



**Beschluss der Landesregierung
Nr. 3749 vom 20. Oktober 2003**

Umweltverträglichkeitsprüfung.

Stellungnahme zum **Vorprojekt** betreffend den viergleisigen Ausbau der Brenner-Eisenbahn München-Verona auf dem Gebiet der Autonomen Provinz Bozen Südtirol, Abschnitt **Basistunnel**, mit den Auflagen, welche im Einreichprojekt und bei der Ausschreibung einzuhalten sind.

Antragsteller: Brenner Basistunnel EWIV

- Nach Einsicht in das Landesgesetz vom 24. Juli 1998, Nr. 7, "Umweltverträglichkeitsprüfung";
- Nach Einsicht in das Dekret des Landeshauptmannes vom 26. März 1999, Nr. 15 "Durchführungsverordnung zur Umweltverträglichkeitsprüfung";
- Nach Einsicht in das Vorprojekt und die Umweltverträglichkeitsstudie zum viergleisigen Ausbau der Brenner-Eisenbahn München-Verona auf dem Gebiet der Autonomen Provinz Bozen Südtirol Abschnitt: Basistunnel, eingereicht beim Amt für Umweltverträglichkeitsprüfung am am 10. Juni 2003;
- Nach Einsicht in das technisch wissenschaftliche Qualitätsurteil der UVP-Arbeitsgruppe vom 22. September 2003, welche zur Ansicht gelangt ist, dass die vorgelegten Unterlagen zum gegenständlichen Projekt die wichtigsten Elemente enthalten, um eine Begutachtung des Projektes hinsichtlich seiner Umweltverträglichkeit zu ermöglichen;
- Nach Einsicht in das zustimmende Gutachten des UVP-Beirates Nr. 11/2003 vom 10. Oktober 2003, hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes welches Bestandteil dieses Beschlusses bildet;

**Deliberazione della Giunta Provinciale
n. 3749 del 20 ottobre 2003**

Valutazione dell'impatto ambientale.

Presa di posizione al **progetto preliminare** di quadruplicamento della linea ferroviaria Monaco – Verona sul territorio della Provincia Autonoma di Bolzano, tratto **galleria di base**, con le prescrizioni che dovranno essere osservate nel progetto definitivo e nell'appalto.

Proponente: GEIE Galleria di base del Brennero

- Vista la Legge Provinciale 24 luglio 1998, n. 7, "valutazione dell'impatto ambientale";
- Visto il Decreto del Presidente della Giunta provinciale 26 marzo 1999, n. 15 "Regolamento relativo alla valutazione dell'impatto ambientale";
- Visto il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale di quadruplicamento della linea ferroviaria Monaco – Verona sul territorio della Provincia Autonoma di Bolzano - tratto galleria di base, depositati presso l'Ufficio valutazione impatto ambientale in data am 10. Juni 2003;
- Visto il giudizio tecnico scientifico di qualità del gruppo di lavoro VIA del 22 settembre 2003, il quale è giunto alla conclusione che la documentazione presentata contiene le indicazioni essenziali per giudicare il progetto circa il suo impatto ambientale;
- Visto il parere favorevole del comitato VIA n. 11/2003 del 10 ottobre 2003, in ordine alla compatibilità ambientale del progetto suindicato e che costituisce parte integrante della presente deliberazione;



- Festgestellt, dass zum gegenständlichen Bauvorhaben insgesamt 86 schriftliche Stellungnahmen seitens öffentlicher Körperschaften, Verbände sowie Privatpersonen eingereicht worden sind;
- Darauf hingewiesen, dass die Stellungnahme des UVP-Beirates zu den eingereichten Einwänden und Vorschlägen in einem eigenen Dokument festgehalten wurde, welches Bestandteil dieses Beschlusses bildet;
- In der Erwägung, dass die vom UVP-Beirat im oben erwähnten Gutachten Nr. 11/2003 dargelegten Schlussfolgerungen geteilt werden;
- Constatato che avverso il progetto sono stati inoltrate complessivamente 86 osservazioni scritte da parte di enti pubblici, associazioni e privati;
- Constatato che la presa di posizione da parte del Comitato VIA sulle osservazioni presentate é contenuta in un documento separato che costituisce parte della presente deliberazione;
- Ritenuto che conclusioni esposte dal Comitato VIA nel succitato parere n. 11/2003 possono essere condivise;

Dies vorausgeschickt,

Ciò premesso e sentito il relatore

b e s c h l i e ß t
die Landesregierung

la Giunta Provinciale

nach Anhören des Berichterstatters in der vom Gesetz vorgeschriebenen Form und mit Stimmeneinhelligkeit,

ad unanimità dei voti legalmente espressi

D e l i b e r a

1. das Vorprojekt der Brenner Basistunnel EWIV zum viergleisigen Ausbau der Brenner-Eisenbahn München-Verona auf dem Gebiet der Autonomen Provinz Bozen Südtirol Abschnitt: Basistunnel, mit Ausnahme des Abschnittes Brenner – Pfitsch, zu genehmigen, wobei die im Gutachten des UVP-Beirates Nr. 11/2003 enthaltenen Auflagen einzuhalten sind;
1. di approvare il progetto preliminare della GEIE Galleria di base del Brennero di quadruplicamento della linea ferroviaria Monaco – Verona sul territorio della Provincia Autonoma di Bolzano - tratto galleria di base ad eccezione del tratto Brennero – Val di Vizze alle condizioni imposte dal comitato VIA nel parere n. 11/2003;
2. diesen Beschluß im Amtsblatt der Region zu veröffentlichen.
2. di pubblicare la presente delibera nel Bollettino Ufficiale della Regione.

EM

DER LANDESHAUPTMANN

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

Dr. Luis Durnwalder

DER GENERALSEKRETÄR DER L.R.

IL SEGRETARIO GENERALE DELLA G.P.

Dr. Hermann Berger

Abteilung 29
Landesagentur für
Umwelt und Arbeitsschutz
Amt für Umweltverträglichkeitsprüfung



Ripartizione 29
Agenzia Provinciale per la protezione
dell'ambiente e la tutela del lavoro
Ufficio valutazione impatto ambientale

UVP-Beirat

Comitato VIA

GUTACHTEN Nr. 11/2003
PARERE N. 11/2003

10. Oktober 2003
10 ottobre 2003

BETREFF: Gutachten im Sinne des Art. 7 des Landesgesetzes vom 24. Juli 1998, Nr. 7, über die Umweltverträglichkeit des Vorprojektes zum viergleisigen Ausbau der Brenner-Eisenbahn München-Verona auf dem Gebiet der Autonomen Provinz Bozen Südtirol Abschnitt: Basistunnel in den Gemeinden Brenner, Pfitsch, Freienfeld, Franzensfeste Mühlbach, Natz/Schabs und Vahrn.

