe Maß an Beschränkungen negativer Umwelteinflüsse nicht durch die Aufteilung von Gesamtkonzepten in mehrere Abschnitte, die nacheinander jeweils für sich allein betrachtet werden, zu gefährden, hat der Rat der Europäischen Union nicht zuletzt als Reaktion auf zahlreiche Urteile des Europäischen Gerichtshofes (vgl. beispielsweise die Rechtssache C-392/96 – Irische Moore) in der Richtlinie 97/11/EG vom 3. März 1997 zur Änderung der Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten im Rahmen der Änderung des Artikels 4, sowie durch des neu eingeführten Anhang III die Kumulierung mit anderen Projekten ausdrücklich festgelegt.*

*Eine derartige zur Erreichung der mit dem Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen verfolgten Ziele dringend notwendige Änderung desselben hat bis dato nicht stattgefunden.*

*Auf Grund des Fehlens von Angaben über die erwartete Auslastung der Schnellstraße, wobei das in Bau befindliche Einkaufszentrum als verkehrsauslösender Faktor einzubeziehen wäre, ist es für die Öffentlichkeit nahezu unmöglich die grenzüberschreitenden Auswirkungen zu beurteilen.*

*In der vorliegenden Zusammenfassung der Unterlagen des gegenständlichen tschechischen Vorhabens wird dieses mehrmals als international bedeutende Verkehrsader und kürzeste Verbindung zwischen Prag und Wien bezeichnet.*

*Medienmitteilungen zu Folge ist mittelfristig der Bau einer vierspurigen Schnellstraße von Stockerau nach Kleinhaugsdorf als Verlängerung des nun zu beurteilenden Projektes in Niederösterreich geplant.*

*Betrachtet man alle genannten Faktoren gemeinsam, so ist auch für Wien mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen einerseits durch Zunahme des LKW-Verkehrs aus der Republik Tschechien und andererseits durch den Einkaufstourismus in das Einkaufszentrum bei Kleinhaugsdorf zu rechnen.*

*In Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG des europäischen Parlamentes und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme führte das Land Wien eine strategische Umweltprüfung für den Entwicklungsraum im Nordosten Wiens (SUPER NOW) durch.*

*Ziel dieses Verfahrens war das gemeinsame Entwickeln eines harmonisierten Gesamtbildes für die Raum – und Verkehrsentwicklung in diesem Gebiet, wobei auch die angrenzenden niederösterreichischen Umlandgemeinden Langenzersdorf, Bisamberg, Hagenbrunn, Gerasdorf bei Wien, Deutsch Wagram, Aderklaa, Raasdorf und Groß-Enzersdorf miteinbezogen wurden. Ein wesentliches Element war die Öffentlichkeitsbeteiligung und Information.*

*Dabei wurde auch der geplante Bau der Nord Autobahn A5 von Eibesbrunn nach Drasenhofen berücksichtigt. Nachdem nun in geringer Entfernung eine weitere Schnellstraße als Lückenschluss der Verbindung zwischen Prag und Wien geplant ist, wären die bereits oben geforderten Angaben über die Verkehrsbelastung auf dem Gebiet der Tschechischen Republik einschließlich des dort erwarteten Zustromes in das Einkaufszentrum zur Prognose der insgesamt zu erwartenden Umwelteinwirkungen unbedingt erforderlich.*

#### Kommentar:

Die Trassierung der Straße, bzw. die Dimension der Straße selbst und die Lage des Grenzübergangs muss Gegenstand der nationalen Verkehrsbehörden sein und geht über den Rahmen der UVP hinaus.

Dem Vorhaben als ganzes in vorliegender Form (in der Kategorie „Schnellstraße“) erteilen wir im Rahmen dieses Gutachtens eine negative Stellungnahme.

**5.57. Ing. Franz Zinggl und Frau Brigitte Rad, Bergau**  
Stellungnahme vom 8.4.2003

*Wiederholung von Einwendungen Nr. 120-123*

Kommentar:

s. Antworten auf die Einwendungen Nr. 120 bis 123.

**5.58. Dr. Oskar Luger, Hollabrunn**  
Stellungnahme vom 8.4.2003

*Wiederholung von Einwendungen Nr. 120-123*

Kommentar:

s. Antworten auf die Einwendungen Nr. 120 bis 123.

**5.59. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe  
Raumplanung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Naturschutz**  
*Stellungnahme vom 18.3.2003*

*Einwendung Nr. 125:*

*Von Seiten der Abteilung Naturschutz werden gegen die geplante Straße für motorisierte Fahrzeuge E59 auf dem Gebiet der Tschechischen Republik keine Einwände erhoben.*

Kommentar:

Aus der Einwendung entstehen keine weiteren Bedingungen.

