

Schnellstraße I/38 Znojmo
(Umfahrungsstraße, Bau III.) – **Hatě**

ANZEIGE DES VORHABENS
FÜR DIE
UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

Brno, September 2002

**INHALTSVERZEICHNIS
DER
ANZEIGE DES VORHABENS**

A)	ANGABEN ÜBER DEN PROJEKTWERBER	5
A.1.	DATEN ÜBER DEN PROJEKTWERBER	6
A.2.	DATEN DER DOKUMENTATION	6
A.3.	DATEN ZU DEN AUTOREN	7
B)	DATEN ÜBER DAS VORHABEN	9
B.1.	BASISDATEN	10
B.1.1.	BEZEICHNUNG DES VORHABENS	10
B.1.2.	KAPAZITÄT DES VORHABENS	10
B.1.3.	STANDORT DES VORHABENS	11
B.1.4.	CHARAKTER DES VORHABENS UND MÖGLICHE KUMULATION MIT ANDEREN VORHABEN	11
B.1.5.	BEGRÜNDUNG DES VORHABENS, STANDORT, VARIANTEN	12
B.1.6.	BESCHREIBUNG DER TECHNISCHEN LÖSUNG	13
B.2.	INPUT-DATEN	
B.2.1.	BODEN	
B.2.2.	ABNAHME UND VERBRAUCH VON WASSER	
B.2.3.	ENERGIE	
B.2.4.	ROHSTOFFQUELLEN	
B.3.	OUTPUT-DATEN	
B.3.1.	LUFTVERSCHMUTZUNG	
B.3.2.	WASSERVERSCHMUTZUNG	
B.3.3.	ABFALLMANAGEMENT	
B.3.4.	LÄRM	
B.3.5.	VIBRATION	
B.3.6.	STRAHLUNG	
B.3.7.	BEDEUTENDE TERRAINANPASSUNGEN UND EINGRIFFE IN DIE LANDSCHAFT	
C)	DATEN ÜBER DEN ZUSTAND DER UMWELT	
C.1.	AUFZÄHLUNG DER UMWELTMERKMALE DES BETROFFENEN GEBIETS	
C.1.1.	RELIEF	
C.1.2.	KLIMATISCHE BEDINGUNGEN	
C.1.3.	BÖDEN	
C.1.4.	BIOGEOGRAPHISCHE VERHÄLTNISSE	
C.1.5.	BIOTA	
C.1.6.	GEOBIOCENOLOGISCHE TYPISIERUNG	

C.2.	KURZCHARAKTERISTIK DES ZUSTANDS DER ELEMENTE DER UMWELT	
C.2.1.	NATURSCHUTZ IM BETROFFENEN GEBIET	
C.2.2.	LANDSCHAFTSBILD	
C.2.3.	GEOLOGISCHE VERHÄLTNISSE	
C.2.4.	BIOTA	
C.2.5.	WÄRMEINVERSION UND WINDSTRÖMUNG	
C.2.6.	IMMISSIONS-HINTERGRUND	
C.3.	ÜBEREINSTIMMUNG DES VORHABENS MIT DER RAUMPLANUNGSDOKUMENTATION	
D)	ANGABEN ÜBER DIE AUSWIRKUNGEN DES VORHABENS	18
D.1.	CHARAKTERISTIK MÖGLICHER AUSWIRKUNGEN	19
D.1.1.	LUFTVERSCHMUTZUNG	19
D.1.1.1.	BERECHNUNGSMODELL	19
D.1.1.2.	BERECHNETE WERTE	20
D.1.2.	LÄRM	21
D.1.2.1.	BERECHNUNGSMODELL	22
D.1.2.2.	BERECHNETE WERTE	23
D.1.3.	VERKEHRSUNFALLRISIKO	24
D.1.4.	EINSCHRÄNKUNGEN BEI DER KURZFRISTIGEN ERHOLUNG	24
D.1.5.	AUSWIRKUNGEN AUF OBERFLÄCHEN – UND GRUNDWASSER	25
D.1.6.	AUSWIRKUNGEN AUF BODEN UND GESTEINSUMGEBUNG	25
D.1.7.	AUSWIRKUNGEN AUF FAUNA, FLORA UND ÖKOSYSTEME	26
D.2.	AUSMASS DER AUSWIRKUNGEN AUF DAS BETROFFENE GEBIET UND DIE BEVÖLKERUNG	26
D.3.	ANGABEN ÜBER MÖGLICHE NEGATIVE GRENZÜBERSCHREITENDE UMWELTAUSWIRKUNGEN	27
D.4.	MASSNAHMEN ZUR BESEITIGUNG UND ZUR KOMPENSATION DER AUSWIRKUNGEN	27
D.5.	KENNTNISMÄNGEL, UNSICHERHEITEN	29
E)	VARIANTENVERGLEICH	30
F)	SCHLUSSFOLGERUNGEN	33
G)	ALLGEMEIN VERSTÄNDLICHE ZUSAMMENFASSUNG	35
H)	BEILAGEN	
Beilage H1:	IMMISSIONS-HINTERGRUND	
Beilage H2:	BERECHNUNG VON LÄRM UND EMISSIONEN (Ing. Jiří Růžička)	
Beilage H3:	GRAFISCHER TEIL:	
Aufriss 01:	Überblick über die weiteren Verkehrszusammenhänge (Maßstab 1:50 000)	

- Aufriss 02: Situation – Montage in Ortofotomappen (Maßstab 1:10 000)
- Aufriss 03: Situation – Vegetationselemente des Gebiets (Maßstab 1:10 000)
- Aufriss 04: Verkehrsemissionen: (MUK Znojmo-Ost) (Maßstab 1:2500)
- Aufriss 05: Lärmbelastung: (MUK Znojmo-Ost) (Maßstab 1:2500)

Modellquerschnitt der Straße I/38; übernommen aus der technischen Studie PK Ossendorf GmbH, Brno 05/2002

Abb. 1: Visualisierung – Brücke über die Thaya (MUK Znojmo-Ost);
übernommen aus der Auffindungsstudie PK Ossendorf GmbH,
Brno 03/2001

TEIL A

ANGABEN ÜBER DEN PROJEKTWERBER

A.1. DATEN ÜBER DEN PROJEKTWERBER

Geschäftsname des Projektwerbers: **ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR
(STRASSEN – UND
AUTOBAHNDIREKTION DER ČR)**

Identifikationsnummer: 65993390

Sitz: Na Pankráci 56, 145 05 Praha

Berechtigter Vertreter: Ing. Petr Laušmann – Generaldirektor

Vertreten durch: Ing. Roman Nekula, Technischer Direktor,
Technische Sektion, Brno
Ing. Jiří Procházka, Leiter der Abteilung
Konzeption, Raumplanung und Umwelt
Šumavská 33, 659 77 Brno
Tel. +420549133424

A.2. DATEN DER DOKUMENTATION

Bezeichnung der Tätigkeit: Schnellstraße I/38 Znojmo (Umfahrung,
Bau III.) – Hatě
ANZEIGE DES VORHABENS für UVP
Beilage 3 des Gesetzes Nr. 100/2001 Slg.

Region: Südmähren

Gemeinde: Stadt Znojmo

Katastergebiet: Znojmo -Dobšice, Znojmo-Oblekovice,
Dyje, Znojmo- Louka, Chvalovice,
Dyjákovičky

Auftraggeber: Ředitelství silnic a dálnic ČR (Strassen –
und Autobahndirektion der ČR)
Na Pankráci 56, Praha 4

Ausgefertigt von: Ing. Petr Kučera – Betreiber der Ekologická
Dílna Brno, Prokofjevova 2, 623 00 Brno

Berechtigung für
Erstellung der Dokumentation: MŽP ČR č.j. 21463/3047/OPVŽP/00

Autorisierung der Tschechischen
Architektenkammer:

ČKA 01723: autorisierter Urbanist,
autorisierter Architekt für Garten – und
Landschaftsgestaltung, autorisierter
Projektant von Gebietssystemen
ökologischer Stabilität

Stufe der Dokumentation:

ANZEIGE für die UVP von Bauten,
Tätigkeiten oder Technologien gemäß §6,
Gesetz Nr. 100/2001 Slg.

Auftragerteilung zur Projektvorbereitung:

8.7.2002 mit Vertrag 15-02 (Ausfertiger)
14/02-10240 (Auftraggeber)

A.3. DATEN ZU DEN AUTOREN

Autoren der Anzeige:

Ing. Petr Kučera
Ing. Jiří Růžička

Die ANZEIGE wurde gemäß Beilage Nr. 3 des Gesetzes Nr. 100/2001 Slg. ausgearbeitet.