Nach Einsicht in das Vorprojekt und die Umweltverträglichkeitsstudie für das im Betreff angeführte Bauvorhaben, eingereicht beim Amt für Umweltverträglichkeitsprüfung am 10. Juni 2003;

Festgestellt, dass es sich hierbei um ein Projekt handelt, welches im Anhang I unter Punkt 7 a) des Landesgesetzes vom 24. Juli 1998, Nr. 7 angeführt ist und gemäß Art. 3, Absatz 3 des genannten Landesgesetzes dem UVP-Verfahren unterzogen werden muss;

Nach Einsicht in das technisch-wissenschaftliche Qualitätsurteil der UVP-Arbeitsgruppe vom 22. September 2003, welche zur Ansicht gelangt ist, dass die vorgelegten Unterlagen zum gegenständlichen Projekt die wichtigsten Elemente enthalten, um eine Begutachtung des Projektes hinsichtlich seiner Umweltverträglichkeit zu ermöglichen;

Festgestellt, dass das Vorprojekt und die Umweltverträglichkeitsstudie wie mit Beschluss der Landesregierung vom 16. Juni 2003, Nr. 2075 festgelegt, für 60 Tage und zwar vom 1. Juli 2003 bis einschließlich 1. September 2003 in den Gemeinden Brenner, Pfitsch, Freienfeld, Franzensfeste Mühlbach,

OGGETTO: Parere ai sensi dell'art. 7 della legge provinciale 24 luglio 1998, n. 7 in ordine alla compatibilità ambientale del progetto preliminare di quadruplicamento della linea ferroviaria Monaco – Verona sul territorio della Provincia Autonoma di Bolzano - tratto galleria di base nei Comuni di Brennero, Val di Vizze, Campo di Trens, Fortezza, Rio di Pusteria, Naz/Sciaves e Varna.

Visto il progetto preliminare indicato in oggetto ed il relativo studio di impatto ambientale depositati presso l'Ufficio valutazione impatto ambientale in data 10 giugno 2003;

Constatato che trattasi di un progetto elencato nell'allegato I, al punto 7 a), della legge provinciale 24 luglio 1998, n. 7 e soggetto quindi alla procedura di valutazione dell'impatto ambientale ai sensi dell'art. 3, comma 3 della citata legge provinciale;

Visto il parere tecnico-scientifico del gruppo di lavoro VIA del 22 settembre 2003, il quale è giunto alla conclusione che la documentazione presentata contiene le indicazioni essenziali per giudicare il progetto circa il suo impatto ambientale;

Constatato che il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale sono stati depositati per la pubblica visione per 60 giorni e cioè dal 1 luglio 2003 fino al 1 settembre 2003 compreso nei Comuni di Brennero, Val di Vizze, Campo di Trens, Fortezza, Rio di Pusteria, Naz/Sciaves e Varna nonché presso

Natz/Schabs und Vahrn sowie im Amt für Umweltverträglichkeitsprüfung zur öffentlichen Einsichtnahme hinterlegt worden sind;

Festgestellt, dass darüber hinaus das gegenständliche Projekt im Sinne des Art. 6, Absatz 4 des Landesgesetzes vom 24. Juli 1998, Nr. 7, am 8. August 2003 in Sterzing und am 11. August 2003 in Bozen öffentlich vorgestellt worden ist;

Festgestellt, dass zum gegenständlichen Bauvorhaben insgesamt 86 schriftliche Stellungnahmen seitens öffentlicher Körperschaften, Verbände sowie Privatpersonen eingereicht worden sind;

Darauf hingewiesen, dass die Stellungnahme des UVP-Beirates zu den eingereichten Einwänden und Vorschlägen in einem eigenen Dokument festgehalten wurde, welches Bestandteil dieses Gutachtens bildet und diesem beigelegt ist;

Festgestellt, dass das Projekt und die Umweltverträglichkeitsstudie in den Sitzungen des UVP-Beirates vom 17. September 2003, 22. September 2003, 24. September 2003, 8. Oktober 2003 und 10 Oktober 2003 behandelt worden sind;

Dies vorausgeschickt, erteilt der UVP-Beirat im Sinne des Art. 7 des Landesgesetzes vom 24. Juli 1998, Nr. 7

zustimmendes Gutachten

hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Projektes zum viergleisigen Ausbau der Brenner-Eisenbahn München-Verona auf dem Gebiet der Autonomen Provinz Bozen Südtirol, Abschnitt Basistunnel, in den Gemeinden Brenner, Pfitsch, Freienfeld, Franzensfeste Mühlbach, Natz/Schabs und Vahrn, mit Ausnahme des Abschnittes Brenner – Pfitsch. Es sind jedoch folgende grundsätzliche Aspekte zu berücksichtigen:

Lärm

Da die zunehmende Zugfrequenz bereits jetzt zu großen Belastungen der anwohnenden Bevölkerung führt und auf Grund der

l'Ufficio impatto ambientale come stabilito dalla Giunta provinciale nella deliberazione del 16 giugno 2003 n. 2075;

Che inoltre il progetto preliminare in questione è stato presentato pubblicamente ai sensi dell'art. 6, comma 4 della legge provinciale 24 luglio 1998, n. 7 nella città di Vipiteno in data 8 agosto 2003 e nella città di Bolzano in data 11 agosto 2003;

Constatato che avverso il progetto sono stati inoltrate complessivamente 86 osservazioni scritte da parte di enti pubblici, associazioni e privati;

Constatato che la presa di posizione da parte del Comitato VIA sulle osservazioni presentate é contenuta in un documento separato che costituisce parte del presente parere ed è allegato al parere medesimo;

Constatato che il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale sono stati esaminati nelle sedute del Comitato VIA in data 17 settembre 2003, 22 settembre 2003, 24 settembre 2003, 8 ottobre 2003 e 10 ottobre 2003;

Ciò premesso il Comitato Via esprime ai sensi dell'art. 7 della legge provinciale 24 luglio 1998, n. 7

parere positivo

in ordine alla compatibilità ambientale del progetto preliminare di quadruplicamento della linea ferroviaria Monaco – Verona sul territorio della Provincia Autonoma di Bolzano - tratto galleria di base nei Comuni di Brennero, Val di Vizze, Campo di Trens, Fortezza, Rio di Pusteria, Naz/Sciaves e Varna ad eccezione del tratto Brennero – Val di Vizze. Il presente parere è subordinato all'osservanza dei seguenti aspetti:

Rumore

Poiché l'aumento della frequenza dei treni già a tutt'oggi costituisce un disagio insostenibile per la popolazione residente e poichè le

steilwandigen Täler sich der Lärm auch weit in die Höhe fortpflanzt, muss die Lärmdämmung auf der Bestandsstrecke ab sofort begonnen werden. Den größten Lärm verursachen die Lastzüge; deshalb muss der gesamte Güterverkehr in den Tunnel verlegt werden.

Stromtransport und Pilotstollen

Die Stromversorgung wird für den Tunnel Franzensfeste – Innsbruck über den Pilot- oder Versorgungsstollen erfolgen, der parallel zu den 2 eigentlichen Röhren verläuft, und nicht auf oberirdischen Hochspannungsleitungen, die witterungsanfällig, wartungs- und kostenintensiv sind. In diesem Versorgungsstollen können mit moderner Technik und Kühlung auch hohe Stromdichten transportiert werden, was überirdische Hochspannungsleitungen überflüssig macht. Gerade diese Möglichkeit des Stromtransportes könnte auch an andere Stromgesellschaften vermietet werden.

