

AKTUALISIERUNG NR. 3 DER GRUNDSÄTZE DER RAUMWENTWICKLUNG DES KARLOVARSKÝ KRAJ

ZUSAMMENFASSUNG



JULI 2025

Inhaltsverzeichnis

1.	Aktualisierung Nr. 3 der Grundsätze der Regionalentwicklung des Karlovarský kraj	5
1.1.	Verfahren für den Erwerb	5
1.2.	Inhalt	5
1.3.	STRASSE I/6, KARLOVY VARY	6
1.4.	STRASSE I/13, OSTROV	9
2.	AUSWERTUNG DER AUSWIRKUNGEN AUF DIE NACHHALTIGE RAUMENTWICKLUNG - ZUSAMMENFASSUNG	13
	INHALT DER PRÜFUNG DER AUSWIRKUNGEN AUF DIE NACHHALTIGE RAUMENTWICKLUNG	13
A.	Umweltverträglichkeitsprüfung gem. Anhang zum Baugesetz	13
B.	Prüfung der Auswirkungen auf NATURA 2000 Gebiete	19
C.	Prüfung Der Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklng und den Zusammenhalt der Bevölkerung des Gebietes	20
D.	Prüfung der Auswirkungen auf die nachhaltige Raumentwicklung, in dem die Beziehungen sowie die Verbesserung der Voraussetzungen für eine günstige Umwelt, wirtschaftliche Entwicklung und Zusammenhalt der Gemeinschaft der Bevölkerung des Gebietes ausgewertet werden	21
E.	Vorschlag der Anforderungen auf die Entscheidungsfindung in den ausgewiesenen Flächen und Korridoren aus der Sicht der Gewährleistung räumlicher Voraussetzungen für eine nachhaltige Raumentwicklung.	22

Dieses Dokument enthält eine Zusammenfassung des Inhalts der Aktualisierung Nr. 3 zu den Grundsätzen der Raumentwicklung der Region Karlovy Vary und die Schlussfolgerungen der einzelnen Teile der Bewertung der Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung des Gebiets.

1. AKTUALISIERUNG NR. 3 DER GRUNDSÄTZE DER REGIONALENTWICKLUNG DES KARLOVARSKÝ KRAJ

1.1. Verfahren für den Erwerb

Die Änderung Nr. 3 der Grundsätze der Raumentwicklung der Region Karlovy Vary (nachfolgend „Z3 ZÚR KK“ oder „Konzept“ genannt) wurde gemäß dem Gesetz Nr. 283/2021 Slg. über das Bauwesen in seiner geänderten Fassung (nachfolgend „Baugesetz“ genannt) erlassen. Gemäß § 111 Abs. 3 des Baugesetzes beschloss die Versammlung des Bezirks Karlovy Vary aus eigener Initiative auf der Grundlage des vorgelegten Entwurfs der Spezifikation mit Beschluss Nr. ZK 352/09/24 vom 9. September 2024.

Der Entwurf Z3 ZÚR KK wurde gemäß § 155 in Verbindung mit § 156 Abs. 1 des Baugesetzbuchs von einer befugten Person erstellt und gemäß § 108 Abs. 1 des Baugesetzbuchs im Rahmen der geänderten Teile erstellt. Zusammen mit dem Entwurf des Z3 ZÚR KK wurde eine Beurteilung der Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung des Gebietes erstellt, da sich aus der Stellungnahme des Umweltministeriums vom 26. August 2024, Nr. MZP/2024/710/3791, die Notwendigkeit ergibt, den Entwurf des Z3 ZÚR KK hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die Umwelt und die öffentliche Gesundheit zu beurteilen, einschließlich einer Beurteilung gemäß den Bestimmungen des § 45i Abs. 2 und 9 des Gesetzes Nr. 114/1992 Slg. über den Natur- und Landschaftsschutz in der geänderten Fassung.

1.2. Inhalt

Der Inhalt von Z3 der ZÚR KK, der je nach Art der vorgenommenen Änderungen in zwei Kategorien unterteilt werden kann:

1. Formelle Änderungen

Die erste Kategorie stellt formelle Änderungen dar, deren Ziel es ist, die Grundsätze der Raumentwicklung der Karlsbader Region (im Folgenden „ZÚR KK“ genannt) mit den Anforderungen des (neuen) Baugesetzes und seiner Durchführungsverordnung Nr. 157/2024 Slg. über raumanalytische Dokumente, Raumplanungsdokumente und einheitliche Norm, einschließlich der Überführung in eine einheitliche Norm, in Einklang zu bringen. Diese Änderungen sind nicht inhaltlicher Natur. Im Falle des textlichen Teils handelt es sich de facto um eine Umstrukturierung der bestehenden Struktur der ZÚR KK und im Falle des grafischen Teils um eine andere Art des grafischen Ausdrucks der dargestellten Phänomene, einschließlich einer Änderung der alphanumerischen Codes und Bezeichnungen der Zeichnungen. Diese Änderungen sind daher rein formaler Natur und führen zu keiner Änderung des Konzepts des derzeitigen ZÚR KK.

2. Inhaltliche Änderungen

Die zweite Kategorie umfasst inhaltliche Änderungen, die hauptsächlich in der Neubewertung ausgewählter Pläne im Bereich der Verkehrsinfrastruktur bestehen. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Änderungen:

- i. Eine neue Lösung für die Straße I/6 im Gebiet der Kreisstadt Karlovy Vary, bei der die beiden Korridore D81 und D82 für die sogenannte Nordumgehung der Stadt gestrichen werden und gleichzeitig ein neuer Korridor DS93 für eine Tunnellösung der Ortsdurchfahrt festgelegt wird.
- ii. Eine neue Lösung für die Trassenführung der Straße I/13 im Bereich zwischen der Stadt Ostrov und der Grenze zur Region Ústí nad Labem, wo der Korridor im Abschnitt Damice (Kreuzung mit dem Hornohradský Bach) - Smilov geändert wird. Die bisher überwachte Variante der Straßenverlegung der I/13 entlang des rechten Ufers der Ohře entfällt in diesem Abschnitt und der Korridor wird entlang des linken Hangs des Ohře-Tals neu festgelegt.

Beide inhaltliche Änderungen werden im Folgenden näher beschrieben.

1.3. STRASSE I/6, KARLOVY VARY

Im Rahmen der Z3 des ZÚR KK werden zwei Korridore im Bereich der Kreisstadt Karlovy Vary gestrichen:

- ▶ D81 - Kapazitätsstraße, Abschnitt Jenišov - Straße I/13 (Umgehungsstraße von Karlovy Vary),
- ▶ D82 - Kapazitätsstraße, Abschnitt Verbindungsstraße I/13 - Straße I/6 (Umgehungsstraße von Karlovy Vary)

und gleichzeitig wird ein neuer Korridor festgelegt:

- ▶ DS93 - Kapazitätsstraße I/6, Tunnellösung der Umgehungsstraße von Karlovy Vary.

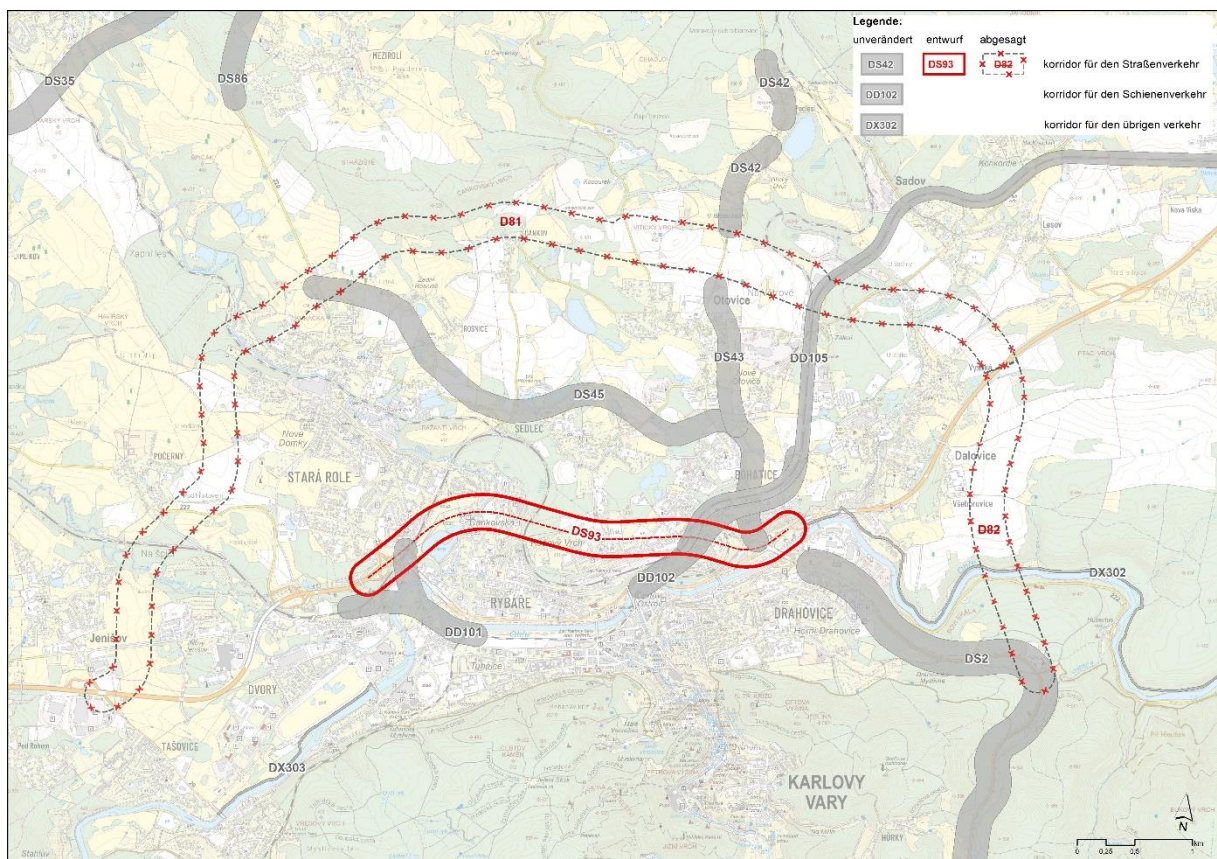


Abbildung 1: Materialveränderungen um die Stadt Karlovy Vary (Karlsbad)