Autoren der Unterlagen für die ANZEIGE:

„Studie über die Verlegung der Straße I/38 im Abschnitt Znojmo (Umfahrung, Bau III.) – Hatě; I. Etappe MUK der Umfahrung I/38 mit I/53 und Übergang über die Thaya“	PK Ossendorf GmbH, Verkehrs-technische Studie, Brno, 2001
„Studie über die Verlegung der Straße I/38 im Abschnitt Znojmo (Umfahrung, Bau III.) – Hatě; II. Etappe Abschnitt Palice - Hatě	PK Ossendorf GmbH, Verkehrs-technische Studie, Brno, 2002
„Intensität des Verkehrs auf der geplanten Verlegung der Straße I/38, Intensität der Verkehrsströme auf den Rampen der MUK (niveau-ungleiche Kreuzung)“	Ing. Petr Soldan, Atelier DPK GmbH, Brno, 2001
„Straße I/38 im Abschnitt Znojmo (Umfahrung, Bau III.) – Hatě“	Ing. Vlastislav Novak; Auffindungsstudie; Brno, 1995
„Studie zur Kreuzung I/53“	Ing. Pivnička; Verkehrsstudie, Znojmo, 1999
„Gebietsplan der Stadt Znojmo“	Urbanistisches Zentrum, Brno, 2000

„Generalkarte der Grünflächen der Stadt Znojmo“	Ekologická Dílna Brno, Florant Šimek, Uherský Brod; Gebietskarte, 1995
„Überregionale und regionale USES ČR“	MŽP ČR und MMR ČR; Gebiets-technisches Dokument; Culek, Bínová, Praha, 1997

TEIL B
DATEN ÜBER DAS VORHABEN

B.1. BASISDATEN

B.1.1. BEZEICHNUNG DES VORHABENS

STRASSE I. Klasse Nr. 38 im Abschnitt **Znojmo-Umfahrung**, Bau III – **Hatě**

B.1.2. KAPAZITÄT DES VORHABENS

Gegenstand der „ANZEIGE“ ist eine vierspurige, in Fahrtrichtungen unterteilte Verlegung der STRASSE I. Klasse Nr. 38 im Abschnitt Znojmo-Umfahrung, Bau III – Hatě, Zollamt. Die geplante Kategorie der Straße ist S 22,5/100. Das Segment ist Teil der internationalen Straße E 59. Der Abschnitt in der Stadt Znojmo wird als „UMFAHRUNG – BAU III.“ bezeichnet; er beginnt mit einer MUK (niveau – ungleiche Kreuzung) I/38 mit I/53 auf der linken Uferseite der Thaya (Ausfahrt Znojmo-Brno) und endet mit der niveau-ungleichen Kreuzung Znojmo-Süd im Katastergebiet Louky. Außerhalb der Verwaltungsgrenze der Stadt Znojmo verläuft die Verlegung über das Katastergebiet der Gemeinde Chvalovice bis zur Staatsgrenze der ČR. Die Länge beträgt 11,1 km.

Der Zielzustand im Jahr 2020 wird am südlichen Teil der Straße I/38 eine Profilintensität des Verkehrs von 9796 Fahrzeuge/24h aufweisen (24 % stehen in Verbindung mit dem Transitverkehr; 76 % Quell- oder Zielbezug zur Stadt Znojmo). Am nördlichen Teil der Straße I/38 erreichte die prognostizierte Intensität 8238 Fahrzeuge/24h. Der Transitverkehr ist hier mit 25 % vertreten und der Quell- oder Zielbezug zur Stadt Znojmo mit 75%.

Die prognostizierte Verkehrsintensität ist in den Berechnungsprotokollen in Teil H der „ANZEIGE“ (nur in elektronischer Fassung im Format PDF für Adobe Acrobat Reader™.)

Tab. Nr. 1: Prognostizierte Verkehrsintensität (Soldan, 2001) für 2020
[Anzahl der Automobile/24h]

STRASSESEGMENT	ZNOJMO-OST	ZNOJMO-SÜD	GEMEINDE CHVALOVICE
Schwere Automobile	1 670	1 670	2160
PKW	8 160	8 160	12 238
mittlere (bis 3 t) Automobile	9 830	9 830	14 398
Rampe schwer		200	
Rampe PKW		1 260	
Rampe mittel		1 360	

B.1.3. STANDORT DES VORHABENS

Der Bau befindet sich in der Südmährischen Region, in der Stadt Znojmo und der Gemeinde Chvalovice. Ganz peripher wird das Verwaltungsgebiet der Gemeinden Dyje (am nördlichen Rand) und Dyjákovičky (am südlichen Rand beim Zollbereich) berührt.

Anfang des bewerteten Segments des Straßennetzes: MUK (niveau-ungleiche Kreuzung) I/38 und I/53 mit der Lösung des Verhältnisses der Kreuzung I/53 mit den Eisenbahngleisen und der Schnellstraße II/408 (Abbiegung von I/53 in Richtung Gemeinde Dyje).

Ende des bewerteten Segments: Staatsgrenze der ČR im Katastergebiet von Chvalovice (peripher auch von Dyjákovičky). Überblick über die Lokalisierung des Vorhabens gibt Aufriss 01 (Überblick über die weiteren Verkehrszusammenhänge im Maßstab 1:50 000) und Aufriss 02: Fotomontage in Flugaufnahmen im Maßstab 1:25 000)¹.

B.1.4. CHARAKTER DES VORHABENS UND MÖGLICHE KUMULATION MIT ANDEREN VORHABEN

Der Bau ist Teil des Basisstraßennetzes der Stadt Znojmo gemäß dem geltenden Raumplan. Gleichzeitig erfüllt er eine Funktion im gesamtstaatlichen Straßennetz als Schnellstraße E 59. Die Anbindung an das gesamtstaatliche oder internationale Netz kann städtische oder regionale, bzw. überregionale Einflüsse kumulieren – es ist ein gewisses Angebot an den Verkehrskomfort und führt daher stets zur einer Konzentration der Verkehrsbelastung.

Die Kumulation mit anderen anthropogenen Einflüssen (Industrie oder Landwirtschaft, Abfallwirtschaft, usw.) kommt in Hinblick auf die Art des Gebiets (höchste Bonitätsklasse der landwirtschaftlichen Böden in der ČR) und auf den genehmigten Raumplan der Stadt Znojmo und der Gemeinde Chvalovice nicht in Frage. Der charakteristische Trend der gegenwärtigen Entwicklung ist der grenzüberschreitende Tourismus zur Nutzung der zollfreien Zonen in den „duty free shops“. Die Verkehrsbelastung des Gebiets, das durch den internationalen Transit belastet ist, wird durch diese Aktivitäten noch weiter erhöht. Andererseits muss man feststellen, dass dies die gewünschte wirtschaftliche Belebung der Region bringt.

Eine gewisse Kumulation der Belastung wird paradoxerweise durch natürliche Phänomene ausgelöst: vor allem das Talphänomen des Terrains im Taleinschnitt des Flusses Thaya. Es kommt zu erschwerten Bedingungen für die Verteilung der Schadstoffe in der Luft – eine Situation, die an anderen Segmenten des Straßennetzes eine Standardsituation darstellen, haben hier stärkere Effekte und klingen langsamer ab.

¹ Anm. d. Ü: In der Inhaltsangabe wird Aufriss 02 mit Maßstab 1:10000 angegeben, Fehler im Original.

B.1.5. BEGRÜNDUNG DES VORHABENS, STANDORT, VARIANTEN

Die Trasse Schnellstraße I/38 wird im geprüften Segment die Verkehrsverbindung außerhalb des Stadtverkehrs (Transit – und Zielverkehr), wie auch zu einem gewissen Grad in der Stadt selbst ermöglichen, d.h. den Transit über die einzelnen Stadtteile. Das primäre Ziel des Baus ist die Erleichterung der Verkehrsbelastung in einem zentralen Teil der Stadt und somit die Umweltverbesserung in einem stark belasteten Teil des städtischen und historischen Stadtkerns. Die zentralen Plätze der Stadt können mit ihrer technischen Anordnung, Funktion und Lage die Verkehrsbelastung nicht mehr ohne irreversible Destruktion des Stadtorganismus durchleiten. Dies zeigt sich vor allem dadurch, dass aus dem zentralen Teil die Wohnfunktion verschwindet, weil er für das Wohnen ungeeignet ist.

Bei der Bewertung der Auswirkungen muss man auch erkennen, dass keine verkehrstechnische Maßnahme die Belastung entfernen würde – die Schlussfolgerung des Raumordnungsplanes kann man allerdings auf eine Art interpretieren: unter dem urbanistischen und dem verkehrstechnischen Aspekt wird die Belastung an Ort mit einer effektiveren und logischer Struktur der Raum – und Funktionsverhältnisse verlagert. Für den Stadtorganismus kann man die Bedeutung dieser Lösung wie folgt sehen:

- der Bau ergänzt die überlasteten radialen Kreissysteme und bietet eine alternative Trasse für das Erreichen der lokalen Ziele
- ermöglicht eine Abstufung der einzelnen Segmente des Basisstraßensystems in der Stadt, so dass die Ziele bei einer Minimierung der Belastung besser erreicht werden können
- teilweise wird der zentrale Teil von Wohngebieten vor dem gesamtstädtischen und dem regionalen Transit geschützt

Die Experten einigten sich nun auf die Verkehrslösung, die im Grundsatz der Raumordnung der Stadt entspricht. Die Auffindungsstudie und die technische Studie, die in Kapitel A3 zitiert werden, haben die Trasse nur technisch soweit präzisiert, dass sie baulich durchführbar und wirtschaftlich tragbar wird und die geringsten Eingriffe in die Landschaftsstruktur erfordert.

Tab. Nr. 2: Charakteristik der Varianten

Variante 0 Referenzvariante	aktuelles Straßennetz mit realisiertem Maßnahmenpaket im verbauten Gebiet der Städte Znojmo und der Gemeinde Chvalovice
Variante Z	Basistrasse der Verlegung I/38, in den vorhergehenden Stufen der Dokumentation optimiert worden
Variante A	bei km 7,4 – 9,4 Variantenlösung bei Durchfahrt zwischen dem geplanten Naturdenkmal „Načeratický Berg“ und Rand der Wohngebiete Znojmo-Oblekovice (Nesachleby) ist ein Abschneiden des Hangs mit einer Verschiebung der Trasse I/38 nordöstlich von den Wohngebieten zum Fußes des Načeratický Berg hin geplant

Die Beschreibung der Varianten mit den Unterschieden bei der baulichen und verkehrstechnischen Lösung ist im graphischen Teil der „ANZEIGE“ zu sehen. Aufriss

01 dokumentiert die weiteren Zusammenhänge der Verkehrsverbindungen in diesem Gebiet. Aufriss 02 ist eine Fotomontage der geprüften Trassen in die Ortografomappen. Abb. 1 modelliert den Verlauf der geplanten Trasse über die Thaya mit einer Brücke mit Hilfe digitaler Visualisierung.