Es muss die Machbarkeit untersucht werden, die gesamte Strecke von Verona bis zum Brenner mit dem neuen 25 KV, 50 Hz-Strombetrieb auszurüsten. Dies hätte den Vorteil, dass alle Zugmaschinen so ausgerüstet wären, dass die Verlagerung oder das Einmünden von Zügen von der Bestandsstrecke auf die neue Strecke und umgekehrt keinerlei Probleme mit sich bringen würde und die Zugmaschinen universeller einsetzbar wären. Gleichzeitig könnten damit auch die alten Gleichstromleitungen und Versorgungsstrukturen abgebaut werden, wie z.B. die Leitung in Brixen-Milland. Der Pilotstollen kann mit diesen besprochenen Funktionen als eine der ökologischen Kompensationsmaßnahmen angesehen werden.

Personen- und Gütertransport

Personenzüge müssen auch in Zukunft möglichst oberirdisch auf der Bestandsstrecke geführt werden. Alle Personenzüge, auch die internationalen, müssen in Bozen halten. Gütertransporte müssen auf jeden Fall unterirdisch verlaufen.

emissioni sonore a causa della ripidità dei versanti si propagano verso l'alto, si dovrà provvedere da subito alla realizzazione di barriere antirumore sulla linea esistente. La maggior parte delle emissioni sonore viene prodotto dai treni merci; per tale motivo l'intero traffico merci dovrà essere spostato in galleria.

Trasporto di energia elettrica e cunicolo pilota

L'approvvigionamento elettrico della galleria di base è previsto attraverso il cunicolo pilota, che si sviluppa parallelamente alle due gallerie ferroviarie e non su linee aeree, le quali in quanto esposte a influssi atmosferici sono poco economiche anche in termini di manutenzione. Attraverso tale cunicolo possono essere trasportate con tecnologie moderne e refrigeranti anche tensioni elevate di energia elettrica, il che renderebbe superflue le linee aeree. Tale soluzione alternativa di trasporto potrebbe essere anche data in affitto ad altre società operanti nel campo energetico.

Dovrà essere esaminata inoltre la possibilità di dotare l'intera linea ferroviaria da Verona fino al Brennero un impianto con 25 KV, 50 Hz. Ciò avrebbe il vantaggio che con tale equipaggiamento tutte le motrici sarebbero in grado di eseguire senza problemi lo spostamento dei treni dalla linea attuale a quella nuova; inoltre le motrici potrebbero essere impiegate in modo universale. Contemporaneamente anche le vecchie linee di corrente continua e le strutture connesse potrebbero essere smantellate (ad es. la linea a Bressanone-Millan).

Il cunicolo pilota con tali funzioni può essere considerato come una delle misure di compensazione ecologica.

Trasporto persone e trasporto merci

I treni viaggiatori dovranno essere condotti possibilmente anche in futuro in superficie sulla linea attuale. Tutti i treni viaggiatori, anche quelli internazionali dovranno fermarsi a Bolzano. I treni merci dovranno in ogni modo essere condotti in galleria.

Riggertal

Das Riggertal ist als Deponie und als Baustelle sowohl für den Brennerbasistunnel wie auch für die Zulaufstrecken geplant. Dies bedeutet, dass die Baufirmen denselben Standort nutzen. Dies führt mit Sicherheit zu Komplikationen im Betrieb, wenn nicht entsprechende Vereinbarungen getroffen werden. Bei Staubaufkommen, bei Klassifizierungsarbeiten und Rekultivierungen, bei Lärm und anderen Belästigungen der Bevölkerung ist die Verursachung und die Verantwortlichkeit schwer zuzuordnen und die Einhaltung der Vorschriften schwieriger.

Es ist somit eine gemeinsame und koordinierte Führung der Baustelle und Deponie Riggertal notwendig; dies muss in der Ausschreibung festgehalten werden. Hier ist nicht nur die Ablagerung des Tunnelausbruchmaterials, die Sortierung nach wiederverwertbarem und abzulagerndem Material vorzunehmen, sondern auch Zwischenlagerung von verwertbarem Material zu organisieren; zudem ist auch die Weiterverarbeitung vorzusehen und der Abtransport von vorher abgebautem Schottermaterial zu koordinieren, um Platz für die Einlagerung von Tunnelaushub zu schaffen. Es gilt somit organisatorische und logistische Probleme zu lösen. Die entsprechende Einrichtung der Baustelle samt Infrastrukturen müssen im Einreichprojekt in Übereinstimmung mit dem Plan der Gruben, Steinbrüche und Torfstiche festgelegt werden.

Um die Einlagerung von Tunnelmaterial auf einer geringeren Endhöhe zu gewährleisten, muss mit dem Abbau und Abtransport des vor Ort befindlichen Materials sofort begonnen werden.

Beweissicherungsverfahren und Schiedsstelle.

Ein Verfahren zur Beweissicherung gegen Schäden jedweder Art während der Bauzeit muss festgeschrieben werden. Dies betrifft in erster Linie die Beeinträchtigung der Wasservorkommen, die Feststellung der Güte von landwirtschaftlichen Flächen, die als temporäre oder definitive Deponien oder als Baustellen dienen. Die Ertragsleistung der

Val di Riga

La Val di Riga è prevista come deposito di materiale e come area di cantiere sia per la galleria di base, che per le linee di accesso. Ciò significa che le ditte costruttrici occupano la stessa area, il che comporta inevitabilmente complicazioni qualora non vengano stilati degli opportuni accordi. In caso di emissioni inquinanti, lavori di classificazione, ricoltivazione, emissioni sonore ecc. Diverrebbe più difficile stabilire l'origine e la responsabilità nonché di garantire l'osservanza delle prescrizioni.

Si rende necessaria quindi una comune e coordinata conduzione del cantiere e deposito di materiale in Val di Riga. Ciò dovrà essere stabilito nel bando di concorso.

Nella valle Val di Riga non si avrà soltanto il deposito del materiale proveniente dalla galleria, ma anche il deposito temporaneo del materiale riutilizzabile; inoltre dovrà essere prevista la lavorazione e coordinato l'asporto del materiale proveniente dallo scavo per fare posto al materiale proveniente dalla galleria. Dovranno dunque essere risolti problemi organizzativi e logistici. Le relative infrastrutture del cantiere dovranno essere previste nel progetto definitivo in accordo con il piano delle cave e delle torbiere.

Per ridurre l'altezza finale del deposito del materiale proveniente dalla galleria si rende necessario da subito la coltivazione e l'asporto del materiale in luogo.

Procedura di accertamento e organo arbitrale

Dovrà essere stabilita una procedura per l'accertamento dei danni di ogni tipo in fase di cantiere. Ciò riguarda in primo luogo i casi di interferenze sul corpo idrico, il rilevamento della qualità delle aree agricole utilizzate come depositi temporanei o definitivi di materiale ed aree di cantiere. Il rendimento delle aree agricole dovrà corrispondere a quella

landwirtschaftlichen Flächen muss nach Abschluss der Arbeiten jener vor der Grundbesetzung entsprechen.

Dasselbe gilt auch für die Schäden aufgrund von Erschütterungen an Gebäuden durch den Tunnelbau, z.B. am Schloss Gufidaun, Feldthurns usw.. Ein entsprechendes Monitoringprogramm vorher und während der Bauphase muss im Einreichprojekt vorgesehen werden. Für die Sanierung auftretender Schäden muss eine Bankgarantie bereit gestellt werden.