HAUPTERGEBNISSE

Die Straße I/6 ist das Rückgrat der Verkehrsinfrastruktur der Tschechischen Republik und bildet im Abschnitt Prag - Karlovy Vary - Cheb die grundlegende Straßenverbindung der Region Karlovy Vary mit Prag im Osten und den Städten Cheb, Sokolov, Marktredwitz (Deutschland) und der deutschen Autobahn A93 im Westen. Aufgrund ihrer überregionalen Bedeutung ist diese Straße stark mit Personen- und Güterverkehr belastet. Die Straße ist in das internationale TEN-V-Netz eingebunden und trägt die europäische Bezeichnung E48. Im Abschnitt Cheb - Karlovy Vary (Eger - Karlsbad) dient sie auch als kombinierte Strecke mit der Europastraße E49. Die bestehende Straße I/6, die schrittweise durch die Autobahn D6 ersetzt wird, ist nicht nur für die Region Karlovy Vary, sondern auch für die Kreisstadt Karlovy Vary und ihre unmittelbare Umgebung von grundlegender verkehrstechnischer Bedeutung, was sowohl auf ihre historische Rolle als auch auf den derzeitigen Stand der Fertigstellung der Autobahn D6 zurückzuführen ist.

Derzeit ist die Straße I/6 im Bereich der Kreisstadt Karlovy Vary in unbefriedigender Weise über das gesamte bebaute Gebiet verlegt. Der gesamte Durchgangsverkehr steht somit in direktem Kontakt mit der Wohnbebauung, auch wenn in ausgewählten Abschnitten versucht wurde, ihn teilweise abzuschirmen (z. B. durch eine Schranke entlang der Hybešova-Straße). Langfristig wird die Möglichkeit geprüft, die Trassenführung der I/6 im Bereich der Regionalstadt zu ändern, um den Transitverkehr umzuleiten bzw. effektiv umzuleiten. Die Anfänge der Planungen für die Umleitung des Transitverkehrs aus der Stadt heraus reichen bis in die 1980er Jahre zurück, als mit dem Bau einiger Abschnitte der damaligen Schnellstraße R6 begonnen wurde. Im Laufe der Jahre wurden nach und nach Abschnitte der D6 innerhalb der Region Karlovy Vary und in Richtung Prag in Betrieb genommen. In den derzeit gültigen Raumordnungsdokumenten sowohl der Region als auch der betroffenen Gemeinden wurden schrittweise die räumlichen Voraussetzungen für die sog. Nordumgehung der Stadt (Korridore D81, D82) geschaffen.

Die Regionalbehörde der Region Karlovy Vary, Abteilung für regionale Entwicklung, schloss 2021 die Erstellung der Raumstudie des Straßenverkehrs in der Region Karlovy Vary ab (Valbek spol. s r.o., 08/2021). Das Ziel dieser Raumstudie war es, die bestehenden und vorgeschlagenen Korridore/Strecken von Autobahnen und Straßen im zentralen Teil der Karlsbader Region in der Nähe von Karlsbad, ihre technischen Parameter, Mängel, Einschränkungen, einschließlich ihres breiteren Kontextes, umfassend zu bewerten und auf der Grundlage der Bewertung entweder das verbindliche Konzept der Entwicklung des Straßenverkehrssystems auf dem Gebiet zu bestätigen oder eine geeignetere Lösung vorzuschlagen.

Die Reinschrift dieser Raumstudie im Abschnitt, der sich mit der Karlsbader Umgehung befasst, enthielt die ursprünglichen neun Varianten, die in den vorangegangenen Etappen bewertet wurden (d.h. Nr. 1 = Modifikation der Umgehungsstraße I/6, Nr. 2 = Tunnellösung der Umgehungsstraße I/6, Nr. 3 = Verbindung der Varianten 4 und 5 im Ortsteil Sedlec, Nr. 4 = Kleine Umgehung parallel zur Eisenbahnlinie im Ortsteil Rybáře, Nr. 5 = Kleine Umgehung im Korridor nach ZÚR, Nr. 6 = Große „nördliche“ Umgehung von Karlovy Vary im Korridor nach ZÚR, Nr. 7 = Große „supernördliche“ Umgehung von Karlovy Vary, Nr. 8 = Südliche Umgehung und Nr. 9 = Supersüdliche Umgehung), nur vier Varianten (1, 2, 4 und 6). Auf der Grundlage der multikriteriellen Bewertung wurde schließlich die Variante Nr. 2 - Tunnellösung der Straße I/6 - empfohlen.

Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser territorialen Studie erstellte die Regionalbehörde der Region Karlovy Vary, Abteilung für regionale Entwicklung, eine territoriale Studie zur detaillierten Untersuchung ausgewählter Varianten der D6 und der Umgehungsstraße D6 - I/13 - D6 auf dem Gebiet von Karlovy Vary (SUDOP PRAHA a.s., 07/2024), die zu einem der Ausgangsdokumente für die Festlegung des Korridors DS93 innerhalb der Z3 des ZÚR KK wurde. Das Ziel dieser räumlichen Studie war wiederum die Bewertung der folgenden Varianten des Autobahnkreuzes bzw. der Umgehung der D6:

- Variante Nr. 1 - Umbau des Straßenkreuzes I/6,

- ▶ Variante Nr. 2 - Tunnellösung des Straßenkreuzes I/6,
- ▶ Variante Nr. 4 - Kleine Umgehung parallel zur Bahnlinie im Ortsteil Rybáře,

und ihre technischen Parameter zu bestimmen und Änderungen des angrenzenden Straßennetzes, insbesondere der Straße II/220 (Richtung Nejdek), vorzuschlagen, mit der Maßgabe, dass, wenn die Planungsstudie in ihren Schlussfolgerungen keine der gründlicher untersuchten Varianten der Autobahndurchfahrt oder -umfahrung D6 vorschlägt (empfiehlt), sie den verbindlichen Korridor der Autobahnumfahrung D6 bestätigt, der bereits in der gültigen ZÚR KK festgelegt ist (d.h. Variante Nr. 6 - Die große „nördliche“ Umgehung von Karlovy Vary im Korridor nach ZÚR).

Die Studie verglich also drei Varianten, mit dem Ergebnis, dass die Tunneltrasse als die bevorzugte Lösung hinsichtlich der technischen Parameter, der Verkehrs-Stadt-Beziehungen und der Umweltauswirkungen bestätigt wurde. Der Regionalrat von Karlovy Vary bestätigte daraufhin die Notwendigkeit, die Schlussfolgerungen der Studie zu respektieren, indem er den Entwurf der Z3 ZÚR KK-Aufgabe am 9. September 2024 mit dem Beschluss Nr. ZK 352/09/24 genehmigte.

ZIELE UND BEITRÄGE

I. Entlastung des Stadtzentrums von Karlovy Vary und Verbesserung der Lebensqualität

Die Straße I/6 fungiert als Hauptverkehrsader von Karlovy Vary, stellt aber ein erhebliches Problem für die Stadt dar. Sie wird aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, einschließlich des Schwerlastverkehrs, als ein bedeutendes städtebauliches und hygienisches Problem wahrgenommen. Die Hauptfolge ihres Betriebs ist eine besonders hohe Lärmbelastung für die umliegenden Gebäude. Im Jahr 2020 passierten bis zu 34 000 Fahrzeuge, darunter etwa 5 000 Lastkraftwagen, täglich diese Straße. Damit ist sie einer der am stärksten belasteten Straßenabschnitte in der gesamten Region Karlovy Vary. Darüber hinaus hat die landesweite Verkehrszählung 2020 ergeben, dass das Verkehrsaufkommen im Vergleich zu 2016 deutlich zugenommen hat - um durchschnittlich 10 %, bei den schweren Fahrzeugen sogar um 16 %. Diese Verkehrsbelastung ist selbst im Vergleich zu ähnlich großen Autobahnabschnitten (z. B. den mittleren Abschnitten der D8) außergewöhnlich. Die Beschaffenheit des bebauten Gebiets von Karlovy Vary und die Umgebung des Kurorts sind für eine solche Verkehrsbelastung nicht geeignet. Die überlastete Durchgangsstraße wirkt sich negativ auf den Verkehrsfluss aus, erhöht das Unfallrisiko und bildet ein erhebliches Verkehrshindernis innerhalb der Stadtstruktur.

Die Notwendigkeit, die derzeitige Situation in Karlovy Vary zu verbessern, ergibt sich aus mehreren wichtigen Gründen:

- ▶ Modernisierung des Verkehrsnetzes: Es ist notwendig, die Hauptverkehrsader der Region Karlovy Vary zu modernisieren.
- ▶ Entlastung des Stadtzentrums: Ziel ist es, den Transitverkehr vom regionalen Stadtzentrum wegzulenken.
- ▶ Berücksichtigung des spezifischen Umfelds: Die traditionellen städtebaulichen und ökologischen Aspekte der Kurumgebung müssen berücksichtigt werden.
- ▶ Die Verlagerung des Transitverkehrs weg von der bestehenden Ortsdurchfahrt kann daher viele Vorteile mit sich bringen, z.B.:
- ▶ Beruhigung der städtischen Umwelt: Erhebliche Verringerung von Lärm und Emissionen.
- ▶ Verbesserung der öffentlichen Gesundheit: Die mit dem Verkehr verbundenen Risiken werden verringert.