Als abgelehnte Variante betrachten kann man die Nullvariante: Beibehaltung der aktuellen Struktur des Straßennetzes.

Die Varianten, die Gegenstand der „ANZEIGE“ sind, wurden auf Grundlage der Projektdokumentation in der Ausarbeitungsstufe von Studien oder raumplanerisch-technischen Unterlagen vorbereitet. Die Autoren und die Angaben zu den einzelnen Unterlagen dokumentiert Kapitel A.3.

B.1.6. BESCHREIBUNG DER TECHNISCHEN LÖSUNG

B.1.6.1. Basisangaben über die Lösung

1. MUK Znojmo-Ost (Kreuzung I/38 mit I/53)

Die Ergebnisse der Modellierung der Verkehrsbelastung zeigen eine Ausgeglichenheit der Verkehrsbewegungen an der Kreuzung. Aus diesen Gründen ist die MUK in der Raumplanung in der Form einer Röhre geplante Kreuzung (mit der maximal möglichen Geschwindigkeit von 40 km/h auf den Rampen) ungeeignet.

Daher wird die Aufspaltung der einzelnen Richtungen mit der Präferenz für die Verbindungen Hatě – Jihlava und Hatě – Brno vorgeschlagen. Die so angelegte Kontaktkreuzung ohne Verflechtungen mit zwei Brückenelementen, die einen fließenden Übergang von der Straße mit einer geplanten Geschwindigkeit von 100/h auf die anschließenden Trassen mit 80 km/h ermöglicht, auf den direkten Rampen beträgt die geplante Geschwindigkeit 70 km/h und auf den semidirekten 50 km/h. Die MUK benötigt ein neues Brückenobjekt auf den Eisenbahngleisen, das jetzige ist weder in der Breite noch bei der Höhe der Unterführung ausreichend. Das Ende der vierspurigen Straße wird an der Kreuzung mit der Aufspaltung in Zweige realisiert werden, die Schnellstraße I/38 wird an das aktuelle Brückenobjekt in Dobšice an der Umfahrung von Znojmo (Kategorie S11, 5/80) angeschlossen werden, hier endet der Bau. Das umliegende Gebiet wird durch Zubringerstraßen parallel zur Trasse I/53 angeschlossen, wobei der heutige Körper der I/53 in einem 400m langen Abschnitt verwendet werden wird. Dobšice werden an MUK nicht angeschlossen werden, sondern werden an der nächsten Kreuzung am 1. Bau der Umfahrung angeschlossen.

Die Zweige mit einer Richtung sind als einspurige Breiten, Verfestigung 6,5m.

Beschreibung der Richtungen in der Kreuzung:

Zweig 1 > Richtung Hatě – Brno mit anschließender Führung der verbesserten Trasse der Schnellstraße I/53

Zweig 2 > Richtung Brno - Hatě

Zweig 3 > Richtung Brno - Znojmo

Zweig 4 > Richtung Znojmo – Brno

Die Zubringerstraße aus Dobšice in die Gartenkolonie wird in einer Berme im Erdeinschnitt des Zweiges 4 geführt werden.

2. Kreuzung I/53 – II/408 (Dyjská):

Das Problem der Lösung des Abschnitts innerhalb der Kreuzung und der eigentlichen Kreuzung „Dyjská“ (ab MUK Znojmo Ost bis nach Kreuzung der I/38 mit der II/408) hängt mit der weiteren geplanten Entwicklung dieses Bereichs zusammen. Die Autoren der Dokumentation legten ein Modell der Verkehrsbelastung vor, welches die Parameter der Verkehrsbauten unter Beachtung des erwarteten Verkehrsanstiegs ohne wesentliche Entwicklung der Aktivitäten im nahegelegenen Gebiet und mit einer Entwicklung der Aktivitäten im gegebenen Gebiet bewertet.

Fall es nicht zur Realisierung der kommerziellen Aktivitäten kommen sollte (Supermarkt), kann man davon ausgehen, dass die zweispurige Straße mit einer rekonstruierten Kreuzung (nach Plan von Ing. Pivnička), ergänzt um linksabbiegende Fahrspuren zur II/408, für die Verkehrsbelastung ausreichend sein wird.

Eine niveau-ungleiche Kreuzung wird erst langfristig notwendig sein.

Eine andere Lösung wird durch die Entwicklung der kommerziellen Aktivitäten (im südwestlichen Segment der Kreuzung wird die Errichtung eines lokalen Einkaufszentrums erwogen) notwendig. Die Kartogramme der Kreuzung zeigen die eindeutige Notwendigkeit, eine niveau-ungleiche Kreuzung zu errichten (parallel mit Aktivitäten dieser Art).

In den vorhergehenden Stufen der Dokumentation wurde eine MUK in der Form eines „Deltas“ erwogen, die die längliche Neigung von Znojmo zur Überbrückung der II/408 nutzen würde, mit der Aufstellung einer Rampe im nordöstlichen und nordwestlichen Segment. Im Bereich MUK wurde die Weiterführung der vierspurigen in Richtungen aufgeteilten Straße der Kategorie S22,5/80 erwogen. Für die direkte Erreichbarkeit des Gebiets wurden Zubringerstraßen in einer Lage beidseitig der I/53 geplant. Diese Straßen verbinden das Gebiet ab der II/408 bis zur Eisenbahnbrücke.

Aufgrund der Koordination mit den Autoren des Raumplans Dyje wurde allerdings als Ziellösung eine Variante mit niedrigeren Parametern auf den Rampen auf 40 km/h geplant, die Rampen befinden sich nach der Abtrennung von der I/53 in einer leichten Aufschüttung. Das Einkaufszentrum kann an die II/408 in einer Entfernung von ca. 200 m östlich vom Anschluss von Rampe 2 mit einem Rondell angeschlossen werden (die Schlange der Autos zu Spitzenzeiten bei der Einfahrt beträgt 30 Autos, d.h. auf ca. 150 m) – diese Lösung wird auch für den Raumplan für die Gemeinde Dyje empfohlen.

Die ursprünglich geplante „Variante 1“ mit einer vorgeschlagenen Geschwindigkeit von 50 km/h auf den Rampen (mit Ausnahme der Auffahrt auf die I/53, wo 40 km/h gelten) ist räumlich ungeeignet.

3. Durchfahrt durch die Gemeinde Oblekovice

Im Bereich zwischen den Kreuzungen MUK Znojmo-Ost und MUK Znojmo-Süd überwindet die Straße vierspurig als Kategorie S 22,5/100-M mit einem Brückenobjekt die Thaya und einen Waldkomplex am Rand der Gemeinde Oblekovice. Hier sind folgende Varianten vorgeschlagen:

- BASISVARIANTE (Z) verläuft am östlichen Ortsrand – ein Einfamilienhaus und zwei Garagen sind zum Abriss vorgeschlagen worden. Das Areal der Ingenieurbauten Znojmo wird von der Trasse I/38 westlich umgangen
- die alternative Variante A neigt die Trasse I/38 westlich vom Areal der Ingenieurbauten Znojmo und vom Gemeinderand ab. Von dieser Lösung sind der Fuß eines Hanges des Načeraticer Bergs und auch die Grenze des geplanten Naturreservates „Načeraticer Berg“ in einem Umfang betroffen, wie er der geltenden Raumplanung der Stadt Znojmo vorgeschlagen ist.

Im weiteren Verlauf zur MUK Znojmo-Süd verläuft die Trasse in einem Terrain mit verschiedenen Stufen schwerer Terrainanpassungen, die in den einzelnen Varianten von folgenden Faktoren abhängig sind:

- Höhe (Gradient) des Brückenobjekts über den Fluss Thaya mit dem Ziel, die Hänge des Tales so gering wie möglich zu stören
- Höhenverhältnissen in der Umgebung des Areals Ingenieurbauten Znojmo und der Höhe des Abschnitts am Fuß des Načeraticer Bergs, um so wenig wie möglich das geplante Naturdenkmal zu beeinträchtigen und gleichzeitig Parameter für den lokalen Verkehr zu schaffen (Durchgängigkeit des Gebiets).

4. MUK Znojmo Süd

Aufgrund der Verkehrsverbindungen für den Zielverkehr Chvalovice (Hatě) – Znojmo wird diese Kreuzung der Verlegung mit der bestehenden Straße I/38 anders als im geltenden Raumplan gelöst. Das Ziel ist:

- Sicherstellung eines Anschlusses des lokalen Verkehrs in alle Richtungen
- eine solche Höhenführung der Trasse anzulegen, dass im nächsten Abschnitt ein Durchgang durch den überregionalen Biokorridor mit den geforderten Parametern und dem notwendigen Index für die Durchgängigkeit möglich ist

Die schematische Darstellung der geplanten Lösung dokumentiert ein Modellquerschnitt bei km 7,2.

5. Abschnitt MUK Znojmo (Süd) – Hatě

In der Fortsetzung der SCHNELLSTRASSE I/38 ab MUK Znojmo-Süd zur Staatsgrenze verläuft die Trasse im Terrain westlich der heutigen I/38 und westlich der Gemeinde Chvalovice. Der überregionale Biokorridor K 161 wird unter Nutzung einer Terraindepression westlich der Keller von Vrbovec gequert. Zur Staatsgrenze wird die SCHNELLSTRASSE I/38 in derselben Kategorie S22,5/100-M (vierspurig in Fahrtrichtungen unterteilt)) geführt.