Dem Vorhaben als ganzes in vorliegender Form (in der Kategorie „Schnellstraße“) erteilen wir im Rahmen dieses Gutachtens eine negative Stellungnahme.

***Auswertung der Stellungnahmen zur Dokumentation – Zusammenfassung:***

Es gab eine Reihe von Stellungnahmen zur Dokumentation. Neben zustimmenden oder klärenden gab es auch kritische Stellungnahmen. Diese lassen sich in zwei Kategorien einteilen:

- Einwendungen zur Erstellung der Dokumentation und ihrem sachlichen Inhalt,
- Einwendungen gegen die konzeptionelle Verkehrslösung, die Raumplanungsdokumentation und andere Vorhaben.

Einwendungen zum Inhalt der Dokumentation werden in diesem Gutachten behandelt. In Hinblick darauf, dass wir für das Vorhaben als ganzes (d.h. in beiden Varianten „Basis“ und „Třebíč“ in der vorliegenden Form (d.h. in der Kategorie „Schnellstraße“) dem Umweltministerium eine negative Stellungnahme vorschlagen, hielten wir es für nicht notwendig, Einwendungen zu den vorliegenden Varianten in einigen Fällen im Detail zu behandeln.

Die Behandlung der Einwendungen zur konzeptionellen Verkehrslösung (auf internationaler Ebene) kann allerdings nicht im Rahmen dieses Gutachtens stattfinden. Dies betrifft auch andere Vorhaben (Handelsaktivitäten in der Nähe des Grenzübergangs Hate), die außerhalb des Rahmens dieses Gutachtens gelöst werden müssen.

## **6. Schlussfolgerungen der Autoren des Gutachtens**

Gegenstand dieses Gutachtens ist die UVP-Dokumentation ausgearbeitet von der Firma DHV CR GmbH Praha. Berechtigter Autor der Dokumentation ist Dr. Ivo Staněk, fachliche Befähigung MŽP ČR GZ 8200/1309/OPV/93. Termin für die Ausarbeitung der Dokumentation war Juli 2001.

Die Dokumentation wurde vom Projektwerber (Vereinigung für die Errichtung der Schnellstrasse Hatě – Znojmo – Jihlava, vertreten durch die Stadt Třebíč) der kompetenten Behörde, d.h. dem Umweltministerium vorgelegt, gemäß §19 des Gesetzes Nr. 244/1992 Slg., über die Umweltverträglichkeitsprüfung für die Verhandlung des Vorhabens unter Umweltaspekten und die Stellungnahme zum geprüften Vorhaben gemäß § 11 des zitierten Gesetzes.

Aufgabe des Gutachtens ist:

- Bewertung der Dokumentation gemäß §9 des Gesetzes Nr. 244/92 Slg. bedeutet:
  - Bewertung der Vollständigkeit der Dokumentation,
  - Bewertung der Vollständigkeit bei der Feststellung aller positiven und negativen Auswirkungen,
  - Bewertung der verwendeten Bewertungsmethoden und der Vollständigkeit der Eingangsinformationen,
  - Bewertung der geplanten technischen Lösung,
  - Bewertung der Varianten,
  - Bewertung der geplanten Maßnahmen zur Beschränkung der negativen Auswirkungen
- Bewertung und Beantwortung der Stellungnahmen der staatlichen Verwaltungsbehörden, der Gemeinden und der Öffentlichkeit zur Dokumentation,
- Vorschlag für die Stellungnahme der zuständigen Behörde

Die Ergebnisse des Gutachtens fassen wir wie folgendermaßen zusammen:

Die Dokumentation ist vollständig und enthält alle vom Gesetz vorgeschriebenen Teile. Im Rahmen der einzelnen Bereiche (Kapitel) sind alle Angaben angeführt, die für eine UVP notwendig sind. Die Dokumentation wurde eher auf einer konzeptionellen (strategischen) Ebene als auf Projektebene (taktischer Ebene) erstellt, wie es der Autor allerdings auch ankündigt. Daraus ergibt sich eine

niedrigere Differenzierungsfähigkeit. Geringfügige Vorbehalte kann man (stellenweise) gegenüber der zu starken Verallgemeinerung der Angaben haben. Im allgemeinen wurde die Dokumentation auf einem sehr guten Niveau ausgearbeitet.