- ▶ Verbesserung der Lebensqualität: Die Lebensqualität in den angrenzenden Gebieten der Stadt wird sich verbessern.
- ▶ Erneuerung der Stadtlandschaft: Die Kontinuität der Stadtlandschaft um den Fluss Ohře wird wiederhergestellt.
- ▶ Revitalisierung der Uferpromenade: Das Projekt wird die Revitalisierung der beiden Uferpromenaden der Ohře unterstützen und die Nutzung dieser Bereiche für öffentliche Einrichtungen, Erholungszwecke oder den Fußgänger- und Radverkehr ermöglichen, was die Attraktivität der Stadt für Einwohner und Besucher erheblich steigern wird.

II. Achtung des Stadt- und Kurortcharakters von Karlovy Vary

Karlovy Vary ist ein bedeutender Kurort, dessen Kerngebiet seit 2021 auf der UNESCO-Liste des Weltkulturerbes (Berühmte Bäder Europas) steht. Der Bau einer Hochleistungsstraße in der Nähe des Stadtzentrums steht seit langem im Widerspruch zu den Erfordernissen des Schutzes der Kurumgebung, der öffentlichen Gesundheit und des kulturellen Erbes. Die Tunnellösung bietet eine wesentlich umweltfreundlichere Option, die die Eingriffe in die städtische Umwelt minimiert, keine größeren Eingriffe in das Gebiet erfordert und den charakteristischen Charakter der Stadt nicht beeinträchtigt. Im Gegenteil, sie ermöglicht eine Rückbesinnung auf die Innenstadt und die Schaffung von Voraussetzungen für die Umnutzung von derzeit mit Barrieren belasteten Flächen (z. B. Industriebrachen oder ungenutzte Flächen in unmittelbarer Nähe des Flusses Ohře).

III. Gewährleistung eines effizienten und sicheren Transitverkehrs

Mit der Ausweisung des Korridors DS93 wird die räumliche Voraussetzung für ein Tunnelverkehrsmanagement geschaffen, das einen modernen, sicheren und reibungslosen Transitverkehr durch komplizierte Entwicklungen ermöglicht. Die Ergebnisse der Verkehrsmodellierung (SUDOP PRAHA a.s., 07/2024) bestätigen, dass die Realisierung des Tunnels und die Verlagerung des Transitverkehrs die Belastung der bestehenden Straße I/6 im zentralen Teil der Stadt um bis zu 24.000 Fahrzeuge pro Tag deutlich reduzieren wird.

IV. Landschafts- und Bodenschutz

Im Gegensatz zu den ursprünglichen Varianten der nördlichen Stadtumgehung (Korridore D81, D82), die in die offene Landschaft nördlich von Karlsbad eingriffen, minimiert die neue Tunnellösung den Eingriff in landwirtschaftliche Flächen, in Flächen, die für die Erfüllung der Waldfunktion bestimmt sind, und in andere Eingriffe in die offene Landschaft. Die Tunneltrasse ermöglicht eine deutlich umweltfreundlichere Landnutzung, verringert die Landschaftszerschneidung und trägt zur Erhaltung der ökologischen Stabilität des Gebiets bei. Insbesondere im Hinblick auf den Schutz der landwirtschaftlichen Flächen, des Landschaftscharakters und der biologischen Vielfalt wird die Tunnellösung als die ökologisch günstigere Variante angesehen.

1.4. STRASSE I/13, OSTROV

Innerhalb von Z3 des ZÚR KK werden Änderungen an dem Korridor D04 - I/13 Květnová - Damice - Regionalgrenze (Smilov) im Bereich zwischen der Stadt Ostrov und der Grenze zur Region Ústí nad Labem vorgenommen, der nach seiner Überführung in den einheitlichen Standard neu markiert und in DS4 - I/13 Dolní Ždár - Damice - Regionalgrenze (Smilov) umbenannt wird.

- ▶ Im Bereich von Dolní Ždár wird der Korridor geringfügig nach Westen (ca. 400 m) erweitert, um den gesamten MÚK an der Kreuzung der Straßen I/13 und I/25 einzubeziehen. Dies ist eine wesentliche Änderung Z3/03 (siehe grafischer Teil Z3 von ZÚR KK).

- ▶ Im Abschnitt Damice (Kreuzung mit Hornohradský Bach) - Smilov wird die Korridordefinition geändert, die rechtsufrige Variante wird aufgehoben und der Korridor wird in der linksufrigen Variante neu definiert. Dies ist eine wesentliche Änderung Z3/02 (siehe grafischer Teil Z3 von ZÚR KK).
- ▶ Im Abschnitt Damice (Kreuzung mit dem Hornohradský Bach) - Smilov (Kreuzung mit der bestehenden Straße I/13) wird die Korridordefinition geändert, die rechtsufrige Variante wird aufgehoben und der Korridor wird in der linksufrigen Variante neu festgelegt. Es handelt sich um eine wesentliche Änderung Z3/02 (siehe Grafik Teil Z3 von ZÚR KK).
- ▶ Im Bereich westlich von Smilov wurde eine geringfügige räumliche Korrektur des Korridors vorgenommen. Es handelt sich um eine wesentliche Änderung Z3/01 (siehe Grafik Teil Z3 des ZÚR KK).

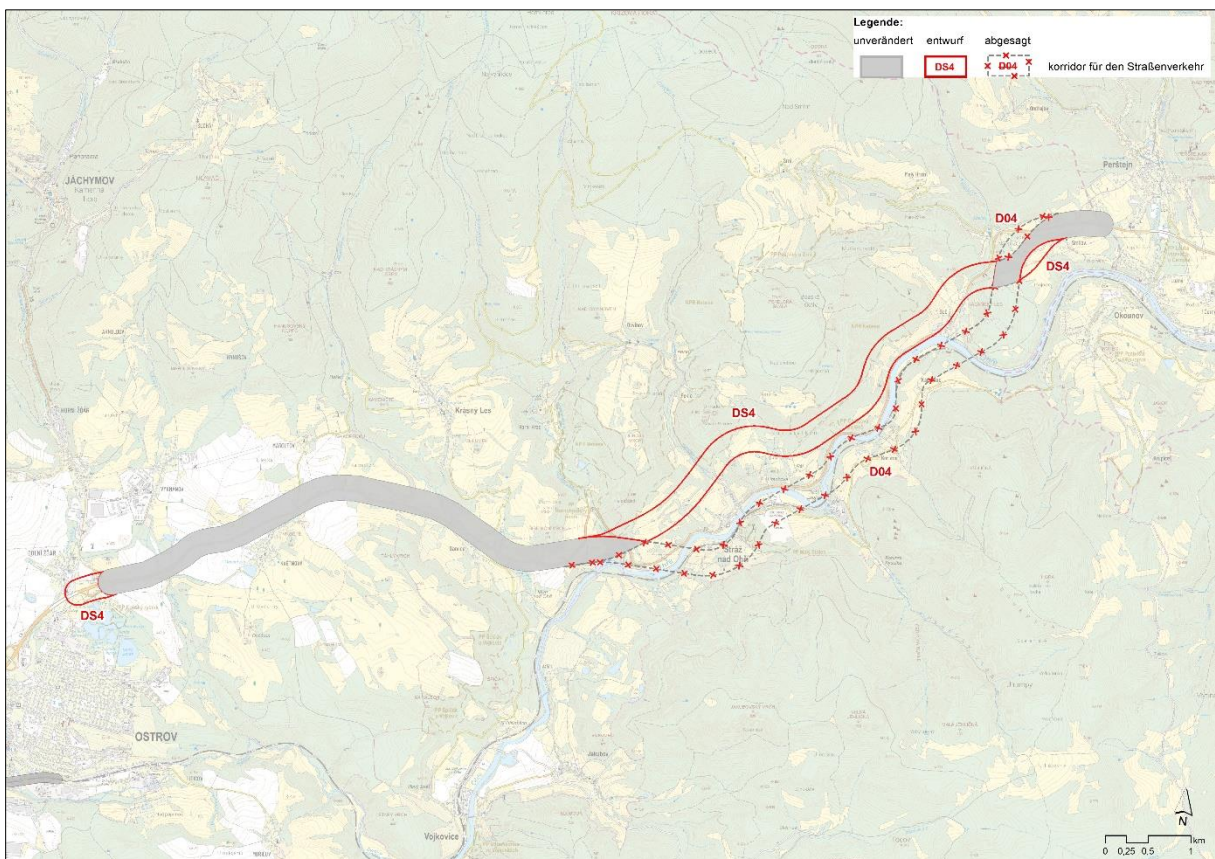


Abbildung 2: Materielle Veränderungen in dem Gebiet zwischen der Stadt Ostrov und der Grenze zur Region Ústí nad Labem

Im Abschnitt Dolní Žďár - Damice (Kreuzung mit dem Hornohradský-Bach) bleibt der Korridor unverändert, ebenso wie der Abschnitt des Korridors nahe der Grenze zur Region Ústí nad Labem. Diese unveränderten Teile des DS4-Korridors unterliegen nicht der Z3 ZÚR KK-Lösung.