Bei den Flächen des Zollamts wird der innere Streifen des linken Fahrstreifens an denselben Streifen der Straße des Grenzübergangs gemäß der genehmigten Raumplanung angeschlossen, die vor dem Zollamt beginnt und in Kategorie MS 18,5/60 geplant ist. Die Unterteilung in Richtungen I/38 beginnt hinter dem Zollamt nach der Kreuzung auf Straßenniveau im Zollbereich. In der Kreuzung im Zollbereich, die dem Zollregime mit verringerter Fahrtgeschwindigkeit unterliegt, ist eine Zubringerstraße des Grenzübergangs und eine Straße der Kategorie S7,5/70 nach Chvalovice angeschlossen, die den Abschnitt der aufgelassenen aktuellen I/38 ersetzen werden.

In der Kreuzung mit der Straße III/41322 in Chvalovice ist die Haupttrasse 3,5m in das Terrain eingeschnitten. Die Straße III/41322 Kategorie S7,5/50 ist in einer Aufschüttung mit einer Höhe von 3m, quert mit einem Brückenobjekt die Haupttrasse (Brückenlänge 45,4m), maximale Längsneigung 4,7%. Der Anschluss von Chvalovice an die I/38 wird durch eine Zubringerstraße vom Grenzübergang vom Süden und MUK Znojmo-Süd vom Norden erfolgen.

Über das Tal des Bachs Daniž führt die Haupttrasse bei den Bewässerungsbecken mit einem Brückenobjekt von 91,9 m Länge. Der Weg am rechten Ufer wird im aufgelassenen Abschnitt durch eine neue Brücke mit dem verlegten Feldweg am linken Ufer verbunden. Das geplante Brückenobjekt beachtet die Querung des lokalen Biokorridors.

B.1.6.2. Limitierende Faktoren

Die Trasse der SCHNELLSTRASSE I/38 wird durch die Höhenverhältnisse des Terrains und die Hierarchie der Bedeutung der Naturschutzgebiete limitiert. Der Taleinschnitt des Flusses Thaya (NRBK 161 – eine Wasserachse) mit Felshängen ist das ökologisch wertvollste Landschaftssegment. Daher wird dessen Schutz die Höhenlösung der Trasse und der Charakter der Höhenlösung und der Charakter des Brückenobjekts untergeordnet. Damit wird der weitere Verlauf im Waldkomplex Palice allerdings stark eingeschränkt.

Eine weitere kritische Stelle ist der Verlauf am Rand der Gemeinde Oblekovice, wo der Schutz des verbauten Gebiets die Höhen – und Richtungsführung der Trasse bedingt. Der dritte bei der Höhe limitierende Punkt ist die Kreuzung mit einer weiteren Achse des überregionalen Biokorridors K 161.

Für die Lösung der Richtungsführung sind Bögen mit Übergangskurven mit Radien in den Trassen in Folge (vom Süden): 700, 1 500, 2700, 745 und 500 mit einer dazwischenliegenden Übergangskurve und 1031 m. Die minimal verwendete Länge der Randübergangskurve beträgt 140 m, beim Übergang in eine niedrigere Kategorie am Ende der Anpassung 80 m. Die maximale Länge der direkten ist 3203 m, die Raumdirekt 678 m (deren Verkürzung ist durch ein Durchbrechen des Gradienten möglich).

Die minimal verwendete Neigung beträgt 0,35 %, die maximale 4 %, der minimale Radius des abrundenden Bogens ist mit 5000 m beim Tal, in der Höhe mit 6000 m bei einer Neigungsänderung von 2,5 %, normal 10 000m, wo räumlich und ökonomisch tragbar 21 000 m.

Auf Wunsch des Projektwerbers wurden beim Gradienten 1/38 die Abrundungsbögen in der Höhe auf 21 000 m gebracht, d.h. dass die Sicht bei der Überfahrt der Kategorie S 10,25/80 sein wird. Es handelt sich um die Hälfte der Breite der Straße 22,5 m. Grund ist die Überprüfung der technischen Machbarkeit im Falle der Aufteilung der Bauzeit in Etappen (in der ersten Etappe der Realisierung Hälfte der Zielbreite der Umfahrung).

Die direkten Neigungen werden dachartig verwendet werden, in den Bögen und auf Feld – und Waldwegen einseitige Minimalwerte 2,5%.

Das Basisziel der Höhen – und Richtungslösung ist:

- die Talkluft der Thaya möglichst schonend überwinden
- im ebenen Terrain keine Sichtbarrieren bilden
- eine möglichst ausgeglichene Bilanz von Aufschüttungen und Abgrabungen

Ein weiterer limitierender Faktor für die Trasse der Verlegung ist die technische Infrastruktur des Gebiets – hier gibt es lokale Infrastruktur in Oblekovice, dann Entwässerungs – und Bewässerungsstränge im Abschnitt zwischen MUK Znojmo-Süd und der Gemeinde Chvalovice (in der Umgebung des Bewässerungsbeckens).

B.1.7. GEPLANTE TERMINE, ETAPPEN

Entsprechend dem bereits erstellten Investitionsvorhaben für diese Aktion wird mit dem Beginn 2010 gerechnet. Die einzelnen Bauetappen:

1. Bau: Abschnitt Znojmo (Umfahrung Bau III.) einschließlich MUK Znojmo-Ost und der provisorischen Anschlussstelle in den Süden von Znojmo mit einer erweiterten Rampe und einer Überfahrt über den mittleren Trennstreifen
2. Bau: Abschnitt Znojmo (Ost) – Hatě einschließlich MUK Znojmo-Süd

B. 1.8. ZUSTÄNDIGKEIT DER STAATLICHEN VERWALTUNGSBEHÖRDEN IN GEBIETSVERWALTUNGSEINHEITEN

Betroffene Gebietsverwaltungseinheiten: Stadt Znojmo; Gemeinden Dobšice, Dyje, Chvalovice, Dyjákovičky, Vrbovec und Nový Šaldorf-Sedlešovice.

TEIL D

**ANGABEN ÜBER DIE AUSWIRKUNGEN DES
VORHABENS**

D.1. CHARAKTERISTIK MÖGLICHER AUSWIRKUNGEN

D.1.1. LUFTVERSCHMUTZUNG

In der Nähe von stark frequentierten Straßen kommt es zur primären und zur sekundären Luftverschmutzung. Durch die Einwirkung von Sonnenstrahlen bei Vorhandensein von NO_x , reaktiver Kohlenwasserstoffe, Aldehyden und Kohlenmonoxid kommt es zur Konversion von NO zu NO_2 und zurück. Es entstehen dabei sehr starke Reizstoffe: Ozon, Aldehyds, Formyle, Peroxid-Acetat, die als zur Entstehung von Krebs beitragen.

Mit der Luftverschmutzung hängt auch das Auftreten von akuten Atemwegserkrankungen zusammen (Schnupfen, Entzündungen von Hals, Rachen und Bronchien). Viren und Krankheitserreger können chemisch gereizte Schleimhäute leichter passieren. Meist betroffen sind Kinder, ältere Menschen und anders geschwächte Einzelne. Es kommt zu einem höheren Auftreten von gereizten Augen, ausgelöst durch chemische Stoffe und Flugstaub.

D. 1.1.1. BERECHNUNGSMODELL

Im Rahmen der „ANZEIGE“ wurden ein Modell und eine Prognose zur Orientierung über die Emissionsbelastung des Gebiets ausgearbeitet. Die Berechnung für die Emissionen bei der Fahrt (Exhaust NO_x) und beim Leerlauf (Idle NO_x), wurde stets für Personenkraftwagen (PKW) und Lastkraftwagen (LKW) durchgeführt. Für die Berechnung wurde die in der ČR geltende Methodik (ČHMÚ Praha: „SYMOS 97“), Rundbrief des Umweltministeriums, Teil 3/1998, Methodische Weisung Nr. 4) verwendet. Die Schadstoffquellen werden auf der Grundlage der Berechnung der Produktion von NO_x und Benzen berechnet, was wir wie folgt begründen:

- Art der Quellen (für den Automobilverkehr und Gasheizungen sind die Stickstoffoxide die limitierenden Schadstoffe)
- mit dem festgelegten Niveau der maximal zulässigen Konzentrationen, das das strengste Limit aus allen produzierten Stoffen darstellt
- mit der angenommenen Überschreitung der Werte NPK NO_x (kurzfristige/Jahreskonzentration)

Unter Beachtung der Art der Werte der maximal zulässigen Konzentrationen (MZK) werden die kurzfristigen Werte modelliert (halbstündig – MZK_k) und die jährlichen, da deren Werte öfter überschritten werden, als die langfristigen Werte (24-Stunden - MZK_d).

Die Referenzpunkte wurden so festgelegt, dass die Bewegung der Quellen (Automobile) am Hang des Flussbetts so gut wie möglich beschrieben wird. Jedes Profil wird immer von der Achse der Straße auf beide Seiten modelliert, und dabei werden die unterschiedlichen Seehöhen des Terrains beachtet. Die Geometrie der geprüften Trasse wurde in Exhalationspunktquellen geteilt, die sich voneinander unterscheiden:

- durch die Intensität des Verkehrs auf den einzelnen Teilen des Verkehrsnetzes
- durch die Entfernung zu geschützten Objekten
- die Höhe der Quelle in Hinblick auf die Respirationszone
- Unterschiedliche Tätigkeiten in verschiedenen Teilen des Netzes (Bremsen, Beschleunigung, Bremsen, Warten auf Leerlauf)

D.1.1.2. BERECHNETE WERTE

A) Niveau-ungleiche Kreuzung (MUK) Znojmo-Ost

Die Berechnungen zeigten, dass die höchste erreichte NO_x Konzentration beim Wert 122 µg/m³ Luft liegt (Limit gemäß Tab. Nr. 7 beträgt 200 µg/m³). Aus der Modellierung zeigt sich, dass bei diesem am strengsten limitierten Kriterium die kritisch unzulässigen Werte nicht erreicht werden.