Die Dokumentation befasst sich mit allen wesentlichen Umweltauswirkungen, wenn auch wie bereits gesagt, oft nur konzeptionell. Es wurden keine wesentlichen Fehler und Widersprüche bei den Analysen der Auswirkungen auf die einzelnen Umweltbereiche festgestellt. Einen Widerspruch sehen wir allerdings bei der Interpretation der Schlussfolgerungen dieser Analysen, und das vor allem in der Überschätzung der positiven Auswirkungen auf die sozioökonomischen Auswirkungen auf die Bevölkerung und in der Unterschätzung der negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Diese Tatsachen werden wir noch weiter unten kommentieren.

Für die Ausarbeitung der einzelnen Teilbereiche der Dokumentation wurden adäquate methodische Vorgangsweisen verwendet, die angewendeten Bewertungsmethoden führen zu akzeptablen Schlussfolgerungen und es gibt dazu keine nennenswerten Kritikpunkte. Wie jedoch bereits gesagt, sehen wir einen Widerspruch bei der Auswertung des Verhältnisses zwischen diesen Bereichen, und das vor allem bei der Beziehung zwischen den Auswirkungen von Natur und Landschaft gegenüber den Auswirkungen auf den Verkehr (und den Auswirkungen auf sozioökonomische Fakten).

Doch gerade in der Bewertung des Verhältnisses der Lösung von Verkehr und Umwelt sehen wird den entscheidenden Faktor. Das Verhältnis von technischer Lösung der geprüften Straße und Umwelt muss man unter zwei Aspekten sehen, die in einigen Aspekten gegensätzlich sind (oder sein können):

- Aspekt der Auswirkungen auf die Bevölkerung,
- Aspekt der Auswirkungen auf Natur und Landschaft.

Es ist offensichtlich, dass die geprüfte Schnellstrasse ein Zweckbau ist, dessen Ziel die verbesserte verkehrstechnische Anbindung an das angrenzende Gebiet ist, d.h. es sollen die Bedingungen für die menschlichen Aktivitäten verbessert werden. Das ist ohne Zweifel eine positive Folge. Diese wird allerdings um den Preis eines Kompromisses beim Umweltschutz erzielt werden. Daher muss der verkehrstechnisch positive Beitrag des Baus (in der geprüften Lösungsvariante) gegenüber den Abstrichen beim Umweltschutz abgewogen werden.

Das Maß für die Bewertung der direkten Auswirkungen auf die Bevölkerung ist die Einhaltung der Grenzwerte, die in den relevanten Gesetzen, bzw. Hygienevorschriften festgeschrieben sind. Diese Bedingungen sind im geprüften Fall erfüllt (bzw. erfüllbar) und bei keiner der beschriebenen Varianten kommt es (bei Realisierung adäquater technischer Maßnahmen) zu grenzwertüberschreitenden negativen Auswirkungen für die Bevölkerung. Die

Verbesserung der Verkehrsanbindung wird ohne Zweifel zur Verbesserung der sozioökonomischen Lage der Region und dadurch zu positiven Auswirkungen auf die Bevölkerung führen. Ebenso hätte die Verlagerung des Verkehrs von den bisherigen Durchfahrten durch Gemeinden und Städte über ungeeignete Straßen unbestritten positive Auswirkungen auf die Bevölkerung.

Die Auswirkungen auf Landschaft und Natur stehen allerdings im Gegensatz zu den positiven Auswirkungen auf die Bevölkerung. Diese Verbesserung der verkehrstechnischen Anbindung wird (bzw. würde) mit Eingriffen in die Umwelt bezahlt werden. Diese Eingriffe sind einerseits Konflikte mit dem allgemeinen Schutz von Natur und Landschaft (die Basisvariante betrifft ca. 19 bedeutende Landschaftselemente bzw. Elemente der Gebietssysteme ökologischer Stabilität, die Variante Třebíč betrifft ca. 25 bedeutende Landschaftselemente bzw. Elemente der Gebietssysteme ökologischer Stabilität), andererseits Konflikte mit dem speziellen Natur- und Landschaftsschutz (bei der Basisvariante handelt es sich um Konflikte mit ca. 4 besonders geschützten Gebieten, bzw. mit registrierten bedeutenden Landschaftselementen, die Variante Třebíč betrifft ca. 3 besonders geschützte Gebiete, bzw. registrierte bedeutende Landschaftselemente). Wahrscheinlich könnten diese Konflikte (bis zu einem gewissen Grad) mit den geeigneten technischen Lösungen für die Straße (Schaffung von Durchgängen und Migrationspfaden für Tiere, geeignete Vegetation usw.) beseitigt werden. In jedem Fall bedeutet die vorliegende Lösung einer vierspurigen Schnellstraße (in beiden Varianten) eine starke Beeinträchtigung einer wertvollen Landschaft mit zahlreichen ökologisch bedeutenden Segmenten.