HAUPTERGEBNISSE

Die Straße I/13 führt derzeit in unbefriedigender Weise durch die Wohngebiete mehrerer Städte und Dörfer. Die notwendige Anpassung ihrer Parameter wird jedoch durch das schwierige Gelände, in dem die Straße verläuft, erschwert. Auf dem Gebiet der Region Karlovy Vary führt die Straße I/13 durch das hügelige Gelände des Ostrov-Beckens bis nach Damice und dann weiter durch das Tal des Flusses Ohře. Die Trasse der Straße von Stráž nad Ohří nach Boče führt durch das enge Tal des Flusses

Ohře und folgt seinem linken Ufer. Die Breite der bestehenden Fahrbahn beträgt hauptsächlich acht Meter mit minimalen Schultern, in einigen Abschnitten sogar ohne Schultern, was angesichts der steilen Felsformationen und der steilen Hänge des Flussbettes ohne Leitplanken sehr gefährlich ist. Das häufige Parken von Fahrzeugen auf der Straße in Verbindung mit der schmalen Fahrbahn führt zu Verkehrsbehinderungen. Die Straße weist unzureichende Richtungs- und Höhenparameter auf und kann aufgrund des Geländes und der angrenzenden Bebauung nicht nach Standardparametern rekonstruiert werden. In dem gesamten Gebiet gibt es nur einen Überholabschnitt, der zu einem Ort häufiger Verkehrsunfälle wird.

Die Straße I/13 ist vor allem durch den Lkw-Verkehr stark belastet. Die Durchfahrten durch die Ortschaften Damice, Stráž nad Ohří und Boč haben daher erhebliche negative Auswirkungen auf die dortige Bevölkerung, insbesondere in Bezug auf Lärm, Ausdünstungen und Verkehrssicherheit. Vor allem in den Wintermonaten verursachen die hohen Längsgefälle Probleme für den Güterverkehr, und mangels einer Umleitungsstrecke ist die Straße oft für mehrere Stunden gesperrt. Aus diesen Gründen ist es langfristig notwendig, die Streckenführung der I/13 in diesem Teil der Region Karlovy Vary zu ändern.

Das ZÚR KK definiert derzeit den Korridor D04 - I/13 Květnová - Damice - Grenze der Region (Smilov) am rechten Ufer der Ohře, was jedoch aus Sicht des bevollmächtigten Investors (ŘSD ČR) nicht mehr zeitgemäß ist, und beantragt daher eine Änderung seiner Definition auf die Variante am rechten Ufer. Die Änderung der Korridordefinition erfolgt gemäß den aktuellen Unterlagen, die in den territorialen analytischen Dokumenten der Region Karlovy Vary enthalten sind, die gemäß § 62 des Baugesetzes als fachliche Grundlage für die Erstellung der Raumplanungsunterlagen dienen. Darüber hinaus wurde die technisch-wirtschaftliche Studie I/13 Ostrov - Klášterec nad Ohří, 3-spurig/4-spurig (NDCon s. r. o., 04/2023) vom Auftraggeber und dem beauftragten Investor als Grundlage für die Erstellung von Z3 des ZÚR KK zur Verfügung gestellt. Die technisch-ökonomische Studie wurde von der Zentralkommission des Verkehrsministeriums am 07.02.2024 mit der Maßgabe erörtert, dass die Ergebnisse dieser Studie Grundlage für die Änderung des gültigen ZÚR KK sein werden.

Gegenstand der technisch-wirtschaftlichen Studie war der technische Entwurf der Straße I/13 Ostrov (Ende der bestehenden 4-spurigen Straße) - Smilov - Klášterec n./O. (einschließlich) in 4-spuriger und 3-spuriger Ausführung. Die Kapazität und Modernisierung des betreffenden Abschnitts wurde in der Vergangenheit bereits mehrfach in ähnlichen Studien untersucht. Teilabschnitte (Ostrov - Smilov, Umgehungsstraße Klášterec nad Ohří) wurden untersucht, aber aufgrund der Baukosten und des Nutzens dieser Teilausführungen erreichte das Projekt keine Wirtschaftlichkeit. Das Ziel der technisch-wirtschaftlichen Studie war die Optimierung (im Sinne der Überprüfung der Richtungs- und Höhenausrichtung, einschließlich der Überprüfung der Gestaltung von Kreuzungen aufgrund der höheren Kategorie der Straße und ihrer Entwurfsgeschwindigkeit) der rechtsufrigen Variante und der linksufrigen Variante aus der Studie I/13 Ostrov - Smilov, 4-spurige Auslegung, Such- und Vergleichsstudie (SAGASTA s.r.o., 08/2020).

Aus der Sicht der Entwicklung des Dorfes Stráž nad Ohří minimiert die linksufrige Variante der Verlegung der Straße I/13 die städtebaulichen, räumlichen und ökologischen Zwänge im Vergleich zu der zuvor betrachteten rechtsufrigen Variante. Aufgrund der Nähe der rechtsufrigen Trasse zum bebauten Gebiet des Dorfes würde es zu einer erheblichen Verringerung der Entwicklungsflächen für z. B. Wohnen, Erholung oder städtische Einrichtungen im Dorf kommen. Das abschüssige Gelände und der schmale Raum zwischen dem Fluss und der Straße würden eine mögliche Ausdehnung des Dorfes in Richtung Osten und Südosten verhindern, eine Richtung, die städtebaulich natürlich ist. Die Option des rechten Ufers würde eine physische und visuelle Barriere darstellen, die den zentralen Teil des Dorfes von der Landschaft und den potenziellen Entwicklungsgebieten oberhalb des Hangs trennt. Auch die tatsächliche Umsetzung der Straße wäre kompliziert, da bei der rechtsufrigen Variante der Fluss Ohře auf einer relativ kurzen Strecke (ca. 5 km) insgesamt viermal gequert werden müsste. Bei der Variante am linken Ufer entfällt diese Notwendigkeit, und es gibt keine Querung der Ohře.

ZIELE UND BEITRÄGE

Die Straße I/13 ist Teil der internationalen Route E 442 und dient auch als wichtige nationale Verbindung zwischen bedeutenden Industriezentren in der nordwestlichen Region Böhmens. Sie bietet Verkehrsdienste zu den Hauptzentren Karlovy Vary, Chomutov und Most und deren Anschluss an die Autobahn D7 in Richtung Prag. Die bestehende Straße I/13, die in den 1960er Jahren auf der Trasse der historischen Durchgangsstraße gebaut wurde, ist durch eine beträchtliche Anzahl von Bahnübergängen und Ausfahrten zu einzelnen Grundstücken gekennzeichnet. Die größten Probleme der Strecke in dem betreffenden Abschnitt sind die stark überlasteten Verkehrsübergänge durch die Gemeinden Stráž nad Ohří (einschließlich des Ortsteils Boč) oder Černovice und Málkov in der Region Ústí nad Labem mit allen negativen Auswirkungen auf die Umwelt, die öffentliche Gesundheit und die Sicherheit der Bevölkerung. Hauptziel der neuen Straße I/13 ist es, eine optimale Verkehrsbedienung im nordwestlichen Teil der Tschechischen Republik zu gewährleisten, insbesondere die Verlagerung des erhöhten Verkehrsaufkommens zwischen den Regionen Karlovy Vary und Ústí nad Labem, auch im Hinblick auf die Querverbindungen zum Freistaat Sachsen. Ein damit verbundenes Ziel ist die Sicherstellung der verkehrlichen Anbindung der Ballungszentren der Regionen Ústí und Karlovy Vary an das übergeordnete Straßennetz, insbesondere an das Autobahnnetz (D6, D7).

Ein weiteres wichtiges Ziel ist der Schutz der Umwelt und der öffentlichen Gesundheit. Durch die Änderung der Korridordefinition werden territoriale Bedingungen für die Umleitung des Transitverkehrs mit negativen Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung (Lärm, Emissionen, Erschütterungen) außerhalb der bebauten Gebiete der Gemeinden geschaffen, wo z. B. in der Gemeinde Stráž nad Ohří die tägliche Verkehrsintensität im Jahr 2020 6 547 Fahrzeuge/24h (darunter 1 668 schwere Fahrzeuge) erreichte. Darüber hinaus steigt das tägliche Verkehrsaufkommen in dem Gebiet langfristig an:

- ▶ 2010: 5 667 Fahrzeuge/24h (davon 1 367 schwere Fahrzeuge),
- ▶ 2016: 6 487 Fahrzeuge/24h (davon 1 551 schwere Fahrzeuge),
- ▶ 2020: 6 547 Fahrzeuge/24h (davon 1 668 schwere Fahrzeuge).

Die bestehende I/13-Durchfahrt durch Stráž nad Ohří stellt einen Konflikt zwischen dem Transitverkehr und der Wohnfunktion der Gemeinde dar, mit negativen Auswirkungen auf die Sicherheit, die Umwelt und die Wohnqualität. Die Verlegung des linken Ufers würde aus dem bebauten Gebiet herausführen, was die Lebensbedingungen im Dorf erheblich verbessern sowie den Verkehrsfluss und die Sicherheit auf dieser wichtigen Straße erhöhen würde.

2. AUSWERTUNG DER AUSWIRKUNGEN AUF DIE NACHHALTIGE RAUMENTWICKLUNG - ZUSAMMENFASSUNG

Dieses Kapitel enthält eine Zusammenfassung der Schlussfolgerungen einzelner Teile der Prüfung der Auswirkungen der Aktualisierung Nr. 3 der Grundsätze der Regionalentwicklung des Karlovarský kraj („Z3 ZÚR KK“ oder „Konzept“) auf die nachhaltige Raumentwicklung im Umfang des Anhangs Nr. 4 zur Verordnung Nr. 283/2021 Sb.