Die Schaffung einer neutralen Schiedsstelle bzw. eine Anlaufstelle ist vorzusehen, welche diese Schäden bewertet und Entscheidungen trifft. Die Schiedsstelle muss mit entsprechenden Zuständigkeiten ausgestattet und in der Provinz Bozen angesiedelt sein.

Ökologische Baubegleitung

Das Projekt hat vielfältige ökologische Auswirkungen, insbesondere während der Bauphase. Deshalb wird unbedingt eine ökologische Baubegleitung gefordert. Die Zuständigkeiten müssen im Vorfeld definiert werden und eindeutig sein.

Umweltpolitische Vorgaben

Die unten folgenden Auflagen und Verbesserungsvorschläge zu den vorliegenden Plänen sind vorwiegend an die BBT-EWIV bzw. RFI gerichtet. Bei der Realisierung des gesamten Vorhabens sind auch politische Entscheidungen über Begleitmaßnahmen erforderlich, ohne welche der Basistunnel nicht seine volle Wirksamkeit und Funktionalität erreichen und eine reelle Entlastung der Bevölkerung bringen kann. Die Verkehrspolitik innerhalb der Provinz Bozen sowie die Einflussnahme auf örtliche, nationale und internationale Verkehrsentwicklung sind hierbei vorrangig abzustimmen.

Damit der Schienenverkehr richtig zum Tragen kommt, muss der Güterverkehr unterirdisch, der Personentransport möglichst oberirdisch auf der bestehenden Trasse abgewickelt werden. Dazu ist die Modernisierung der bestehenden Schienentrasse mit Vorrangigkeit voranzutreiben. Die Belastung durch die Zunahme des

precedente all'occupazione del suolo.

Tale discorso vale anche per danni ad edifici causati da vibrazioni durante i lavori di costruzione della galleria (p.es. al Castel Gudon ed al Castel Velturno). Nel progetto definitivo dovrà essere previsto un relativo programma di monitoraggio prima e durante la fase di cantiere. A garanzia del ripristino dei danni dovrà essere depositata una fidejussione bancaria.

Dovrà essere prevista l'istituzione di un organo arbitrale neutrale con il compito di valutare i danni e munito di poteri decisionali. L'organo arbitrale dovrà essere provvisto di apposite competenze con sede nella provincia di Bolzano.

Supervisione ecologica in fase di cantiere

Il progetto comporta una molteplicità di ripercussioni ecologiche durante la fase di cantiere. Si rende indispensabile dunque una supervisione ecologica. Le competenze necessarie dovranno essere definite chiaramente prima dell'inizio dei lavori.

Direttive politico-ambientali

Le prescrizioni e proposte di miglioramento dei progetti sotto riportate sono indirizzate in primo luogo alla GEIE-BBT ed alla RFI. La realizzazione dell'intero progetto rende necessarie anche decisioni politiche su provvedimenti accompagnatori senza le quali la galleria di base non raggiungerebbe la sua piena efficienza e funzionalità e non rappresenterebbe un reale sgravio per la popolazione. La politica di trasporto entro la Provincia di Bolzano ed il suo influsso sugli sviluppi del traffico locale, nazionale ed internazionale dovranno essere concordati con carattere prioritario.

Per garantire una massima funzionalità della linea ferroviaria il trasporto merci dovrà essere condotto in galleria ed i treni viaggiatori in superficie sulla linea esistente. Dovrà quindi essere accelerato l'ammodernamento della linea esistente per compensare con misure di mitigazione l'aumento del traffico merci sulla linea esistente fino al completamento della

Güterverkehrs auf der bestehenden Strecke bis zur Fertigstellung der neuen Trassen muss deshalb durch Milderungsmaßnahmen abgefangen werden.

Nachdem ein künftiger Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur im Alpenraum und insbesondere jene am Brenner allein noch keine Verlagerung zugunsten der Schiene bewirkt, müssen zusätzliche verkehrspolitische Maßnahmen wie z.B. eine merkliche Erhöhung der Straßengebühr für LKW ergriffen werden.

Maßnahmen auf örtlicher, nationaler wie internationaler Ebene sind erforderlich, um auf die Verkehrsentwicklung auch auf europäischer Ebene zum Schutz von Bürgern und Umwelt im sensiblen Alpenraum einzuwirken und die gegenwärtige Verkehrssituation zu verbessern. Dazu gehören:

- Maßnahmen zur Steigerung der Transporteffizienz und Akzeptanz der Schiene.
- Abbau von Hindernissen beim privaten Schienentransport.
- Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen bei Eintritt bestimmter Umweltbedingungen.
- Die Verlade- bzw. Umschlagbahnhöfe für die Güter in Südtirol müssen definiert werden, da davon die zukünftige Detailplanung für Infrastrukturen wesentlich abhängt. Diese Entscheidung beeinflusst die Schaffung von notwendigen Infrastrukturen wie die Zufahrt und den Abtransport der Güter zur lokalen Verteilung. Davon hängt die zukünftige lokale Entwicklung an diesen Standorten ab.
- Alle vorzusehenden Maßnahmen müssen schrittweise und ab sofort durchgeführt werden.

Abschnitt Brenner - Pfitsch

Für den Trassenverlauf im Abschnitt Brenner – Pfitsch muss aus folgenden Gründen negatives Gutachten erteilt werden:

nuova linea.

Poichè il solo potenziamento delle strutture ferroviarie nell'arco alpino ed in particolar modo sulla linea del Brennero non comporta di per sè alcun trasferimento a favore della ferrovia, dovranno essere adottate misure politiche come per esempio un notevole aumento del pedaggio per mezzi pesanti.

Sono necessari provvedimenti a livello locale, nazionale ed internazionale per incidere sullo sviluppo del traffico per la salvaguardia della popolazione e dell'ambiente nell'arco alpino e di migliorare la situazione attuale. Tali provvedimenti sono:

- Interventi per l'incremento dell'efficienza del trasporto e dell'accettazione della ferrovia.
- Abolizione di ostacoli nel trasporto ferroviario privato.
- Definizione di interventi di limitazione del traffico in caso dovessero emergere determinati fattori ambientali.
- Dovranno essere stabilite le stazioni di scarico e lo scalo intermodale in quanto da esse dipende essenzialmente la progettazione di dettaglio delle infrastrutture. Tale decisione condiziona la realizzazione delle infrastrutture necessarie come le strade di accesso e la distribuzione locale delle merci nonché il futuro sviluppo di questi centri.
- Tutti questi provvedimenti dovranno essere attuati gradualmente e da subito.

Tratto Brennero Val di - Vize

Per il tratto Brennero - Val di Vize si esprime parere negativo per i seguenti motivi:

1. Das Projekt sieht vor, die Entwässerung der Tunnelröhren in Richtung der Neigung der Trasse durchzuführen, wobei der Scheitelpunkt auf italienischem Staatsgebiet etwa 4,2 km südlich der Staatsgrenze liegt. Daraus folgt, dass die Entwässerung eines Großteils der Strecke zwischen der Staatsgrenze und dem Fensterstollen Pfitsch nach Österreich erfolgen wird. Der Scheitelpunkt des Brennerbasistunnels muss aus wasserwirtschaftlichen Gründen an der Staatsgrenze liegen.