Aus allen bisher durchgeführten Untersuchungen (einschließlich der Studie über die Auswirkungen der Errichtung der Schnellstrasse Hatě – Znojmo – Jihlava auf Verkehr und sozialwirtschaftliche Faktoren. DHV CR. Juli 2000.) zeigte sich, dass im Abschnitt Znojmo – Jihlava der Bedarf nach einer vierspurigen Schnellstraße nicht durch den Verkehr begründet ist, nicht einmal durch das prognostizierte Verkehrsaufkommen. Ebenso bestätigte die österreichische Seite wiederholt ihre Absicht, eine schrittweise Modernisierung der zweispurigen Straße durchzuführen. Das Vorhaben eine vierspurige Straße zu errichten ist daher verkehrstechnisch nicht ausreichend begründet (in keiner der vorgelegten Varianten), um einen Grund für einen erheblichen Kompromiss beim Natur – und Landschaftsschutz darzustellen.

Aus den genannten Gründen schlagen wir im Rahmen dieses Gutachtens dem Umweltministerium vor, für beide vorgelegten Varianten dieses Vorhabens eine ablehnende Stellungnahme zu erteilen.

Mit dieser Schlussfolgerung stellen wir allerdings nicht den Bedarf einer geeigneten Anbindung der Region Třebíč an ein höherrangiges Straßennetz zum Verwaltungszentrum der Region, Jihlava, in Frage. Für diese Verbindung muss allerdings nach einer sensibleren Lösung gesucht werden.

In diesem Sinne beantworten wir auch die Stellungnahmen zur Dokumentation von den staatlichen Behörden, den Gemeinden und der Öffentlichkeit (einschließlich der österreichischen Seite).

## 7. Vorschlag für die Stellungnahme der kompetenten Behörde

### 7.1. Identifikationsdaten

Bezeichnung:	Schnellstraße Hate- Znojmo- Jihlava
Zweck des Baus:	Errichtung einer Schnellstraße auf der Strecke der E59 im Abschnitt Hate- Znojmo- Jihlava
Beginn:	Termin nicht festgelegt
Beendigung:	Termin nicht festgelegt
Projektwerber:	Sdružení pro výstavbu rychlostní silnice Hatě - Znojmo – Jihlava (Vereinigung für die Errichtung der Schnellstraße Hate- Znojmo- Jihlava) Manželů Curieových 1093 674 01 Třebíč
Projektant:	HBH Projekt, GmbH Kabátníkova 5 602 00 Brno
Gesamtkosten:	15,22 Mrd. CZK (Basisvariante) 17,71 Mrd. CZK (Variante Třebíč) In Preisen des Jahres 2000

### 7.2. Beschreibung des Prüfungsverlaufs

#### **Dokumentation:**

<i>Autor:</i>	DHV CR GmbH Táboritská 23, 130 87 Praha
<i>Termin:</i>	Berechtigter Autor Dr. Ivo Staněk fachliche Befähigung MŽP ČR GZ 8200/1309/OPV/93 Juli 2001
<i>Schlussfolgerung:</i>	Schlussfolgerung der Dokumentation ist das Vorhaben Errichtung der Schnellstraße, zur Realisierung empfohlen die Variante Třebíč.

#### **Gutachten:**

*Autor:* INVESTprojekt NNC, GmbH  
Špitálka 16, 602 00 Brno

*Termin:* Berechtigter Autor: Ing. Petr. Mynář  
fachliche Befähigung MŽP ČR GZ  
1278/167/OPVŽ/97  
März 2004  
*Schlussfolgerung:* Schlussfolgerung des Gutachtens ist der  
Vorschlag für eine negative Stellungnahme  
des Umweltministeriums zum Vorhaben in  
beiden vorliegenden Varianten.

**Öffentliche Anhörung:**  
Wird nach Abhaltung ergänzt.

## 7.3. Schlussfolgerungen

### 7.3.1. Stellungnahme

Basierend auf den Angaben in der Dokumentation, der ergänzenden Informationen, dem Gutachten und der öffentlichen Anhörungen erteilen wir eine

*negative Stellungnahme*

zum Bauvorhaben „Schnellstraße Hate – Znojmo - Jihlava“, und das für die beiden vorgelegten Varianten, die „Basisvariante“ und die „Variante Třebíč“.