B) Standort Oblekovice

BEI DER BASISVARIANTE kommt es zur Überschreitung der kurzfristigen halbstündlichen Konzentration bei 2 meteorologischen Situation bei Windrichtung aus Südwest. Das ist die Windrichtung, die am seltensten auftritt, bei nur 3,9 % der Jahresdauer und daher überschreitet das Auftreten 5 % der Jahresdauer nicht. Bei den Jahreskonzentrationen werden die zulässigen Werte nicht erreicht.

BEI VARIANTE „A“ werden die zulässigen Werte nicht erreicht.

C) Standort Kreuzung der Straße in Richtung Načeratice (MUK Znojmo-Süd)

Das Gebiet wird nicht von den Immissionen der Verlegung der I/38 betroffen sein, den entscheidenden Einfluss wird die bestehende Trasse der Straße haben, die bereits jetzt die Quelle der Belastung ist. **Durch die Verlagerung des Transitverkehrs wird es zur Verbesserung der Immissionssituation kommen.**

D) Standort Chvalovice

In der Umgebung werden die maximalen zulässigen Luftverschmutzungswerte nicht erreicht werden.

Zur Überprüfung dieser Schlussfolgerung wurden auch die Summen der Tages – und Jahreskonzentrationen auf demselben Netz von Referenzpunkten modelliert.

- der höchste für Standort A berechnete Wert (MUK Znojmo-Ost) beträgt 41, 42 µg/m³ Luft (Limit beträgt 200 µg/m³).
- der höchste für die Standorte B,C,D berechnete Jahreswert beträgt 57, 06 µg/m³ Luft (Limit beträgt 80 µg/m³).

ZUSAMMENFASSUNG:

Der höchste berechnete Halbstundenwerte an allen Referenzpunkten beträgt 292 µg/m³ Luft (Limit beträgt 200 µg/m³). Zur Überschreitung der Werte kommt es nur bei der BASISVARIANTE. Die Variante „A“ überschreitet die maximal zulässigen Werte nicht.

ANMERKUNG 1:

Die Konzentration von Kohlenwasserstoff und Kohlenmonoxid wird nicht geprüft, weil für C_xH_y (VOC) keine Grenzwerte festgesetzt sind und für CO die höchste Konzentration bei 10 mg/m^3 liegt, was das 50-fache des Grenzwerts für NO_x ist. Der Unterschied zwischen den Emissionsmerkmalen ist allerdings wesentlich geringer, und somit kann die CO Konzentration nicht der Indikator für das Erreichen der zulässigen kurzfristigen Konzentration sein.

Die Emission von Schwermetallen beteiligt sich im Unterschied zu den gasförmigen Exhalationen nur mit einem geringeren Teil an der Luftverschmutzung. Die Metalle werden vor allem in der Form mikroskopischer Teilchen emittiert, die sich in je nach ihrem Gewicht und der Höhe der Quelle schrittweise über der Oberfläche absetzen. Daher ist der Anteil an der Gesamtmenge an emittierten Metallen an der Luftverschmutzung nur in der nächsten Nähe von Bedeutung. Die eingeschränkte Verwendung von bleihaltigem Benzin als Zusatz bedeutet, dass das Risiko höherer Bleikonzentrationen gegenüber früher stark gesunken ist. Aufgrund seiner hohen Toxizität muss Kadmium erwähnt werden, dass vor allem im Dieselbenzin ($0.07 - 0.53 \text{ mg/kg}$) enthalten ist, die max. zulässige Jahreskonzentration liegt bei 0.01 mg/m^3 . Auch dieser Grenzwerte sollte bei den geplanten Profilen nicht überschritten werden.

Bei den Dieselmotoren sind auch Teilchen ein wesentliches Element der Luftverschmutzung. Deren Messemission liegt bei ca. 3 % der Messemissionen bei Lastwagen und bei 1 % der Personenkraftwagen. Bei der max. zulässigen kurzfristigen Konzentration von Flugstaub bei 500 mg/m^3 , ist dieser Schadstoff kein repräsentatives Element der Verschmutzung durch mobile Quellen.

ANMERKUNG 2:

Aufgrund des großen Umfangs enthält nur die elektronische Fassung in Teil H der „ANZEIGE“ im Format PDF für Adobe Acrobat ReaderTM die Berechnungsprotokolle.

D.1.2. LÄRM

Die Gesundheit der Bevölkerung wird vor allem durch Störungen des Schlafs beeinträchtigt. Es verlängert sich die Dauer des Einschlafens, es kommt zum Aufwachen beim Durchfahren schwerer Fahrzeuge. Neben dem bewussten Aufwachen handelt es sich um ein teilweise unbewusstes Aufwachen oder den Übergang in weniger wirkungsvolle Schlafphasen. Bei gesunden Personen werden am meisten Erwachsene, vor allem ältere Menschen gestört. Bei ihnen kann die negative Wirkung des Lärms teilweise durch verschlechtertes Hörvermögen kompensiert werden. Die Menschen unterscheiden sich stark in ihrer Empfindlichkeit gegenüber Lärm. Kinder haben einen tieferen Schlaf. Nicht einmal bei lange anhaltender Belastung kommt es zur Lärmgewöhnung.

Folge der Störung ist die Verringerung der Aufmerksamkeit, der genauen Bewegungskoordination und der Arbeitsleistung. Es steigt die Gereiztheit, die Aggressivität, der Unmut und in den zwischenmenschlichen Beziehungen kommt es zu einem Anstieg der Konflikte.

Der Hauptbereich bei der Wirkung des Verkehrslärms rund um die zulässigen Niveaus betrifft die Störeffekte. Der Verkehrslärm erreicht nicht solche Werte, bei denen es zur Gehörschädigung kommen könnte. Zu Störungen des Schlafs kommt es bei Lärmpegeln von rund 37-40 dB (A) im Schlafzimmer, d.h. bei Außenlärm von rund 50-55 dB (A). Einzelne Durchfahrten stören ab $L_{\max} = 60\text{dB (A)}$. Im Rahmen der „ANZEIGE“ wurden Berechnungen der Lärmbelastung mit Orientierungscharakter durchgeführt.

D.1.2.1. BERECHNUNGSMODELL

Im Rahmen der „ANZEIGE“ wurden Berechnungen der Lärmbelastung mit Orientierungscharakter durchgeführt, die beim geplanten Vorhaben entstehen werden. Die Methode der Berechnung ist eine mathematische Modellierung der Lärmsituation. Die entscheidenden Input-Daten für die Berechnung sind die geometrische Anordnung der Straßen und der Bebauung und die Angaben über die Intensität und die Zusammensetzung des Verkehrs.

Im verbauten Gebiet werden an Durchfahrtsabschnitten der Straßen gemäß § 8 des Gesetzes 13/1997 Slg. die Lärmpegel geprüft. Der Lärm in der Außenumgebung wird auf der Grundlage der Regierungsanordnung Nr. 502/2000 Slg. geprüft. Der Lärmwert draußen wird in Äquivalenzniveaus des akustischen Drucks A ausgedrückt. Das höchste zulässige Äquivalenzniveau draußen wird durch die Summe des Grundlärmniveaus von 50 dB und der entsprechenden Korrektur für die Tages – oder Nachtzeit + Lage gemäß der Beilage zur Vorschrift:

Tag:

- für Bauten zum Wohnen und im Gebiet + 5 dB
- in der Umgebung von Straßen I. und II. Klasse und in Eisenbahnschutzzone + 5 dB
- „alte Lärmbelastung“ – bestehender Zustand bis zur Wirksamkeit der Anordnung + 12 dB

Nacht:

- in der Nacht - 10 dB
- in der Nacht für Eisenbahnlärm - 5 dB
- für Bauten zum Wohnen und im Gebiet + 5 dB
- in der Umgebung von Straßen I. und II. Klasse und in Eisenbahnschutzzone + 5 dB
- „alte Lärmbelastung“ – bestehender Zustand bis zur Wirksamkeit der Anordnung + 12 dB

Für die Berechnung des Lärms draußen sind die „Methodischen Weisungen für die Planung von Siedlungseinheiten unter dem Aspekt des Schutzes der Bevölkerung vor Verkehrslärm“ richtungsweisend, deren Fassung von 1991 im Rahmen des Umweltschutzprogramms des Umweltministeriums im November 1995 novelliert wurde. Auf dieser Grundlage wurde die Berechnungsmethodik HLUK+ erarbeitet, die es ermöglicht auf dem Computer die Lärmsituation zu modellieren, das Lärmlevel an den einzelnen Punkten zu berechnen und die Isophone des Lärms an gegebenen Höhen bei detaillierter Vorgangsweise aufzuzeichnen.

D.1.2.2. BERECHNETE WERTE

A) MUK Znojmo-Ost

Im graphischen Teil der „ANZEIGE“ ist der berechnete räumliche Verlauf der Isofone 45 dB, 55 dB, 60 dB, 65 dB, 70 dB und über 70 dB beigelegt. Aus der Skizze wird ersichtlich, dass ca. 50 m von der Achse der Straße ein Lärmpegel von 55/50 dB nicht überschritten wird.

B) Standort Oblekovice

Entscheidend ist die Nachtzeit.