INHALT DER PRÜFUNG DER AUSWIRKUNGEN AUF DIE NACHHALTIGE RAUMENTWICKLUNG

- A. UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG (SUP)
- B. PRÜFUNG DER AUSWIRKUNGEN DER RAUMPLANERISCHEN DOKUMENTE AUF DIE SCHUTZGEGENSTÄNDE ODER DIE UNVERSEHRTEIT VON FFH- UND VOGELSCHUTZGEBIETEN (NATURA 2000).
- C. PRÜFUNG DER AUSWIRKUNGEN AUF DIE WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG UND DEN ZUSAMMENHALT DER BEVÖLKERUNG DES GEBIETES
- D. PRÜFUNG DER AUSWIRKUNGEN AUF DIE NACHHALTIGE RAUMENTWICKLUNG, IN DEM DIE BEZIEHUNGEN SOWIE DIE VERBESSERUNG DER VORAUSSETZUNGEN FÜR EINE GÜNSTIGE UMWELT, WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG UND ZUSAMMENHALT DER GEMEINSCHAFT DER BEVÖLKERUNG DES GEBIETES AUSGEWERTET WERDEN.
- E. VORSCHLAG DER ANFORDERUNGEN AUF DIE ENTSCHEIDUNGSFINDUNG IN DEN AUSGEWIESENEN FLÄCHEN UND KORRIDOREN AUS DER SICHT DER GEWÄHRLEISTUNG RÄUMLICHER VORAUSSETZUNGEN FÜR EINE NACHHALTIGE RAUMENTWICKLUNG.

A. Umweltverträglichkeitsprüfung gem. Anhang zum Baugesetz

Der Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) waren sämtliche geänderte Teile der Aktualisierung Nr. 3 der Grundsätze der Raumentwicklung des Karlovarský kraj, Die Prüfung fokussierte insbesondere auf sachliche Veränderungen, dh.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE EINZELNEN BESTANDTEILE DER UMWELT

Auswirkungen auf die Luft

Die Auswirkungen der bewerteten Änderung des Konzepts auf die Luft werden mäßig sein. Ihre Richtung konnte auf der Detailebene der SUP-Bewertung nicht bestimmt werden. Die Auswirkungen der geprüften Änderung der ZÚR selbst und die ermittelten potenziell leicht negativen kumulativen Auswirkungen können jedoch im Rahmen der nachfolgenden Genehmigungsverfahren durch eine angemessene Anpassung der Verkehrsstrukturen innerhalb der festgelegten Korridore verringert, kompensiert oder ganz beseitigt werden. Daher ist die vorgeschlagene Konzeptänderung in ihrer Gesamtheit hinsichtlich der Luftauswirkungen akzeptabel.

Auswirkungen auf das Klima (Anpassung an den Klimawandel)

Das Konzept als Ganzes ist im Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel akzeptabel. Die Bewertung im Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel unterscheidet sich methodisch von der Bewertung der Auswirkungen auf andere Umweltkomponenten. Für den der SUP-Bewertung entsprechenden Detaillierungsgrad wurde ein Ansatz auf der Grundlage der Technischen Leitlinien

für die Klimafolgenabschätzung von Infrastrukturen 2021-2027 (2021/C 373/01) verwendet. Daher werden die Auswirkungen von Z3 ZÚR KK auf das Klima als Umweltkomponente nicht bewertet, sondern es werden mögliche Risiken im Zusammenhang mit dem Standort der Vorschläge zur Flächennutzungsänderung unter Berücksichtigung extremer Erscheinungsformen des Klimawandels für klimatische Phänomene ermittelt, die in dem betreffenden Gebiet auftreten und deren Auftreten auch in den modellierten Vorhersagen zum Klimawandel vorgesehen ist. Ziel der Bewertung ist es, die Anfälligkeit zu beurteilen, d. h. die potenziellen negativen Auswirkungen des Klimawandels auf die vorgeschlagene Landnutzung zu ermitteln, und zwar auf der Grundlage der nachstehend vorgestellten Sensitivitäts- und Expositionsanalysen. Für die einzelnen Korridore wurden relevante Klimavariablen ermittelt (hier insbesondere Starkregen, Überschwemmungen und Mobilisierung von Hangphänomenen), und die Art und Weise, wie diese berücksichtigt werden, wird in der Phase der Ausarbeitung spezifischer Lösungen für die in diesen Korridoren gelegenen Projekte festgelegt.

Die vorgeschlagene Änderung ist insgesamt aus klimatischer Sicht akzeptabel.

Auswirkungen auf die Bevölkerung und die öffentliche Gesundheit

Die Auswirkungen der bewerteten Änderung auf die menschliche Gesundheit sind potenziell mäßig (sowohl kurz- als auch langfristig) und werden in zweiter Linie durch Veränderungen der Luftqualität und Lärmbelästigung verursacht. Bei den kurzfristigen Änderungen handelt es sich um den Zeitraum des Baus der „I/6 Karlovy Vary Road“, wo der Bau im Vergleich zur ursprünglich vorgeschlagenen Umgehungsstraße der Stadt in einem relativ dicht besiedelten Gebiet stattfinden wird und daher eine größere Anzahl von Einwohnern betroffen sein wird. Durch die Änderung der Verkehrsinfrastruktur werden dauerhafte Auswirkungen vorhergesagt, wobei im Allgemeinen leicht positive Auswirkungen erwartet werden, lokal kann sich die Situation aber auch verschlechtern (z. B. an Zubringerstraßen oder Tunnelausfahrten). Diese potenziellen Auswirkungen können in den nachgelagerten Genehmigungsverfahren kompensiert werden.

Auf der Grundlage der obigen Ausführungen kann der Schluss gezogen werden, dass die Umsetzung der bewerteten Änderung unter dem Gesichtspunkt des Schutzes der Bevölkerung und der öffentlichen Gesundheit akzeptabel ist.

Auswirkungen auf die Gewässer

Die Auswirkungen werden als potenziell mäßig negativ bis potenziell erheblich negativ bewertet, hauptsächlich aufgrund des Eingriffs in die Schutzzonen der Wasserressourcen und der Schutzzonen der natürlichen Heilquellen und der natürlichen Mineralwässer. Die potenziellen Auswirkungen auf die Wasserqualität beziehen sich in erster Linie auf die Bauzeit und sind daher eine kurzfristige, lokal begrenzte Auswirkung. Die potenziellen Auswirkungen auf die Veränderung des Grundwasserregimes und die Auswirkungen auf die Wasserressourcen können durch die Durchführung hydrogeologischer Untersuchungen und die hydrogeologische Überwachung vor und nach dem Bau sowie durch die Einhaltung der Maßnahmen zum Schutz der Wasserressourcen und der natürlichen Heilquellen und der allgemeinen Maßnahmen des Wassergesetzes minimiert werden.

Die vorgeschlagene Änderung ist in ihrer Gesamtheit hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Grundwasser und die Oberflächengewässer akzeptabel, sofern die vorgeschlagenen Maßnahmen eingehalten werden.

Auswirkungen auf den Boden (landwirtschaftlicher Boden)

Die Auswirkungen des Konzepts auf den landwirtschaftlichen Bodenfonds (im Folgenden „ALF“ genannt) werden als langfristig bis dauerhaft, leicht positiv bewertet, da sich der Umfang der potenziellen ALF-Entnahme durch die Aufhebung und Änderung der Korridorabgrenzung insgesamt um 42 ha verringert. Die neu vorgeschlagenen Korridore werden keine Flächen der Klasse I des Ackerlandschutzfonds betreffen. Der positive Trend (Verringerung der potenziellen Entnahme) tritt in

allen anderen Klassen des Ackerlandschutzfonds auf. Dies ist vor allem auf die Ersetzung (Aufhebung) der bestehenden Korridore für die Umgehungsstraße von Karlovy Vary (die aufgehobenen Korridore D81 und D82 mit einer relativ großen potenziellen Inanspruchnahme der LF) durch den Korridor DS93 für die Tunnellösung der Straße durch die Stadt zurückzuführen, der keine Inanspruchnahme der LF verursacht. Der Wechsel zum Korridor DS4 führt zu einer geringfügigen Zunahme der potenziellen Flächeninanspruchnahme von ca. 2,4 ha, hauptsächlich in den Klassen V und IV des Schutzgebiets. Insgesamt wird der Vorschlag Z3 ZÚR KK daher aus den oben genannten Gründen als mäßig positiv in Bezug auf seine Auswirkungen auf den ZPF bewertet.

Die vorgeschlagene Änderung ist insgesamt unter dem Gesichtspunkt der Auswirkungen auf den Boden und die LPF akzeptabel.

Auswirkungen auf die Wälder

Die Auswirkungen des Konzepts auf die Wälder werden als vernachlässigbar eingeschätzt, was die Gesamtverringerung der potenziellen Waldinanspruchnahme um 2,8 ha betrifft, die durch die Aufhebung und Änderung der Korridorabgrenzung verursacht wird. Dies ist vor allem auf den Ersatz (Aufhebung) der bestehenden Korridore für die Karlsbader Umgehungsstraße (aufgehobene Korridore D81 und D82 mit potenziellem Waldeingriffsbedarf) durch den Korridor DS93 für die Tunnellösung der Straße durch die Stadt zurückzuführen, der keinen Waldeingriffsbedarf verursacht. Bei der Umstellung auf den Korridor DS4 ergibt sich eine geringfügige Zunahme der potenziellen Inanspruchnahme von ca. 3,2 ha. Insgesamt wird der Vorschlag Z3 ZÚR KK daher aus den oben genannten Gründen als ohne Auswirkungen auf die Wälder bewertet (mit vernachlässigbaren Auswirkungen auf den Umfang des ZÚR).

Die vorgeschlagene Änderung ist in Bezug auf die Auswirkungen auf den Wald insgesamt akzeptabel.

Auswirkungen auf den Untergrund und Naturressourcen

Insgesamt werden die Auswirkungen auf die Felsumgebung und die natürlichen Ressourcen als mäßig negativ bis vernachlässigbar bewertet. Entlang der Korridore befinden sich geschützte Lagerstätten, exklusive Lagerstätten, unterspülte Gebiete und Erdrutschgebiete. Bei Konflikten zwischen Bauvorhaben und Mineralvorkommen werden die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen beachtet. Bei Eingriffen in Lagerstättenchutzgebiete können die möglichen negativen Auswirkungen dazu führen, dass der Abbau der betreffenden Lagerstätte verhindert oder erschwert wird. Das Vorhandensein von registrierten Erdrutschen wird während der Bauarbeiten respektiert, um das Risiko ihrer Aktivierung zu minimieren.