2. Die in der Örtlichkeit Brennerbad austretende Thermalquelle „St. Zacharias“ wird mit großer Wahrscheinlichkeit durch den Vortrieb des Tunnels beeinträchtigt. Der Aquifer wird durch den Tunnelvortrieb angeschnitten bzw. das ausgewiesene Quellschutzgebiet durchquert. Laut Dekret mit welchem das Quellschutzgebiet ausgewiesen worden ist, dürfen innerhalb dieses Schutzgebietes weder Strassen errichtet, noch gefährliche Stoffe transportiert werden. Es könnten sich somit irreversible, ständige, negative Auswirkung ergeben, welche insbesondere die Bereiche Bevölkerung (Tourismus, Kurbetrieb, Kultur, Wirtschaft – die Brenner Thermalquellen sind offiziell als Mineralwasser anerkannt, werden abgefüllt und zu Kuren verwendet) und den Wasserhaushalt betreffen. Die Trasse des Brennerbasistunnels muss auf jeden Fall außerhalb des Schutzgebietes verlegt werden und durch weitere geologische und hydrogeologische Untersuchungen muss festgestellt werden, wie weit die Trasse nach Osten verlegt werden muss, damit eine Beeinflussung des Aquifers ausgeschlossen werden kann.

Es müssen folgende Auflagen eingehalten werden:

Allgemeine Auflagen

1. Das Einreichprojekt für den Brennerbasistunnel einschließlich Baustellen, dazugehöriger Infrastrukturen sowie Deponien sowie muss im Sinne des Art. 3, Absatz 4 des Landesgesetzes vom

1. Il progetto prevede il drenaggio delle singoli gallerie in direzione della pendenza del tracciato. Poichè il vertice è situato a 4,2 km a sud del confine nazionale in territorio italiano, ne consegue che l'acqua drenata da gran parte del tratto tra il confine ed il cunicolo d'accesso Val di Vizze verrà convogliata verso l'Austria. Il vertice della galleria di base del Brennero deve, per motivi di gestione delle risorse idriche, essere fissato sulla linea di confine.

2. La sorgente termale „St. Zacharias“ in località Terme di Brennero verrà molto probabilmente danneggiata dalla realizzazione del tunnel. Il tunnel interseca l'acquifero della sorgente attraversando la zona di rispetto istituita. In base al decreto di istituzione della zona di rispetto, all'interno dell'area è vietata la costruzione di strade ed il trasporto di sostanze pericolose. È probabile un impatto negativo duraturo ed irreversibile che interessa specialmente l'aspetto "popolazione umana" (in materia di turismo, stabilimenti di cura, cultura ed economia – le sorgenti Termali di Brennero sono ufficialmente riconosciute come acque minerali, vengono imbottigliate ed utilizzate per cure terapeutiche) e l'aspetto "bilancio idrico". Il tracciato del tunnel deve in ogni caso essere spostato ad est, al di fuori della zona di rispetto e specifici studi idrogeologici dovranno fissarne la dimensione in modo tale da non influenzare l'acquifero.

Dovranno essere osservate le seguenti prescrizioni:

Prescrizioni generali

1. Il progetto definitivo per la galleria di base compreso i cantieri, le relative infrastrutture ed i depositi di materiale dovranno essere sottoposti all'esame del comitato VIA ai sensi dell'art. 3, comma 4

24.07.1998, Nr. 7, dem UVP-Beirat zur Begutachtung vorgelegt werden.

della legge provinciale 24.07.1998, n. 7.

2. Es müssen die in den Projektunterlagen vorgeschlagenen zwei Einspurröhren mit Pilotstollen errichtet werden. Um den Gesamteingriff auch während der Betriebsphase des Tunnels zu minimieren (Landschaftlicher Eingriff, Elektrosmog, etc.), muss die gesamte Stromzufuhr des Tunnels in den Pilotstollen verlegt werden.
 3. Das Projekt und die UVS geben viele Möglichkeiten des kombinierten Abtransports des Materials (Lkw, Zug, Förderbänder, etc.) vor. Im Zuge des Einreichprojekts müssen die verschiedenen alternativen Infrastrukturen zum Abtransport des Materials im Hinblick ihrer Auswirkung auf die Umwelt ausreichend beschrieben werden (Position, Verlauf, konstruktive Details, etc.). Ebenso sind detaillierte Angaben zu den Transportfahrzeugen und den Durchfahrtsfrequenzen durch die einzelnen Ortschaften vorzulegen.
 4. Wo wasserführende Schichten gequert werden, sind Abdichtungsmaßnahmen vorzusehen um eine Beeinträchtigung der Grundwasservorkommen zu vermeiden; diese Maßnahmen sind im Einreichprojekt im Detail für den Pilotstollen und die 2 Eisenbahnrohren darzustellen.
 5. Sollten diese Abdichtungsmaßnahmen nicht möglich sein, müssen die Wasser gesammelt werden und soweit es Koten und Drucke ermöglichen, beim nächsten Fenster in den Vorfluter zurückgegeben werden (Pfitscherbach, Eisack bei Mauls, Eisack bei Franzensfeste, Eisack bei Aicha usw.); dieses Entwässerungssystem muss im Einreichprojekt vorgesehen werden. Größere Wassereinbrüche (ab 5 l/s), die lokal zugeordnet werden können (Punkt-Austritte) müssen dem Amt für Gewässernutzung gemeldet werden, die aufgrund der Qualität über eine eventuelle Verwendung des Wassers befindet und das separate Einfassen und Ableiten des
2. Dovranno essere realizzate le due gallerie ferroviarie con il cunicolo pilota indicati nella documentazione progettuale. Al fine di minimare l'intervento nel suo complesso anche in fase di esercizio (intervento paesaggistico, elettrosmog, ecc.) l'approvvigionamento con corrente elettrica dovrà essere spostata nella galleria del cunicolo pilota.
 3. Per quanto riguarda l'asporto del materiale nel progetto e nello studio di impatto ambientale sono riportate diverse soluzioni (mezzi pesanti, treno, nastro trasportatore ecc.). Nel corso dell'elaborazione del progetto definitivo dovranno essere descritte dettagliatamente le diverse infrastrutture alternative per l'asporto del materiale in rapporto ai loro effetti sull'ambiente (posizione, percorso, dettagli costruttivi ecc.). Contemporaneamente dovranno essere riportate indicazioni dettagliate su i mezzi di trasporto e sulla frequenza dei passaggi nei singoli abitati.
 4. Nei tratti dove verranno attraversati strati acquiferi devono essere attuati interventi di impermeabilizzazione al fine di evitare interferenze con le falde acquifere; tali interventi vanno indicati dettagliatamente nel progetto definitivo sia per il cunicolo pilota che per le due gallerie ferroviarie.
 5. Qualora queste opere di impermeabilizzazione non fossero realizzabili, le acque devono essere raccolte e, per quanto quote e pressioni lo consentano, restituite al corso d'acqua adiacente al più vicino cunicolo di accesso (Torrente Vizze, Isarco presso Mules, Isarco presso Fortezza, Isarco presso Aica, ecc.); questo sistema di drenaggio deve essere illustrato nel progetto definitivo. Notevoli infiltrazioni d'acqua (superiori a 5 l/s) stabiliti localmente (emergenze puntiformi), devono essere denunciate all'ufficio gestione risorse idriche. L'ufficio sulla base della qualità valuterà un eventuale utilizzo dell'acqua