Korrektur für die gegenüberliegende Verbauung (Stützmauer bei Variante „A“) + 2,7 dB

In der geringsten Entfernung 15 m bei der nahegelegenen Verbauung wird der Lärmpegel 61,9 dB bei freier Verbreitung betragen (geforderter Pegel von 50 dB wird in einer Entfernung von 186 m erreicht)

In der geringsten Entfernung 120 m bei der nahegelegenen Verbauung wird der Lärmpegel 55,0 dB bei freier Verbreitung betragen (geforderter Pegel von 50 dB wird in einer Entfernung von 297m beim Abschnitt mit Mauer und 186 m bei anderen Abschnitten mit Resonanz erreicht)

Weitere Lärmschutzmaßnahmen müssen realisiert werden bei:

BASISVARIANTE: 11,9 dB bei einer Korrektur + 5 dB + 5 dB

VARIANTE „A“ 5,0 dB bei einer Korrektur + 5 dB + 5 dB

SCHLUSSFOLGERUNG:

Bei der Basisvariante muss eine Lärmschutzwand errichtet werden (bei km 8.0 –

8.5) mit einer Höhe von mindestens 2,5m. **Bei Variante „A“ muss eine**

Lärmschutzwand errichtet werden (bei km 8.1 – 8.6) mit einer Höhe von 2.0 m.

Bei der baulichen Lösung der ausgesuchten Trassen ist es notwendig, für diese sensible Stelle eine akustische Studie durchzuführen, die eine optimale Lösung für diese Lärmschutzwand empfehlen wird. ?

C) Standort der Kreuzung mit der Straße nach Načeratice (MUK Znojmo-Süd)

Entscheidend ist die Nachtzeit.

Bei der geringsten Entfernung zum verbauten Gebiet wird der Lärmpegel 33,7 dB bei freier Ausbreitung betragen. Der maximal zulässige Lärmpegel ist 50 dB

SCHLUSSFOLGERUNG:

Die Wohnhäuser werden weder von übermäßigem Lärm von der Verlegung der Straße I/38 noch der Rampe der Kreuzung betroffen sein, der wesentliche Einfluss wird von der bestehenden Trasse der Straße kommen, die bereits jetzt die Lärmquelle ist. **Die Verlagerung des Transitverkehrs wird zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen.**

D) Standort Chvalovice

Entscheidend ist die Nachtzeit.

Bei der geringsten Entfernung zum verbauten Gebiet wird der Lärmpegel 38,3 dB bei freier Ausbreitung betragen. Der maximal zulässige Lärmpegel ist 50 dB

SCHLUSSFOLGERUNG

Bei der nächstgelegenen Wohngegend werden die maximal zulässigen Lärmpegel ohne Verwendung von Lärmschutzmaßnahmen nicht erreicht werden.

ANMERKUNG 2:

Aufgrund des großen Umfangs enthält nur die elektronische Fassung in Teil H der „ANZEIGE“ im Format PDF für Adobe Acrobat ReaderTM die Berechnungsprotokolle.

D.1.3. VERKEHRSUNFALLSRISIKO

Zu Verkehrsunfällen kommt es im Rahmen von Kollisionen von Fahrzeugen und beim Aufeinandertreffen von Fahrzeugen mit Fußgängern. **Die Errichtung der SCHNELLSTRASSE I/38 wird die Anzahl der Verkehrsunfälle stark verringern:**

- die Trasse für die Fußgänger wird vom Verkehr der Fahrzeuge vollständig abgetrennt, die Fußgängertrassen und Radtrassen kreuzen nicht auf der Ebene der Straße
- bei allen Varianten wird als Richtungstrennung eine vierspurige Fahrbahn geplant, um das Aufeinanderprallen von (entgegenkommenden) Autos zu verringern

Fußgänger und Radfahrer können nur an Zubringerstraßen mit dem motorisierten Verkehr in Kontakt kommen.

D.1.4. EINSCHRÄNKUNGEN BEI DER KURZFRISTIGEN ERHOLUNG

Allgemein kann man sagen, dass der Hauptgrund für die Errichtung der SCHNELLSTRASSE I/38 die Verlagerung der Verkehrsbelastung aus jenen Gebieten bringen soll, die der kurzfristigen Erholung der lokalen Bewohner an ihrem Wohnort in sauberer, lärmfreier und sicherer Umgebung dienen sollen.

Nur das Thayatal, das intensiv zur Erholung genutzt wird, wird durch ein neues Brückenobjekt und durch die Trasse der Straße stark belastet werden. Im gegenwärtigen Zustand ist es von Verkehr gänzlich unberührt.

D.1.5. AUSWIRKUNGEN AUF OBERFLÄCHEN – UND GRUNDWASSER

Die Wasserverhältnisse im Gebiet können durch eine Veränderung der Verhältnisse von Abdampf, Einsickern und Abfluss beeinflusst werden. Straßen haben im Unterschied zu biologisch aktiven Oberflächen einen erhöhten Oberflächenabfluss. Das Gebiet wird durch die Errichtung von verfestigten Flächen in einem Umfang von mind. 228 350 m² (zwei neue Fahrspuren) stark entwässert werden. Die neu verfestigten Flächen bilden in diesem geplanten Verkehrssegment 22,8 ha.

Die Lösung wird die Flutung der Thaya nicht betreffen und das Überschwemmungsgebiet nicht verringern. Die Retentionsfähigkeit des Gebiets wird nicht gestört werden, ebenso wenig wird die Durchflussgeschwindigkeit nicht beeinträchtigt. Die Oberflächenwasserqualität wird betroffen von folgendem:

- dauerhafte Verunreinigung durch normalen Straßenverkehr
- Winterinstandhaltung (Salzstreuung), Schnee wird von der Straße in die Umgebung geschaufelt werden
- Unfälle von Straßenfahrzeugen

Die Schutzmaßnahmen des Baus müssen das Vordringen von fremdartigen Stoffen in das Grundwasser und das Grundwasser verhindern.

In diesem Gebiet gibt es keine Quellen, die Grundwasser nutzen würden und daher beeinflusst werden könnten.

Lokale Auswirkungen auf die hydrogeologischen Merkmale des Gebiets können durch das Bohren der Stützen für die Brückenobjekte oder die Säulen für die Hochstraßenbrücken ausgelöst werden. Veränderungen beim Grundwasserspiegel werden allerdings nur lokal und reversibel sein.

D.1.6. AUSWIRKUNGEN AUF BODEN UND GESTEINSUMGEBUNG

Durch die Errichtung des Vorhabens wird es zur Einnahme von landwirtschaftlichem Bodenfonds kommen (s. Kap. B.2.1. „ANZEIGE“).

Das Vorhaben wird im extensiv urbanisierten Gebiet der Stadt Znojmo und in der Umgebung der Gemeinde Chvalovice realisiert werden – das Risiko der Bodenkontamination gegenüber dem aktuellen Stand kann nur die höhere Intensität des Verkehrs hervorrufen. Die Schutzmaßnahmen des Baus müssen ein Leck von fremdartigen Stoffen in den Boden in der Umgebung der Trasse verhindern. Das größte Risiko ist mit der Errichtungsphase verbunden, wo es zum Leck von gefährlichen Stoffen in die Böden und die Gesteinsumgebung kommen kann.

Als Maßnahme gegen die Emission sind Isolations – und Schutzelemente aus Vegetation geplant, die parallel zur Trasse verlaufen werden. Ziel der Maßnahme ist, dass die

Aerosolstoffe und die gasförmigen Stoffe in den Luftstrom in höheren Luftschichten gehoben werden.

Durch die Realisierung der Variante „A“ kann es zur einer starken Veränderung der Topographie im betroffenen Gebiet kommen. In diesem Gebiet entsteht eine deutliche Masse von Aufschüttungen des Straßenkörpers. Der Vorschlag von Vegetationselementen hat das Ziel, die Fläche eines Teils des Flusstals mit dem Bergland des Bergs von Načeratice optisch zu verbinden.

D.1.7. AUSWIRKUNGEN AUF FAUNA, FLORA UND ÖKOSYSTEME

In diesem Gebiet finden sich keine besonders geschützten Gebiete im Sinne des Gesetzes Nr. 114/1992 der Slg. Der betroffene Teil im Aufbau des Gebietssystems ökologischer Stabilität ist der überregionale Biokorridor K 161. Im inkriminierten Abschnitt des eingeschnittenen Tals wird der Biokorridor durch ein hohes Brückenobjekt gequert. Die fehlenden Teile des regionalen Biokorridors werden im Bereich der Mühlen von Vrbovec durch große räumliche Parameter der Aufbauteile ersetzt werden.

Durch die Errichtung der STRASSE I/38 kommt es nicht zur Zerstörung eines Standorts geschützter Pflanzen – oder Tierarten. Jede Störung der Baumvegetation wird durch die Anpflanzung in vorgeschriebenem Umfang ersetzt werden. Durch den Bau und die Länge der anschließenden Revitalisierung des Gebiets kann man erwarten, dass sensible Vogelarten und Amphibien das Biotop verlassen werden – in der Umgebung haben sie allerdings ausreichend viele Unterschlupfmöglichkeiten und man kann davon ausgehen, dass sie nach der Dauer der Rekonstruktion die alten Standorte wieder besetzen werden.

D.2. AUSMASS DER AUSWIRKUNGEN AUF DAS BETROFFENE GEBIET UND DIE BEVÖLKERUNG

Die Belastung der betroffenen Bewohner ist bei der UVP die wichtigste Angabe. Die Trasse der STRASSE I/38 ist so geplant, dass sie in größtmöglichem Ausmaß die Bewohner der Stadt Znojmo vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützt, der nicht in die Stadt selbst fährt, und ist daher als **Umfahrung der Stadt Znojmo konzipiert**.

Die Problematik der Umfahrung muss allerdings die Fragen der Effektivität des Verkehrs für die Stadt lösen und kann nicht einen deutlichen „Abstecher“ in unbewohnte stadtnahe Gebiete machen. Die Trasse ist daher ein Kompromiss zwischen der prinzipiellen Verlagerung des Verkehrs von der Stadt weg und der Verwendung der neu errichteten Trasse für die Erreichbarkeit der Stadt.