Mögliche geringfügige negative Auswirkungen bestehen in der Gefahr einer Verunreinigung der Gesteinsumgebung während des Baus einzelner Projekte; diese Auswirkungen sind kurzfristig und können durch geeignete Maßnahmen minimiert werden.

Die vorgeschlagene Änderung ist im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Felsumgebung und die natürlichen Ressourcen insgesamt akzeptabel.

Auswirkungen auf Pflanzen, Tiere, Artenvielfalt, Ökosysteme,

Die Auswirkungen von Z3 ZÚR KK auf Flora, Fauna, Biodiversität und Ökosysteme werden größtenteils als langfristig bis dauerhaft, leicht negativ bis erheblich negativ bewertet.

Für den Korridor DS93 (Tunnellösung der Straße I/6 durch Karlovy Vary) wurden keine negativen Auswirkungen auf Fauna, Flora oder Biodiversität festgestellt, da er in einem urbanen Umfeld liegt und die Trasse unterirdisch verläuft.

Der Korridor DS4 (Verlegung der Straße I/13) hingegen beeinträchtigt natürlich wertvolle Gebiete, einschließlich der Lebensräume der vom Aussterben bedrohten Baumschlange und mehrerer besonders geschützter Gebiete (Nationales Naturschutzgebiet Nebesa, Naturdenkmal Hornohradský

Bach, Naturdenkmal Čedičová žíla Boč). Die Auswirkungen werden als mäßig bis erheblich negativ bewertet, insbesondere während der Bauarbeiten (Störungen, Mortalität). Wichtige Landschaftselemente und monumentale Bäume, deren Schutz eine Voraussetzung für die Nutzung des Korridors ist, sind ebenfalls betroffen.

Im Rahmen des NATURA-2000-Systems wurde keine erhebliche Beeinträchtigung der Integrität oder der Erhaltungsziele des europäischen Gebiets von Bedeutung und des Vogelschutzgebiets Doupovské hory festgestellt. Die Auswirkungen auf ausgewählte natürliche Lebensräume (6210, 6510, 9130, 9180* und 91E0*) werden als null bis leicht negativ bewertet. Die Auswirkungen auf das ÚSES sind jedoch potenziell leicht negativ, vorausgesetzt, die ökologische Funktion der einzelnen Elemente bleibt erhalten.

Der Korridor DS93 ist in Bezug auf seine Auswirkungen auf Fauna, Flora, Biodiversität und Ökosysteme akzeptabel. Der Korridor DS4 ist unter Vorbehalt akzeptabel, da er konsequente Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen erfordert. Obwohl keine signifikanten negativen Auswirkungen auf europäische Schutzgebiete festgestellt wurden, sind einige natürliche Komponenten (geschützte Arten, denkmalgeschützte Bäume, Lebensräume) bedroht und erfordern ein besonderes Schutzsystem während der Umsetzung.

Die vorgeschlagene Änderung ist im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf Fauna, Flora, biologische Vielfalt und Ökosysteme insgesamt akzeptabel, wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen eingehalten werden.

Auswirkungen auf die Landschaft und die Landschaftsausprägung

Die Auswirkungen auf den Landschaftscharakter reichen von keinen bis zu potenziell erheblich negativen Auswirkungen. Straßenkorridore als bedeutende lineare Strukturen stören die Struktur und visuelle Integrität der Landschaft, tragen zu ihrer Fragmentierung bei und verringern die Lesbarkeit und den ästhetischen Wert der natürlichen Umgebung, insbesondere in der offenen Landschaft.

Für den Korridor DS93 (Tunnellösung in Karlovy Vary) sind die potenziellen Auswirkungen auf den Landschaftscharakter vernachlässigbar.

Der Korridor DS4 hingegen hat Auswirkungen auf den natürlichen Landschaftscharakter. Er führt zu einer Zersplitterung des Gebietes, einer Störung des Horizonts und einem Verlust der harmonischen Skala der Landschaft, was sich negativ auf ihre ökologische und visuelle Funktion auswirken wird. Der Korridor DS4 hat negative Auswirkungen auf den Landschaftscharakter, und es werden landschaftsarchitektonische und andere Abhilfemaßnahmen erforderlich sein.

Die vorgeschlagene Änderung ist im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Landschaft und das Stadtbild insgesamt akzeptabel, sofern die vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden.

Auswirkungen auf kulturelles, historisches, architektonisches und archäologisches Erbe

Die Auswirkungen auf das kulturelle, historische, architektonische und archäologische Erbe werden als vernachlässigbar bis mäßig positiv, indirekt und langfristig bewertet.

Der vorgeschlagene DS93-Korridor schafft die Voraussetzungen für eine Tunnellösung der Straße durch Karlovy Vary (Karlsbad). Die Verlagerung eines Teils des Verkehrs unter die Erde kann die Verkehrsbelastung auf anderen Straßen in der Stadt, einschließlich des historischen Teils der Stadt, reduzieren und damit die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf das Kulturerbe verringern. Aufgrund der Lage denkmalgeschützter und architektonisch wertvoller Gebiete und Gebäude sowie der Verkehrsführung in der Stadt werden die Auswirkungen eher vernachlässigbar bis mäßig, langfristig und indirekt sein (der Korridor DS93 liegt außerhalb des Schutzgebiets).

Der Korridor DS4 wird in einem Gebiet ohne bedeutende historische Siedlungen oder historische Gebäude vorgeschlagen. In der Nähe des neu definierten Teils des Korridors DS4, einschließlich des niveaufreien Übergangs nördlich von Ostrov, befindet sich eine UNESCO-Welterbestätte - der Rote Turm des Todes in Ostrov. Aufgrund der Lage und der Art der vorgeschlagenen Nutzung des DS4-Korridors ist nicht zu erwarten, dass die monumentalen und historischen Werte des Denkmals beeinträchtigt werden. Die St.-Wenzel- und St.-Nikolaus-Kirche in Boca liegt zwar innerhalb des Korridors, aber aufgrund ihrer Lage innerhalb des durchgehend bebauten Teils des Dorfes ist kein räumlicher Konflikt mit der geplanten Verlegung der Straße I/13 zu erwarten.

Die vorgeschlagene Änderung ist im Hinblick auf die Auswirkungen auf das kulturelle, historische, architektonische und archäologische Erbe insgesamt akzeptabel.

Auswirkungen auf Sachwerte

Die Auswirkungen auf Sachwerte werden als leicht negativ bis leicht positiv, indirekt, kurz- und langfristig, aber höchstwahrscheinlich vernachlässigbar auf der strategischen Ebene bewertet.

Im Falle des Korridors DS93 wird es angesichts der Tatsache, dass der Korridor für die Untertunnelung des Straßenverkehrs festgelegt ist, im überwiegenden Teil des Gebiets des festgelegten Korridors keine Konflikte oder Einschränkungen bei der Nutzung von Sachwerten geben. Lediglich die Auswirkungen auf Objekte oder Infrastrukturen in unmittelbarer Nähe der Tunnelportale, abhängig von deren künftiger Lage und technischer Ausführung, werden berücksichtigt, die jedoch den Detaillierungsgrad der zu prüfenden Unterlagen überschreiten. Die Auswirkungen auf Sachwerte können für die Zwecke der strategischen Bewertung als vernachlässigbar angesehen werden. Auch während der Bauphase sind keine Auswirkungen auf Sachwerte zu erwarten. Der Tunnel wird unterirdisch aufgefahren, ohne dass die Nutzung der Sachgüter im Korridorbereich eingeschränkt wird.

Der DS4-Korridor in der vorgeschlagenen linksufrigen Variante verläuft durch ein überwiegend dünn besiedeltes Gebiet mit wenigen Siedlungen und technischen Infrastrukturelementen. Der neu vorgeschlagene kurze Abschnitt des Korridors DS4 für die künftige Anschlussstelle Dolní Žďár befindet sich in der Nähe von teilweise genutzten Flächen mit Lagerhallen, Garagen und Dienstleistungsflächen sowie einer Tankstelle. Eine negative Auswirkung auf diese Sachwerte wird nicht angenommen, kann aber nicht völlig ausgeschlossen werden; im Gegenteil, die Modernisierung der Verkehrslösung kann eine gewisse positive Auswirkung haben, die jedoch von der künftigen spezifischen räumlichen Gestaltung des Standorts abhängt. Eine gewisse negative Auswirkung auf einige Funktionen der hier befindlichen Sachanlagen (Garagen, Lager, Parkplätze) kann im Laufe der Bauarbeiten auftreten. In diesem Fall würde es sich um eine geringfügig negative, kurzfristige, direkte Auswirkung handeln. Dies hängt jedoch von der spezifischen räumlichen und strukturellen Gestaltung des Knotenpunkts ab, die in den vorliegenden Unterlagen nicht im Detail dargestellt werden kann.

Am nördlichen Rand von Stráž nad Ohří greift der Korridor DS4 geringfügig in das Gebiet eines landwirtschaftlichen Betriebs ein. An seinem westlichen Ende verläuft die DS4 dann teilweise durch das zusammenhängend bebaute Gebiet des Dorfes Boč. Es wird nicht davon ausgegangen, dass die vorgeschlagene technische Lösung mit der durchgehenden Bebauung kollidieren würde, so dass keine negativen Auswirkungen auf dieses Sachgut zu erwarten sind.

Die vorgeschlagene Änderung ist in Bezug auf die Auswirkungen auf Sachgüter insgesamt akzeptabel.