- | | |
|--|--|
| <p>Austrittes mit trinkwassergerechten Materialien vorschreibt.</p> <p>6. Am Ablauf der Gewässerschutzanlagen (Bau- und Betriebsphase) an den jeweiligen Tunnelportalen sind die Emissionsgrenzwerte gemäß der Anlage D des Landesgesetzes vom 18.06.2002, Nr. 8 stets einzuhalten. Für die Baustellen Pfitsch und Aicha-Riggertal besteht der Vorfluter aus Restwasserstrecken und somit sind die Auswirkungen der Abwasserableitungen genau zu überprüfen und falls erforderlich zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen bzw. strengere Grenzwerte vorzusehen.</p> <p>7. Für die Wasserversorgung der Baubetriebe/Baustellen muss eine Trinkwasserversorgung vorgesehen werden. Diese muss vorzugsweise über einen Anschluss an die bestehende öffentliche Trinkwasserleitung erfolgen, andernfalls über die Nutzung einer nahen Quelle oder über die Grundwassernutzung. Wenn der Anschluss an eine bestehende Trinkwasserleitungen erfolgt und neue Leitungen verlegt werden müssen, so muss eine Vereinbarung mit dem Wasserversorgungsunternehmen getroffen und dem Amt für Gewässernutzung ein entsprechendes Detailprojekt übermittelt werden. Bei der Nutzung eigener Quellen oder Tiefbrunnen müssen die entsprechenden Detailpläne vorgesehen und die wasserrechtliche Genehmigung beantragt werden.</p> <p>8. Der Bedarf an Industrierwasser (Schotterwaschen-Betonherstellen u.ä.) muss durch Nutzung vorhandenen Wassers aus dem Bergbau, durch Schöpfen aus dem nächstgelegenen Oberflächenwasser, durch Wasserableitung aus anderen Oberflächengewässern oder durch Errichten eines Tiefbrunnens abgedeckt werden. Es müssen dafür die entsprechenden Detailpläne vorgesehen und die notwendige wasserrechtliche Genehmigung beantragt werden.</p> | <p>prescrivendo la captazione e derivazione delle emergenze con materiali adatti all'uso potabile.</p> <p>6. Allo scarico degli impianti di depurazione agli imbocchi delle gallerie (fase di costruzione e di esercizio) devono essere sempre rispettati i valori limite di emissione dell'allegato D della legge provinciale 18.06.2002, n. 8. Per i cantieri Val di Vizze ed Aica – Val di Riga il ricettore è rappresentato da tratti di corsi d'acqua portata residua e pertanto le conseguenze degli scarichi vanno valutati in modo dettagliato prevedendo, se necessario, ulteriori misure di sicurezza o limiti di emissioni più restrittive.</p> <p>7. Per i cantieri e le imprese di costruzione deve essere previsto l'approvvigionamento idropotabile. Questo deve essere realizzato preferibilmente con allacciamento all'acquedotto pubblico esistente oppure utilizzando una sorgente vicina o la falda acquifera sotterranea. Qualora ci si allacci all'acquedotto esistente e debbano essere posate nuove condotte, deve essere siglato un accordo con il suo gestore ed inviato all'ufficio gestione risorse idriche il relativo progetto dettagliato. Per l'utilizzo di sorgenti o pozzi deve essere redatto il relativo progetto e richiesta la concessione a norma di legge.</p> <p>8. Per il fabbisogno d'acqua ad uso industriale (lavaggio inerti - produzione di calcestruzzo e altro) deve essere utilizzata in primo luogo l'acqua presente in galleria. Se ciò non fosse possibile dovrà essere richiesta l'autorizzazione all'attingimento, alla derivazione delle acque superficiali più vicine o alla costruzione di un pozzo. Le autorizzazioni saranno rilasciate in seguito alla presentazione dei relativi progetti e richiesta di concessione a norma di legge.</p> |
|--|--|

9. An allen Baustellen sind entsprechende Anlagen zur Verarbeitung des Ausbruchmaterials und zur Herstellung von Beton vorgesehen. Für diese Anlagen ist eine vollständige Kreislaufführung des Wassers vorzusehen. Für häusliche Abwässer der Wohnlager und Kantinen im Bereich der Baustellen ist immer der Anschluss an die öffentliche Kanalisation vorzusehen. Für die Abwässer aus Werkstätten, Waschanlagen und Tankstellen sind die geltenden Bestimmungen für industrielle Abwässer einzuhalten. D.h. nachdem an allen Baustellen die Anschlussmöglichkeit besteht, sind die entsprechenden Anschlussleitungen mit Vorbehandlung (Absetzbecken und Ölabscheider) vorzusehen. Die Betankungsbereiche sind abzudichten und das Oberflächenwasser ist ebenfalls über Ölabscheider in die Kanalisation zu entsorgen. Zu berücksichtigen sind die Auswirkungen der Abwasserableitungen auf die Vorfluter unabhängig von der Einhaltung der Grenzwerte. Diese Bewertung muss im Einreichprojekt berücksichtigt werden.
10. Gemäß Art. 48 des Landesgesetzes vom 18.06.2002, Nr. 8 ist bei allen für den Bau des Tunnels benötigten Flächen ein Schutzstreifen von 10 m ab Uferoberkante der Oberflächengewässer vorzusehen.
11. Bereits im Einreichprojekt ist eine Programmierung für die Sicherstellung der Trinkwasserversorgung bei Ausfall der zurzeit genutzten Wasserquellen notwendig. Folgende Maßnahmen sind darin vorzusehen:
- Sofortmaßnahmen bei mangelnden Quellschüttungen innerhalb 48 Stunden;
 - provisorische Versorgung innerhalb von 30 Tagen;
 - Projekt für die endgültige Ersatzversorgung;
 - Alle Maßnahmen müssen vorher mit den Wasserkonzessionären abgestimmt werden.
12. Nicht erhobene Quellen für Trinkwasser -
9. Presso tutti i cantieri sono previsti impianti per la lavorazione del materiale proveniente dallo scavo e per la produzione di calcestruzzo. Per tali impianti deve essere previsto il riciclo d'acqua completo. Per gli scarichi civili dagli alloggi e dalle mense deve essere previsto l'allacciamento alla fognatura. Per gli scarichi dalle officine, piazzali lavaggio ed aree di rifornimento carburante devono essere rispettate le norme vigenti per scarichi industriali. Siccome sussiste la possibilità di allacciamento dovranno essere quindi previste le relative condotte con pretrattamento (vasche di sedimentazione e disoleatori). Le aree di rifornimento carburante dovranno essere impermeabilizzate ed anche l'acqua superficiale dovrà essere convogliata pure attraverso disoleatori nella fognatura. Dovranno essere considerate le ripercussioni delle acque di scarico sui corpi idrici ricettori indipendentemente dall'osservanza delle soglie limite. Tale valutazione deve essere riportata nel progetto definitivo.
10. Ai sensi dell'art. 48 della legge provinciale del 18.06.2002, n. 8 è da prevedere per tutte le superfici occupate per le gallerie una fascia di rispetto di 10 m dal ciglio sponda delle acque superficiali.
11. Già nel progetto definitivo dovrà essere stilato un programma di emergenza del sistema di approvvigionamento idropotabile in caso di esaurimento delle sorgenti attualmente utilizzate. Sono da prevedere i seguenti provvedimenti:
- provvedimenti d'urgenza entro 48 ore in caso di ridotta portata delle sorgenti;
 - realizzazione di un approvvigionamento provvisorio entro 30 gg.;
 - Progetto per l'approvvigionamento sostitutivo definitivo.
 - Tutti i provvedimenti devono essere precedentemente concordati con i titolari delle concessioni d'acqua.
12. Sorgenti per l'approvvigionamento