### 7.3.2. Begründung

Die geprüfte Schnellstrasse ist ein Zweckbau, dessen Ziel die verbesserte verkehrstechnische Anbindung an das angrenzende Gebiet ist, d.h. es sollen die Bedingungen für die menschlichen Aktivitäten verbessert werden. Das ist ohne Zweifel eine positive Folge. Diese wird (bzw. würde) allerdings um den Preis eines Kompromisses beim Umweltschutz erzielt werden.

Maß für die Bewertung der direkten Auswirkungen auf die Bevölkerung ist die Einhaltung der Grenzwerte, die durch die relevanten Gesetzes – bzw. Hygienevorschriften gegeben sind. Diese Bedingungen werden im geprüften Fall praktisch eingehalten (bzw. sind einhaltbar), bei keiner der geprüften Varianten kommt es (bei Realisierung der entsprechenden technischen Maßnahmen) zu negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung, die die Grenzwerte überschreiten würden. Die Verbesserung der Verkehrsanbindung führt ohne Zweifel zu einer Verbesserung der sozioökonomischen Lage des Gebiets und damit auch zu positiven Folgen für die Bevölkerung. Ebenso hätte die Verlagerung des Verkehrs, der jetzt durch Städte und Gemeinde und über ungeeignete Straßen fährt, ohne Zweifel positive Folgen für die Bevölkerung.

Die Auswirkungen auf Landschaft und Natur stehen allerdings im Gegensatz zu den positiven Auswirkungen auf die Bevölkerung. Diese Verbesserung der verkehrstechnischen Anbindung wird (bzw. würde) mit Eingriffen in die Umwelt bezahlt werden. Diese Eingriffe sind einerseits Konflikte mit dem allgemeinen Schutz von Natur und Landschaft (die Basisvariante betrifft ca. 19 bedeutende Landschaftselemente bzw. Elemente der Gebietssysteme ökologischer Stabilität, die Variante Třebíč betrifft ca. 25 bedeutende Landschaftselemente bzw. Elemente der Gebietssysteme ökologischer Stabilität), andererseits Konflikte mit dem speziellen Natur- und Landschaftsschutz (bei der Basisvariante handelt es sich um Konflikte mit ca. 4 besonders geschützten Gebieten, bzw. mit registrierten bedeutenden Landschaftselementen, die Variante Třebíč betrifft ca. 3 besonders geschützte Gebiete, bzw. registrierte bedeutende Landschaftselemente). Wahrscheinlich könnten diese Konflikte (bis zu einem

gewissen Grad) mit den geeigneten technischen Lösungen für die Straße (Schaffung von Durchgängen und Migrationspfaden für Tiere, geeignete Vegetation usw.) beseitigt werden. In jedem Fall bedeutet die vorliegende Lösung einer vierspurigen Schnellstraße (in beiden Varianten) eine starke Beeinträchtigung einer wertvollen Landschaft mit zahlreichen ökologisch bedeutenden Segmenten.

Aus allen bisher durchgeführten Untersuchungen zeigte sich, dass im Abschnitt Znojmo – Jihlava der Bedarf nach einer vierspurigen Schnellstraße weder verkehrstechnisch noch ökonomisch begründet ist, nicht einmal durch das prognostizierte Verkehrsaufkommen. Ebenso bestätigte die österreichische Seite wiederholt ihre Absicht, eine schrittweise Modernisierung der zweisepurigen Straße durchzuführen. Das Vorhaben eine vierspurige Straße zu errichten ist daher verkehrstechnisch nicht ausreichend begründet, um einen Grund für einen erheblichen Kompromiss beim Natur – und Landschaftsschutz darzustellen.

Aus den genannten Gründen schlagen wir im Rahmen dieses Gutachtens dem Umweltministerium vor, für beide vorgelegten Varianten dieses Vorhabens eine ablehnende Stellungnahme zu erteilen.

Mit dieser Schlussfolgerung stellen wir allerdings nicht den Bedarf einer geeigneten Anbindung der Region Třebíč an ein höherrangiges Straßennetz zum Verwaltungszentrum der Region, Jihlava, in Frage. Für diese Verbindung muss allerdings nach einer sensibleren Lösung gesucht werden.

### **7.3.3. Bedingungen für die weitere Vorbereitung, Errichtung und Betrieb**

In Hinblick auf die negative Stellungnahme werden keine Bedingungen festgelegt.

ENDE DES TEXTS DES GUTACHTENS