Auswirkungen auf den Lärm

Die Auswirkungen der bewerteten Konzeptänderung auf die Lärmsituation werden moderat sein. Die Quantifizierung der Veränderung der Lärmbelastung konnte im Rahmen der Details der SUP-Phase nicht bewertet werden, in den höheren Phasen der Projektvorbereitung wird es notwendig sein,

akustische Studien für spezifische technische Lösungen mit dem Vorschlag von ausreichend wirksamen Lärmschutzmaßnahmen zu erstellen.

Innerhalb der Abgrenzung des Korridors DS93 sind potenziell stärkere Auswirkungen zu erwarten, insbesondere in der Nähe der Zubringerrohre, der Tunnelleingangsportale und im Bereich der Tunnellüftungsauslässe. Insgesamt scheinen diese Auswirkungen jedoch weniger schwerwiegend zu sein als die Auswirkungen der ursprünglichen Karlsbader Umgehungsstraße - einer längeren Strecke mit häufigerem Kontakt zu geschützter Bebauung. Mit dieser Änderung ist eine stärkere Verknüpfung der Trasse mit den umliegenden Korridoren und bestehenden Straßen zu erwarten, so dass eine leicht negative kumulative Wirkung zu erwarten ist.

Die geänderte Lage des DS4-Korridors am linken Ufer scheint auch in Bezug auf die Lärmbelastung der Bevölkerung eine bessere Lösung zu sein - die Trasse umgeht Stráž nad Ohří vollständig und beeinträchtigt die Ortschaft Boč nur geringfügig. Unter dem Gesichtspunkt der direkten Auswirkungen kann eine mögliche leicht negative Auswirkung auf das bewohnte Gebiet von Boč nicht ausgeschlossen werden. In der Ortschaft Stráž nad Ohří, an der die neue Trasse vorbeiführt, ist hingegen eine positive Wirkung zu erwarten. Kumulative Auswirkungen mit anderen Verkehrsprojekten sind nicht zu erwarten, da die Verkehrsbelastung auf den örtlichen Straßen gering ist.

Generell kann gesagt werden, dass etwaige negative Auswirkungen von Änderungen an den bewerteten Unterlagen in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren durch die Ausgestaltung ausreichend wirksamer Lärmschutzmaßnahmen beseitigt werden. Die vorgeschlagenen Änderungen des Konzepts erscheinen als bessere Varianten der ursprünglichen Lösung und sind hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Lärmsituation unter Hinzunahme des PHO akzeptabel.

Die vorgeschlagene Änderung ist in ihrer Gesamtheit hinsichtlich der Lärmauswirkungen akzeptabel.

Auswirkungen auf die Abfälle

Die Auswirkungen werden als mäßig negativ, direkt, kurz- bis mittelfristig in Bezug auf die Abfallwirtschaft bewertet.

Es ist davon auszugehen, dass beim Bau der Verlegung der Straße I/13 (Korridor DS4) nur eine begrenzte Menge an Bauabfällen anfallen wird, da ein großer Teil des Aushubs für die Landschaftsgestaltung und andere Zwecke im Rahmen der Bauarbeiten verwendet werden kann.

Der Bau des Karlsbader Tunnels (Korridor DS93) wird jedoch unweigerlich zu großen Mengen an Bauschutt führen, was die Kapazitäten der Abfallentsorgungsinfrastruktur für die Wiederverwendung, das Recycling oder die Entsorgung dieses Materials unter Druck setzen könnte. Aufgrund der Art des Projekts kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Bauschutt durch Altlasten usw. kontaminiert wird. Die Auswirkungen werden kurz- bis mittelfristig als leicht negativ bewertet (da die Bewirtschaftung erheblicher Mengen von Bauabfällen über die Bauzeit hinausgehen kann).

Die vorgeschlagene Änderung ist insgesamt akzeptabel, was die Auswirkungen auf die Abfallwirtschaft betrifft.

Grenzüberschreitende Auswirkungen

Die Umsetzung des Konzepts wird keine Auswirkungen auf die Umweltbestandteile auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland haben. Es wurden keine negativen oder positiven Auswirkungen auf Umweltkompartimente auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland festgestellt.

Allgemeine Schlussfolgerung

Die Bewertung des Entwurfs der Aktualisierung Nr. 3 zu den Grundsätzen der Raumentwicklung der Region Karlovy Vary zeigt, dass die Umsetzung des Konzepts mit mäßig positiven (+1) bis mäßig negativen (-1) oder sogar deutlich negativen Auswirkungen (-2) auf die überwachten Umweltkomponenten verbunden sein wird. Um die negativen Auswirkungen zu minimieren, wurden Minimierungsmaßnahmen vorgeschlagen, die in den verbindlichen Teil der Grundsätze der territorialen Entwicklung der Region Karlovy Vary aufgenommen wurden und zur Entscheidungsfindung im Gebiet dienen werden.

B. Prüfung der Auswirkungen auf NATURA 2000 Gebiete

Das Ziel der Prüfung war es festzustellen, ob die Aktualisierung Nr. 3 der Grundsätze der Raumentwicklung des Karlovarský kraj Auswirkungen auf die Schutzgegenstände und Unversehrtheit von konkreten FFH- oder Vogelschutzgebieten hat. Im Rahmen der Prüfung galt die Aufmerksamkeit insbesondere der Einschätzung der Auswirkungen von konkreten Attributen, bei denen eine potentielle Kollision mit den NATURA 2000 Gebieten festgestellt wurde. Als potentiell betroffen durch diese Korridore wurden im Rahmen der durchgeführten Prüfung folgende NATURA 2000 Gebiete identifiziert:

- ▶ FFH- Gebiet "Doupovské hory"
- ▶ Vogelschutzgebiet "Doupovské hory"

Im Fall der sonstigen NATURA 2000 Gebiete konnten negative Auswirkungen des Planentwurfs ausgeschlossen werden.

Nach der Bewertung hat das Konzept nicht das Potenzial, die NATURA 2000-Gebiete oder deren Schutzobjekte erheblich zu beeinträchtigen. Bei den geprüften Änderungen wurden nicht mehr als mäßige negative Auswirkungen auf einige Schutzobjekte und die Integrität der betroffenen NATURA 2000-Gebiete festgestellt. Dies betrifft insbesondere das Risiko der Entnahme oder sonstigen Beeinträchtigung eines Teils der Lebensräume einiger Schutzobjekte auf der Projektebene bestimmter künftiger Projekte (mögliches Risiko von Kollisionen, Störungen oder sonstigen Auswirkungen auf einige Tiere - Schutzobjekte während der Bauarbeiten oder des Betriebs des Projekts). Konkret wurden für die folgenden Schutzobjekte des EVL Doupovské hory null bis leicht negative Auswirkungen festgestellt: die Habitats 6210, 6510, 9130, 9180* und 91E0* sowie die Arten von europäischer Bedeutung - die Große und die Schwarze Fledermaus (*Myotis myotis*, *Barbastella barbastellus*).

Das gleiche Ausmaß an Auswirkungen, d. h. null bis leicht negative Auswirkungen, wurde für ausgewählte Schutzobjekte des Nationalparks Doupovské hory festgestellt (*Ciconia nigra*, *Dryocopus martius*, *Circus aeruginosus*, *Sylvia nisoria*, *Lanius collurio*, *Pernis apivorus*, *Picus canus*, *Crex crex*).

Im Falle des Korridors DS4 wurde eine räumliche Kollision mit dem definierten Lebensraum ausgewählter besonders geschützter Großsäugerarten festgestellt, die zum Schutz von Großraubtieren (Wolf, Luchs, Braunbär) und dem europäischen Elch im Rahmen der Schutzgüter des NATURA 2000-Systems definiert sind. Eine leicht negative Auswirkung auf den Lebensraum ausgewählter besonders geschützter Großsäugerarten wurde aufgrund der potenziellen Auswirkungen auf die Wanderfunktion der betroffenen Lebensräume festgestellt (insbesondere die Möglichkeit der Störung während der Bauarbeiten und des künftigen Verkehrs, die Möglichkeit der Störung der Wanderungen durch das Gebiet durch Verkehrsbauwerke und ein Komplex von anderen begleitenden Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Bau und dem Betrieb der Straße).

Auf Grundlage der Prüfung konnte zusammenfassend festgestellt werden, dass der Planentwurf keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Unversehrtheit sowie die Schutzgegenstände der FFH- und Vogelschutzgebiete habe wird.

C. Prüfung Der Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung und den Zusammenhalt der Bevölkerung des Gebietes

Die Prüfung der Auswirkungen der Aktualisierung Nr. 3 der Grundsätze der Raumentwicklung des Karlovarský kraj auf die wirtschaftliche Entwicklung und den Zusammenhalt der Bevölkerung wurde unter Anwendung einer Analyse der nachhaltigen Entwicklung erarbeitet, die in den Raumanalytischen Unterlagen des Karlovarský kraj erarbeitet wurde.

DIE ENTWICKLUNG DER WIRTSCHAFT IN DEM RAUM

Z3 ZÚR KK schafft territoriale Bedingungen für die Stärkung der wirtschaftlichen Säule der nachhaltigen Entwicklung, insbesondere im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, durch bedeutende Veränderungen. Die Ausweisung der Korridore DS93 (Kapazitätsstraße I/6, Tunnellösung für den Transit durch Karlovy Vary) und DS4 (Verlegung der Straße I/13 Ostrov - Staatsgrenze) verbessert die verkehrliche Erreichbarkeit und Nutzbarkeit des nordwestlichen Teils der Tschechischen Republik erheblich. Beide Korridore tragen zur Verlagerung des erhöhten Verkehrsaufkommens zwischen den Regionen Karlovy Vary und Ústí nad Labem bei, einschließlich der Unterstützung von Querverbindungen zum Freistaat Sachsen. Gleichzeitig wird die Kapazität der Verkehrsverbindungen zwischen den Bevölkerungszentren der Regionen Karlovy Vary und Ústí nad Ústí und dem übergeordneten Verkehrsnetz, insbesondere den Autobahnen D6 und D7, gestärkt. Im Zusammenhang mit der Region Karlovy Vary wird auch die Erreichbarkeit der regionalen Stadt Karlovy Vary und der Hauptstadt Prag erheblich verbessert, was die Voraussetzungen für eine erhöhte Wettbewerbsfähigkeit, die Förderung des Unternehmertums, das Wirtschaftswachstum oder die Schaffung von Arbeitsplätzen oder die Entwicklung des Wohnungsbaus schaffen wird.