Aus diesem Grund berührt die geplante Trasse verbautes Gebiet am östlichen Rand von Obekovice, weiter in der Nähe der Kreuzung der bestehenden I/38 und III/3978 (nach Načeratice) und schließlich am westlichen Rand der Gemeinde Chvalovice.

Die Prüfung ausgesuchter negativer Auswirkungen des Verkehrs an diesen Kontaktpunkten der Trasse mit verbautem Gebiet ist in Kap. D. 1.1.2. und D.1.2.2. behandelt. Betroffen sind nur die beiden letzten Einfamilienhäuser in Oblekovice-Nesachleby am Ende der Straße, die in den Waldkomplex Palice in Richtung Kateřinský dvůr führt.

D.3. ANGABEN ÜBER MÖGLICHE NEGATIVE GRENZÜBERSCHREITENDE UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die Straße I/38 geht am Grenzübergang Znojmo-Hatě auf österreichisches Gebiet über. Auf der österreichischen Seite schließt sie an den Bau STOCKERAU unter dem Bezeichnung A22 und B304 – HOLLABRUNN-STAATSGRENZE BEI KLEINHAUGSDORF an.

Dieser Bau wurde durch das Gesetz der Republik Österreich Nr. 182 vom 19.8.1999 BUNDESGESETZÄNDERUNG DES BUNDESSTRASSENGESETZES 1971 (NR: GP XX RV 1969 AB 2060 S.181. BR: AB 6059 S.657) genehmigt.

Der Bau A22, B304 als an die I/38 anschließend ist in der Beilage Nr. 3 BUNDESSTRASSEN unter Punkt Nr. **B303** klassifiziert.

Durch die Genehmigung des Baus durch ein Gesetz der Republik Österreich **sind alle Voraussetzungen für eine UVP des Baus auf österreichischem Staatsgebiet erfüllt.**

D.4. MASSNAHMEN ZUR BESEITIGUNG UND ZUR KOMPENSATION DER AUSWIRKUNGEN

LUFT

Keinerlei technischen Maßnahmen können die Verschmutzung von freier Luft verhindern. Die Maßnahmen müssen an der Quelle ergriffen werden – den Motorfahrzeugen.

WASSER, BODEN, GESTEINSUMFELD

(a) während der Bauarbeiten

- Die Flächen der Bauhöfe müssen außerhalb PHO I und PHO II innen liegen
- die Areale der Bauhöfe müssen gegen das Ausschwemmen von gefährlichen Stoffen durch sturzartige Niederschläge gesichert sein
- es muss das Verbot, Stoffe in Flüsse und Böden abzuleiten, konsequent eingehalten werden
- innerhalb eines PHO können nur Baumaschinen in einwandfreiem technischen Zustand verwendet werden. Für die Hydraulik -, Brennstoff -, und Schmiersysteme werden biologisch abbaubare Mittel verwendet werden.
- Stützpfeiler werden gebohrt errichtet, mit einer eingeschränkten Notwendigkeit in das Ufer der Thaya einzugreifen
- Das Aufsetzen der Brücke auf die Stützen wird auf ein Minimum beschränkt und zur Zeit minimaler Durchflüsse durchgeführt werden

- während der Montage der Brücke werden Wände angebracht werden
- während der Arbeiten im PHO werden Eingreifmaterialien zur sofortigen Verwendung bei einem Unfall zur Verfügung stehen

(b) im Betrieb

- alle Straßen müssen ein perfektes Gefälle zur Kanalisation haben
- die Dichtheit des Kanalnetzes muss vor der Kollaudierung des Baus überprüft werden

FLORA, FAUNA, NATÜRLICHE UMGEBUNG UND LANDSCHAFT

- die Schlägerung des Uferbewuchses muss auf die geringst mögliche Menge beschränkt werden und das außerhalb der Vegetationsperiode und außerhalb der Nistzeit der Vögel
- während des Baus wird der Schutz von ausgesuchten Hölzern und Bewuchs gesichert werden
- Teil des Baus wird der Ausbau des überregionalen Biokorridors K 161 sein
- es wird die Durchgängigkeit der Fußwege im Waldmassiv Palice und um den Fluss Thaya gesichert werden
- im Zusammenhang mit der Trasse wird die Bedeutung der Aufbauelemente der Vegetationssysteme an Bedeutung gewinnen; die Abdeckung der Konstruktion mit vegetativen Elemente ist eine Grundforderung an die ästhetische und urbanistische Eingliederung des Baus in die städtische Umgebung

LÄRM

- während der Bauzeit kommt es zu lokalen Überschreitungen der Lärmgrenzwerte bei Tag und bei Nacht. Da es sich um einen vorübergehenden Zustand handelt, wird man um die Erteilung einer Ausnahme von den Lärmgrenzwerten während der Bauzeit ansuchen müssen
- zur Einschränkung des Lärms im Betrieb werden Lärmschutzwände geplant
- bei den Lärmschutzmaßnahmen werden vor allem „schluckende“ Materialien mit einem Faktor von mindestens $\alpha=0,5$ verwendet. Nur an urbanistisch stark exponierten Stellen (MUK) kann man reflektierendes Material zulassen

VIBRATION

- Brückenobjekte und Hochbrückenstützen werden vertieft fundamentierte, damit eine Einschränkung der Vibrationsübertragung durch den Felsuntergrund verhindert wird
- die Investitionskosten müssen einen Schadenersatz für Vibrationsschäden an den umliegenden Objekten einkalkulieren

ABFÄLLE

- Stoffe der Kategorie „N“ müssen gemäß geltenden Vorschriften deponiert werden
- erzeugte Abfälle müssen getrennt werden
- Abfälle aus Demolitionen müssen rezykliert und bei der Errichtung verwendet werden

ARCHÄOLOGIE

- der Umfang des betroffenen Gebiets wird in der „DOKUMENTATION“ festgelegt werden; im Verlauf der Vorbereitung werden eventuelle archäologische Rettungsgrabungen eingeplant werden

ANDERE MASSNAHMEN

- falls es zur Beschädigung von öffentlichem oder privaten Eigentum kommen sollte, wird das betroffene Eigentum nach einer Übereinkunft mit dem Eigentümer in den ursprünglichen Zustand auf Kosten des Bauinvestors zurückgeführt werden, oder der Schaden wird finanziell abgegolten werden

D.5. KENNTNISMÄNGEL, UNSICHERHEITEN

Zu den grundlegenden Unsicherheiten, die sich auf die UVP auswirken, gehört die unzureichende Genauigkeit der klimatischen Faktoren und Größen. Dabei haben diese einen wesentlichen Einfluss auf die Luftqualität und können prognostizierte Ergebnisse verzerren. Direkt im betroffenen Gebiet ist keine hydrometeorologische Station oder Aufzeichnung vorhanden, die die Windgeschwindigkeit und Häufigkeit kontinuierlich messen würde. Die nächst gelegene Station ist in Kuchařovice. Die Hänge der Berge Palice und Načeratice (zusammen mit den Inversionsprozessen im Tal des Flusses Thaya) können allerdings verwendbare Daten aus Kuchařovice verzerrt werden. Die Schätzungen zu Windrosen für die einzelnen Stabilitätsklassen werden in der „DOKUMENTATION“ mathematisch angenähert, statistisch interpretiert und in den realen Raum des betroffenen Gebiets interpoliert werden müssen.

Eine weitere oft diskutierte Frage ist die nach dem Anteil der Umweltsituation an der Häufigkeit einiger Zivilisationskrankheiten. Diese Problematik wird zwar nicht unterbewertet, doch existiert kein Beweis oder keine Dateninterpretation in bezug auf die Bevölkerung oder eine ausgesuchte Bevölkerungsgruppe.

Gewisse Widersprüche treten bei der Auswertung der Verbreitung von Schadstoffen im Raum auf. Die Hygienevorschriften setzen zwar die maximal zulässigen Stoffkonzentrationen fest, aber für z.B. NO_x ist kein verbindlicher Algorithmus für die Modellierung der Schadstoffstreuung festgelegt. Daher kommt es dazu, dass verschiedene Methoden unterschiedliche Ergebnisse erbringen, obwohl Suttons mathematische Gleichung für die Berechnung der Emissionen von allen gleich verwendet wird.

TEIL E
VARIANTENVERGLEICH

ART DES VARIANTENVERGLEICHS

Der Vergleich der Variante Z (Basisvariante) mit „A“ (alternative) lässt die folgenden Schlüsse zu:

- am Standort Oblekovice überschreitet die BASISVARIANTE in der kritischen Nachtzeit den Grenzwert um 11,9 dB (bei Korrektur +5dB). Geplante Höhe der Lärmschutzwand = 2,5m
- am Standort Oblekovice überschreitet die VARIANTE „A“ (am Fuße des Berges von Načeratice) in der kritischen Nachtzeit den Grenzwert um 5.0 dB (bei Korrektur +5dB). Die geplante Höhe der Lärmschutzwand = 2m
- an den übrigen überprüften Standorten (Kreuzung Načeratice bei km 5,6; Chvalovice bei km 2,3) werden die Lärmgrenzwerte nicht überschritten. An der Kreuzung bei km 5,6 werden die stärksten hygienischen Probleme durch den jetzigen Verkehr auf der I/38 hervorgerufen – durch die Umfahrung wird sich die Situation verbessern.