- Eigenversorgungen oder nicht angeführte Trinkwasserleitungen, andere Wassernutzungen, wie Beregnungen, Industrienutzungen usw. sind ebenso im Einreichprojekt zu berücksichtigen.
13. Zwecks möglicher zukünftiger Nutzungen der abgelagerten Materialien muss für jede Deponiefläche bei Abschluss der Ablagerungen eine geolithologische Materialbeschreibung mit Lageplan und Schnitten ausgearbeitet werden.
14. Die ausgewiesenen Deponieflächen sowie alle anderen Bautätigkeiten der Zulaufstrecken sind hinsichtlich der bestehenden Altlasten gemäß Altlastenplan der Autonomen Provinz Bozen zu untersuchen.
15. Die Abfallbewirtschaftung (Lagerung, Verwertung, Beseitigung, usw.) aller restlichen Abfälle, die bei der Realisierung des BBT anfallen werden, muss im Sinne der geltenden gesetzlichen Bestimmungen erfolgen. Diesbezügliche Daten und Maßnahmen sind in der nächsten Projektphase anzuführen.
16. Die nächste Planungsstufe muss alle Maßnahmen der ökologischen, naturkundlichen und landschaftlichen Rückführung der gesamten Eingriffsbereiche vorsehen und eine Erfolgskontrolle/Monitoring der geplanten Maßnahmen ermöglichen. Ebenso muss vor Beginn der Arbeiten eine wirtschaftliche Beweissicherung der betroffenen Flächen durchgeführt werden.
17. An sämtlichen Baustellen entlang der Strecke dürfen zur Begrenzung der Lärm- und Abgasemissionen nur Fahrzeuge bzw. Technologien eingesetzt werden, die dem Stand der Technik (Rußfilter, Reifenwaschanlage u.a.) entsprechen.
18. Grundsätzlich gilt, dass sämtliche Materialtransporte mittels Elektroantrieb erfolgen müssen. Nur in jenen Fällen, wo dies nachweislich nicht möglich ist, dürfen
- idropotabile di utenze per uso proprio, acquedotti potabili o altri utilizzi d'acqua come impianti irrigui, usi industriali ecc. non inclusi nel monitoraggio eseguito per questo progetto, devono essere considerati nel progetto definitivo.
13. Per eventuali futuri utilizzi dei materiali depositati dovrà essere allegata al progetto definitivo per ogni area di deposito una descrizione geolitologica del materiale depositato, accompagnata da una planimetria e sezioni.
14. Le aree individuate per i depositi di materiale nonché tutte le altre attività di costruzione sono da sottoporre ad una ulteriore valutazione rispetto alle discariche dismesse esistenti ai sensi del piano provinciale di risanamento delle ex discariche di rifiuti.
15. La gestione (deposito, recupero, smaltimento, ecc.) di tutti gli altri rifiuti prodotti nell'ambito della costruzione della galleria di base deve avvenire in rispetto alle vigenti normative in materia. A tale riguardo dovranno essere riportati nella prossima fase progettuale i relativi dati di produzione dei rifiuti.
16. La prossima fase progettuale dovrà prevedere tutte le misure ecologiche, paesaggistiche ed ambientali per il ripristino delle aree di intervento ed un sistema di monitoraggio delle misure stesse. Dovrà essere accertato prima dell'inizio dei lavori il rendimento dal punto di vista economico delle aree interessate.
17. Al fine di ridurre le emissioni gassose e sonore, presso tutti i cantieri lungo la tratta possono essere impiegati solo veicoli e tecnologie che siano al passo con la miglior tecnologia disponibile (filtro fuliggine, impianto pulizia gomme).
18. Di norma tutti i trasporti di materiale devono essere eseguiti con trazione elettrica. Solo nei casi in cui è dimostrabile che ciò non è possibile,

Maschinen mit Verbrennungsmotoren (neuester Stand der Technik) verwendet werden. Ebenso sind für die Materialaufbereitungen sowie Materialablagerungen/-zwischenlagerungen sämtliche zur Verfügung stehenden Techniken und Mittel einzusetzen, um die Lärm- und Staubbelastung so gering wie möglich zu halten.

possono essere utilizzate macchine con motori a combustione interna che in ogni caso devono essere dotate della migliore tecnologia disponibile. Parimenti, nelle operazioni di lavorazione e stoccaggio definitivo o provvisorio del materiale, devono essere impiegati tutti i sistemi e le tecniche disponibili per mantenere il più basso possibile i livelli di inquinamento acustico o da polveri.

19. Das Einreichprojekt muss, zum Ausgleich für die vorübergehenden und bleibenden Eingriffe beim Bau, angemessene landschaftsökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beinhalten. Als solche werden u.a. auch die Errichtung des Pilotstollens, die Verlegung der Elektrofreileitungen in den Pilotstollen, die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen, die Zusammenlegung des in Vahrn bestehenden Umspannwerkes mit dem im Riggertal geplanten in einer Kaverne u. a. angesehen.

19. Il progetto definitivo dovrà contenere come compensazione per gli interventi temporanei e definitivi adeguate misure paesaggistico-ambientali di compensazione e sostitutive. Come tali possono essere considerati p. es. anche la realizzazione del cunicolo pilota, lo spostamento delle linee aeree nel cunicolo pilota stesso, la realizzazione di barriere antirumore, la concentrazione della stazione di trasformazione a Varna con quella prevista nella Valle Val di Riga in sotterraneo.

Baustelle Fensterstollen Pfitsch

1. Der gegenständliche Fensterstollen stellt ein hohes Risiko für die Quellen „Brunntal-Zamesleite“ und „Kaltwasser“ dar, die zurzeit als Trinkwasserversorgung von Afens und Wiesen/Pfitsch dienen. In diesem Zusammenhang muss die Möglichkeit geprüft werden, den Stollen auf die orographisch linke Talseite zu verlegen um so eine Beeinträchtigung der genannten Quellen zu vermeiden, ohne jedoch andere Quellen zu gefährden. Andernfalls müssen alle Vorkehrungen getroffen werden, um das Austrocknen der Quellen zu vermeiden. Die Trasse muss so abgeändert werden, dass das Risiko für die Quellen minimiert wird. Die Abdichtung des Fensterstollens muss für die gesamte Strecke vorgesehen werden, in der der Aquifer der genannten Quellen gefährdet ist. Hier ist es besonders wichtig, die Maßnahmen laut Punkt 11 der allgemeinen Auflagen detailliert auszuführen.

2. Die in der Örtlichkeit Kematen

Cantiere galleria finestra Val di Vize

1. Il cunicolo d'accesso in oggetto rappresenta un grosso rischio per le sorgenti „Brunntal-Zamesleite“ e „Kaltwasser“ che attualmente sono utilizzate per l'approvvigionamento idropotabile delle località Avenes e Prati di Vize. In questo contesto deve essere esaminata la possibilità di realizzare il cunicolo in orografia sinistra per evitare il danneggiamento delle suddette sorgenti, ma senza mettere in pericolo altre sorgenti.