Im Rahmen der wirtschaftlichen Säule ist es notwendig, über die obige Bewertung der positiven und negativen Aspekte hinaus, die Aufmerksamkeit auf den wirtschaftlichen Aspekt der Pläne zu lenken, insbesondere auf den Tunnelbau der Straße I/6 in Karlovy Vary, der ein äußerst anspruchsvolles Projekt in Bezug auf die Investitionskosten darstellt. Für die Bewertung der Wirtschaftlichkeit von Straßenbauten wird standardmäßig das Modell HDM-4 (Highway Development and Management Model) verwendet, das eine umfassende Bewertung der Auswirkungen eines Verkehrsbauwerks auf eine größere Gebietseinheit, das so genannte betroffene Netz, auf der Grundlage der Verkehrsintensität und anderer messbarer Einheiten (z.B. Fahrzeugkilometer, Personenkilometer) ermöglicht. Zum Zeitpunkt der Erstellung von Z3 ZÚR KK lag diese Modellrechnung jedoch noch nicht vor, und es war nicht möglich, eine umfassende wirtschaftliche Bewertung der Wirksamkeit des Baus im Rahmen des VVURÚ vorzunehmen. Die räumliche Studie (SUDOP PRAHA a.s., 07/2024), die als Grundlage für die Festlegung des Korridors DS93 diente, enthält nur eine Schätzung der Investitionskosten, wobei die Tunnelvariante einen Wert von ca. 17,5 Mrd. CZK ohne MwSt. erreicht. Aus Sicht der Investitionsintensität erscheint diese Variante nicht günstig, aber aufgrund der Bewertung anderer Vorteile wurde sie in der Studie als die am besten geeignete Lösung empfohlen.

Z3 ZÚR KK trägt somit zur langfristigen Stabilisierung der Verkehrsinfrastruktur der Region bei und schafft einen territorialen Rahmen für die nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung der Region Karlovy Vary in Bezug auf die nationalen und internationalen Verkehrsbeziehungen. Die materiellen Veränderungen unterstützen die funktionale Anbindung der Region an das übergeordnete Verkehrsnetz, was sich positiv auf die Erreichbarkeit des Gebietes, die Entwicklung des Unternehmensumfeldes, den Arbeitsmarkt und die Lebensqualität der Einwohner auswirken kann.

Im Rahmen der weiteren Vorbereitung einzelner Bauprojekte ist es jedoch notwendig, dem wirtschaftlichen Aspekt, insbesondere der Bewertung der Investitionskosten und der Gesamteffizienz der vorgeschlagenen Lösungen, erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen.

Die Gesamtauswirkungen von Z3 ZÚR KK auf die wirtschaftliche Säule werden daher als deutlich positiv bewertet.

ZUSAMMENHALT DER BEVÖLKERUNG DES GEBIETES

Die soziale Säule der nachhaltigen Entwicklung kann nur indirekt durch Raumplanungsinstrumente beeinflusst werden, insbesondere auf der Ebene der regionalen Raumplanung. Z3 ZÚR KK schafft durch wesentliche Änderungen die territorialen Voraussetzungen für die Stärkung der sozialen Säule der nachhaltigen Entwicklung, insbesondere im Bereich der Gewährleistung der Verkehrsanbindung und des inneren Zusammenhalts des Gebiets. Durch die Festlegung der Korridore DS93 (Kapazitätsstraße I/6, Tunnellösung des Karlsbader Transits) und DS4 (Verlegung der Straße I/13 Ostrov - Landesgrenze) werden die territorialen Voraussetzungen für die Verbesserung der Erreichbarkeit des nordwestlichen Teils der Tschechischen Republik und die Stärkung der Verkehrsanbindung der Bevölkerungszentren der Regionen Karlsbad und Ústí nad Labem an das übergeordnete Verkehrsnetz, insbesondere an die Autobahnen D6 und D7, geschaffen. Im Rahmen der Region Karlovy Vary wird auch die Erreichbarkeit der regionalen Stadt Karlovy Vary und der Hauptstadt Prag verbessert, was dazu beitragen kann, die Attraktivität der Region für dauerhaftes Wohnen, Wirtschaften und Leben im Allgemeinen zu erhöhen. Eine verbesserte Verkehrsanbindung schafft auch die Voraussetzungen für die Entwicklung von Dienstleistungen, die Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten und die Bereitstellung besserer Verbindungen für die Bewohner ländlicher und peripherer Gebiete zu wichtigen Zentren für Beschäftigung, Bildung, Gesundheitsversorgung und Kultur.

Z3 ZÚR KK stärkt somit den Zusammenhalt der Gemeinschaft der Einwohner innerhalb der Region und trägt zum Ausgleich der Unterschiede zwischen den einzelnen Teilen des Gebiets bei. Dies unterstützt die langfristige Stabilisierung der Siedlungen und erhöht das Potenzial für eine nachhaltige soziale Entwicklung der Region Karlovy Vary.

Die Gesamtauswirkungen von Z3 ZÚR KK auf die soziale Säule werden daher als leicht positiv bewertet.

D. Prüfung der Auswirkungen auf die nachhaltige Raumentwicklung, in dem die Beziehungen sowie die Verbesserung der Voraussetzungen für eine günstige Umwelt, wirtschaftliche Entwicklung und Zusammenhalt der Gemeinschaft der Bevölkerung des Gebietes ausgewertet werden

Die Bewertung von Z3 ZÚR KK in Bezug auf die in der gültigen ZÚR KK festgelegten Raumordnungsprioritäten der Region Karlovy Vary ergab, dass Z3 ZÚR KK die festgelegten Prioritäten in den meisten Fällen praktisch erfüllt und zu ihrer Stärkung beiträgt. Da diese Prioritäten laut ZÚR KK (querschnittlich) auf ein ausgewogenes Verhältnis der territorialen Bedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung, den sozialen Zusammenhalt der Einwohner und eine günstige Umwelt der Region ausgerichtet sind, kann festgestellt werden, dass Z3 ZÚR KK insgesamt zur Stabilisierung und teilweisen Stärkung des ausgewogenen Verhältnisses dieser drei Säulen beiträgt.

So werden durch Z3 ZÚR KK die allgemeinen territorialen Bedingungen für die Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung (z.B. Verbesserung der Verkehrsanbindung und -verfügbarkeit der Region, Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Region), des sozialen Zusammenhalts der Bevölkerung (z.B. Der soziale Zusammenhalt der Region (z.B. Gewährleistung einer besseren Anbindung ländlicher und peripherer Gebiete an die wichtigsten Zentren für Beschäftigung, Bildung, Gesundheitsversorgung und Kultur, Steigerung der Attraktivität der Region für dauerhaftes Wohnen, Arbeiten und Leben im Allgemeinen) sowie die günstige Umwelt der Region (z.B. durch Umleitung des Transitverkehrs aus dem bebauten Gebiet bzw. aus dem Kontakt mit der Wohnbebauung in einen Tunnel und Verringerung der Lärm- und Emissionsbelastung).

Potenzielle negative Auswirkungen wurden für die Umweltsäule (siehe SUP und Natura-Bewertung) und teilweise für die wirtschaftliche Säule (wirtschaftliche Aspekte und Investitionskosten - siehe Schlussfolgerung in Kapitel C.) festgestellt.

Auf der Grundlage der Bewertung des Verhältnisses und der Verbesserung der territorialen Bedingungen für eine günstige Umwelt, die wirtschaftliche Entwicklung und den Zusammenhalt der Gemeinschaft der Bewohner des Gebietes kann festgestellt werden, dass Z3 ZÚR KK als Ganzes zur Stärkung dieses Verhältnisses beiträgt und im Sinne von § 38 Abs. 1 des Baugesetzes das Hauptziel der Raumplanung erfüllt, d.h. es schafft die Bedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Gebietes, die in einem ausgewogenen Verhältnis der Bedingungen für eine günstige Umwelt, die wirtschaftliche Entwicklung und den Zusammenhalt der Gemeinschaft der Bewohner des Gebietes besteht, das die Bedürfnisse der heutigen Generation befriedigt, ohne die Lebensbedingungen der künftigen Generationen zu gefährden.

E. Vorschlag der Anforderungen auf die Entscheidungsfindung in den ausgewiesenen Flächen und Korridoren aus der Sicht der Gewährleistung räumlicher Voraussetzungen für eine nachhaltige Raumentwicklung.

Die Anforderungen an die Entscheidungsfindung in den festgelegten Gebieten und Korridoren im Hinblick auf die Gewährleistung der territorialen Bedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Gebiets wurden in erster Linie in der SUP-Bewertung in Bezug auf die Minimierung negativer Auswirkungen auf die Umwelt und die öffentliche Gesundheit sowie in der Bewertung der Auswirkungen auf NATURA 2000-Gebiete festgelegt. Über diese Anforderungen hinaus wurde auf der Grundlage der in den Teilen C-D durchgeführten Bewertungen kein Bedarf an zusätzlichen Anforderungen festgestellt, da diese Bewertungen im Allgemeinen positive Auswirkungen hatten. Die Frage der wirtschaftlichen Anforderungen an die Projekte muss in den nächsten Phasen der Projektvorbereitung behandelt werden.