Der Vergleich der modellierten Emissionen aus dem Verkehr (NO_x –Konzentrationen) führt zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Am Standort Oblekovice wird in der BASISVARIANTE die maximal zulässige kurzfristige (halbstündige) Konzentration in 3,9 % der Zeit des Jahres überschritten (Grenzwert ist 5 % der Zeit des Jahres). Die Jahreskonzentrationen überschreiten den Grenzwert nicht.
- am Standort Oblekovice werden bei VARIANTE „A“ die Grenzwerte weder bei den kurzfristigen noch den Jahreskonzentrationen überschritten
- an den übrigen überprüften Standorten (Kreuzung Načeratice bei km 5,6; Chvalovice bei km 2,3) werden die Emissionsgrenzwerte nicht überschritten. An der Kreuzung bei km 5,6 werden die stärksten hygienischen Probleme durch den jetzigen Verkehr auf der I/38 hervorgerufen – durch die Umfahrung wird sich die Situation verbessern.

Unter dem Aspekt der Entnahme von landwirtschaftlichen Böden und der Flächen, die die Funktion Wald erfüllen, scheint die Variante „A“ ganz geringfügig besser zu sein. Der Unterschied bei landwirtschaftlicher Fläche liegt bei 0,02; bei Wald etwas höher: 0,39 ha. Ebenso ist das Ausmaß der Einnahme von besonders geschützten Flächen bei der Variante „A“ etwas besser – der Unterschied beträgt 0,7 ha zugunsten Variante „A“.

LOKALISIERUNG DER AUSWIRKUNGEN

Bei der Belastung der Bevölkerung unterscheiden sich die Varianten nicht sehr stark. Punkt A ist stets mit Punkt B durch maximale Schonung der Landschaftselemente verbunden. Die Variante „A“ hat etwas günstigere hygienische Parameter. Ebenso wenig kommt es bei ihrer Realisierung nicht zur Demolierung von Gebäuden in Oblekovice. Die Varianten können sich allerdings bei der Dauer der Errichtung und dem Ausmaß der Absperrungen unterscheiden.

AUSWIRKUNGEN AUF FAUNA, FLORA UND ÖKOSYSTEME

Den Verlauf parallel zum NRBK (überregionaler Biokorridor) 161 haben beide Varianten gemeinsam, auch queren beide Varianten die lokalen Elemente auf dieselbe Art.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE LANDSCHAFT

Die Variante „Z“ (Basisvariante) führt zu einer größeren Beeinträchtigung des geplanten Naturresevats „Načeraticer Berg“.

TEIL F
SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Realisierung der geplanten Trasse der Verlegung der Straße I/38 führt zu unwiderrufbaren und dauerhaften Veränderungen in den natürlichen Ökosystemen. Außerdem nimmt sie große Flächen qualitativ hochwertigen Bodens ein. **Dennoch empfehle ich die Durchführung, da die Umfahrung der Stadt Znojmo und der Gemeinde Chvalovice größere Schäden an der Umwelt und der Gesundheit der Bewohner verhindert, die durch den Verkehr im zentralen Teil der Stadt Znojmo und die Durchfahrt des Transitverkehrs durch die Gemeinde Chvalovice verursacht werden. Das geplante Vorhaben eliminiert mit dieser Lösung diese Schäden.**

Zur stärksten Störung der natürlichen Elemente der Landschaft kommt es bei km 8,7 bis 9,4 im Waldkomplex Palice (Regionales Biozentrum RBC 37). Die Kompensation dieser Schäden wird durch die Verlegung und Vergrößerung der Waldachse des überregionalen Biokorridors K161 in den Katastergebieten von Oblekovice, Načeratice, Louka und Vrbovec realisiert. Die Querung mit der Trasse I/38 wird im Plan in die Terraindepression westlich von den Vrbovecern Kellern verlegt werden und als Hochbrücke (Durchgang) mit einer Länge von 375 m und einer lichten Höhe von 15 m (bei Kilometer 4,42) durchgeführt werden.

Die Verlegung des NRBK bedeutet eine Erhöhung des Umfangs an Vegetationselementen in landwirtschaftlicher Landschaft um ca. 7 ha gegenüber dem ursprünglichen Plan der Stadt Znojmo.

Eine Bedingung für die Realisierung des Vorhabens ist die Errichtung von Schutzmaßnahmen an Kontaktstellen der Trasse mit Wohnhäusern. Über die übliche technologische Disziplin und alle allgemein verbindlichen Vorschriften für die Manipulation mit fremdartigen Stoffen in der Natur hinausgehend, handelt es sich vor allem um folgendes:

- Errichtung der überregionalen Biokorridors K 161 in der Trasse entsprechend den Schlussfolgerungen der „DOKUMENTATION“
- Sicherstellung der Durchgängigkeit des Gebiets im Waldmassiv Palice und im Flusstal der Thaya
- an Kontaktstellen der Trasse mit Wohnhäusern werden Schutzmaßnahmen entsprechend den Schlussfolgerungen der „DOKUMENTATION“ realisiert werden
- im Gebiet werden für den Bedarf der „DOKUMENTATION“ geologische, archäologische und ökologische Untersuchungen in einem Umfang durchgeführt und ausgewertet, wie durch diese „ANZEIGE“ bestimmt
- im Falle einer Gefährdung oder Beschädigung öffentlichen oder privaten Eigentums wird im Rahmen der „DOKUMENTATION“ ein Vorschlag für ein Ersatzobjekt ausgearbeitet werden

TEIL G

ALLGEMEIN VERSTÄNDLICHE ZUSAMMENFASSUNG

Geschäftsname des Projektwerbers:	ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR (STRASSEN – UND AUTOBAHNDIREKTION DER ČR)
Identifikationsnummer:	65993390
Sitz:	Na Pankráci 56, 145 05 Praha
Bezeichnung des Vorhabens:	SCHNELLSTRASSE I./38 Abschnitt: Znojmo -Umfahrung, Bau II – Hatě
Standort des Vorhabens:	Region: Südmähren Bezirk: Znojmo Gemeinden: Znojmo, Chvalovice Katastergebiet: Dobšice, Oblekovice, Chvalovice, Louka, Dyjákovičky, Dyje
Ausgefertigt von:	Ing. Petr Kučera – Betreiber der Ekologická Dílňa Brno Prokofjevova 2, 623 00 Brno
Berechtigung:	MŽP ČR č.j. 21463/3047/OPVŽP/00
Stufe der Dokumentation:	ANZEIGE für die UVP von Bauten, Tätigkeiten oder Technologien gemäß §6, Gesetz Nr. 100/2001 Slg.

Gegenstand der „ANZEIGE“ ist der Bau der Verlegung der STRASSE Klasse I Nr. 38 im Abschnitt Znojmo – Hatě, Zollamt. Der Abschnitt in der Stadt Znojmo wird als „UMFAHRUNG – Bau III.“ bezeichnet; er beginnt mit der niveau-ungleichen Kreuzung I/38 mit I/53 an der linken Uferseite der Thaya (Ausfahrtstraße Znojmo-Brno) und endet an der niveau-ungleichen Kreuzung Znojmo-Süd im Katastergebiet Louky. Außerhalb der Verwaltungsgrenze der Stadt Znojmo verläuft die Verlegung über das Katastergebiet der Gemeinde Chvalovice bis zur Staatsgrenze der ČR.

Der Zielzustand im Jahr 2020 wird am südlichen Teil der Straße I/38 eine Profilintensität des Verkehrs von 9796 Fahrzeuge/24h aufweisen (24 % stehen in Verbindung mit dem Transitverkehr; 76 % Quell- oder Zielbezug zur Stadt Znojmo). Am nördlichen Teil der Straße I/38 erreichte die prognostizierte Intensität 8238 Fahrzeuge/24h. Der Transitverkehr ist hier mit 25 % vertreten und der Quell- oder Zielbezug zur Stadt Znojmo mit 75%. Die Spitzenwerte bei der Verkehrsintensität auf den am stärksten belasteten Segmenten des „VORHABENS“ erreichen Werte von 19 660 Fahrzeuge/24h.

Die Realisierung der geplanten Trasse der Verlegung der Straße I/38 führt zu unwiderrufbaren und dauerhaften Veränderungen in den natürlichen Ökosystemen. Außerdem nimmt sie große Flächen qualitativ hochwertigen Bodens ein. **Dennoch** empfehle ich die Durchführung, da die Umfahrung der Stadt Znojmo und der Gemeinde Chvalovice größere Schäden an der Umwelt und der Gesundheit der Bewohner

verhindert, die durch den Verkehr im zentralen Teil der Stadt Znojmo und die Durchfahrt des Transitverkehrs durch die Gemeinde Chvalovice verursacht werden. Das geplante Vorhaben eliminiert mit dieser Lösung diese Schäden.

Zur stärksten Störung der natürlichen Elemente der Landschaft kommt es bei km 8,7 bis 9,4 im Waldkomplex Palice (Regionales Biozentrum RBC 37). Die Kompensation dieser Schäden wird durch die Verlegung und Vergrößerung der Waldachse des überregionalen Biokorridors K161 in den Katastergebieten von Oblekovice, Načeratice, Louka und Vrbovec realisiert. Die Querung mit der Trasse I/38 wird im Plan in die Terraindepression westlich von den Kellern in Vrbovec verlegt werden und als Hochbrücke (Durchgang) mit einer Länge von 375 m und einer lichten Höhe von 15 m (bei Kilometer 4,42) durchgeführt werden. Die Verlegung des NRBK bedeutet eine Erhöhung des Umfangs an Vegetationselementen in landwirtschaftlicher Landschaft um ca. 7 ha gegenüber dem ursprünglichen Plan der Stadt Znojmo.

Eine Bedingung für die Realisierung des Vorhabens ist Einhaltung der technologischen Disziplin, aller verbindlichen Vorschriften für die Manipulation mit fremdartigen Stoffen in der Umgebung, und weiter die Errichtung von genau spezifizierten Schutzmaßnahmen an Kontaktstellen der Trasse mit verbautem Gebiet.

In Brno, 14.11.2002

Ing. Petr Kučera, PhD.