Altrimenti devono essere presi tutti i provvedimenti necessari atti ad evitare il prosciugamento delle sorgenti. Il tracciato dovrà essere variato in modo tale da ridurre al minimo il rischio per le sorgenti. Nel tratto in cui il cunicolo rappresenta un pericolo per le succitate sorgenti deve essere realizzata la sua impermeabilizzazione. E' molto importante eseguire dettagliatamente le prescrizioni citate nel punto 11 delle disposizioni generali.

2. L'area prevista per il deposito di materiale

ausgewiesene Deponie für Ablagerung des Ausbruchmaterials muss gestrichen werden, da jene in Wiesen vorgesehene bei entsprechender Modellierung genügt.

in località Caminata deve essere stralciata, in quanto quella prevista in località Prati è sufficiente previo apposito modellamento.

3. Der Transport des Ausbruchmaterials aus dem gegenständlichen Fensterstollen zur Deponie in Wiesen muss mittels Förderband erfolgen.
4. Die während der ein- bis zweijährigen Bauphase vorgesehene, provisorische Umfahrungsstrasse durch ein derzeit noch unberührtes Gebiet in Wiesen muss ebenso gestrichen werden, da diese in Anbetracht der relativ geringen Frequenz von 10 – 20 Lkw/Tag für den Transport von Baumaterial nicht gerechtfertigt erscheint bzw. sich die Belastungen der Wohngebiete durch Schwerverkehr in Grenzen hält und damit die Folgewirkungen einer Neuerschließung ausgeschlossen werden.

3. L'asporto del materiale da scavo proveniente dalla galleria finestra al deposito in località Prati dovrà essere eseguito mediante nastro trasportatore.
4. La strada di circonvallazione provvisoria prevista durante la fase di cantiere di durata di uno o due anni in un paesaggio incontaminato nei pressi della località Prati deve essere stralciata, in quanto ritenuta non necessaria considerando la scarsa frequenza di ca. 10 – 20 mezzi pesanti al giorno e l'inquinamento causato da questi mezzi pesanti rientra nei limiti sostenibili. Inoltre vengono escluse ripercussioni negative causata da questa urbanizzazione.

Baustelle Fensterstollen Maultal

Cantiere galleria finestra Maultal

1. Die im diesem Bereich vorgesehene Baustelle befindet sich in einer Bannzone aus Landschaftsschutzgründen, in welchem ein Bauverbot besteht. Es müssen somit zunächst die gesetzlichen Voraussetzung für die Baustelleneinrichtungen geschaffen werden. Außerdem muss durch die Verlegung der dort vorgesehenen Unterkünfte für die Bauarbeiter sowie des Info-Points nach Franzensfeste das Ausmaß der Baustelle reduziert werden. Eine Verlegung der Baustelle in Richtung Süden muss überprüft werden.
2. Aufgrund des in den Landschaftsschutzbestimmungen enthaltenen Schotterverarbeitungsverbotes, darf diese nicht innerhalb der Bannzone vorgenommen werden.
3. Für den An- und Abtransport des Materials muss ein direkter Anschluss an die dort unmittelbar vorbeiführende Autobahn geschaffen werden.
4. Von den in den Projektunterlagen

1. Il cantiere previsto in quest'ambito è ubicato in una zona di rispetto con divieto di costruzione per motivi paesaggistici. Dovranno quindi essere creati prima i presupposti giuridici per la realizzazione delle infrastrutture di cantiere. Inoltre dovranno essere spostati a Fortezza gli alloggi per gli operai e l'ufficio informazioni. In tale modo viene ridotta l'estensione complessiva del cantiere. È da esaminare inoltre la fattibilità di spostare l'intera area di cantiere verso sud.
2. A causa del divieto contenuto nelle norme paesaggistiche la lavorazione della ghiaia non potrà essere effettuata nella zona di rispetto.
3. Per il trasporto del materiale dovrà essere previsto un allacciamento diretto all'autostrada.
4. Delle aree previste per il deposito del

vorgesehenen Deponien für die Materialablagerung wird lediglich die als „Genauen 2“ benannte gutgeheißen. Die beiden anderen Deponien in Grasstein bzw. Trens müssen gestrichen werden, da sie sich in landschaftlich unter Schutz gestellten Gebieten befinden.

materiale da scavo viene approvata solamente quella denominata „Genauen 2“. Quelle previste nelle località Le Cave e Trens devono essere stralciate, in quanto sono ubicate in zone sottoposte a particolare tutela paesaggistica.

5. Zum Schutz der Ortschaft Mauls vor Lärm und Staub muss ein Erdwall errichtet werden.

5. Per proteggere l'abitato di Mules dal rumore e dalle polveri deve essere eretto un terrapieno.

Franzensfeste

1. In Franzensfeste muss die in den Planunterlagen als Variante 3b eingetragene Trasse, orographisch rechts, entlang des Berghanges verwirklicht werden, da laut Umweltverträglichkeitsstudie die im Projekt dargestellte Variante 1 den zulässige Lärmpegel auch bei Verwirklichung von Lärmschutzmaßnahmen überschreitet. Derzeit sind jedoch keine ausreichenden Projektunterlagen vorhanden: Diese müssen für die nächsten Projektstufe ausgearbeitet werden.

2. Aus der Sicht des Gewässerschutzes sind die Grundwasserabsenkung und die Zerstörung der Ufervegetation problematisch; es müssen somit im Einreichprojekt entsprechende Maßnahmen um bei der Grundwasserabsenkung eine Eintrübung des Eisacks zu verhindern sowie zur Maßnahmen zur Renaturierung der Ufervegetation vorgesehen werden.

3. Da fast der gesamte Ort von Franzensfeste im 300 m Einzugsbereich des Bauwerkes gelegen ist, bedeutet dies eine erhebliche Schallbelastung für die Bevölkerung. Somit muss aus Lärmschutzgründen in Franzensfeste eine akustische Einhausung der gesamten neuen Trasse verwirklicht werden, wobei im Wohngebiet der Lärmpegel 55 dB(A) am Tage bzw. 45 dB(A) in der Nacht nicht überschreiten darf.

4. Die ursprünglich auf der Baustelle in Mauls vorgesehenen Unterkünfte für die

Fortezza

1. A Fortezza deve essere realizzata la proposta di variante 3b lungo il versante orograficamente a sinistra dell'Isarco, in quanto secondo lo studio di impatto ambientale la variante 1 non rispetta i valori limiti fissate per l'inquinamento acustico pur realizzando le barriere antirumore. Attualmente non sono state presentati i relativi progetti. Gli stessi dovranno essere elaborati nella prossima fase progettuale.

2. Dal punto di vista della tutela delle acque risulta problematico l'abbassamento della falda e la distruzione della vegetazione ripale. Nel progetto definitivo devono quindi essere previste misure per evitare l'intorbidamento dell'Isarco nonché misure per la rinaturazione della vegetazione ripale.

3. Considerato che la quasi totalità dell'abitato di Fortezza si trova all'interno dei 300 metri di distanza dall'opera, essa rappresenta una notevole fonte di inquinamento acustico per la popolazione. Quindi, per ragioni di tutela acustica a Fortezza deve essere realizzato un incapsulamento acustico dell'intera nuova tratta. Tale accorgimento deve garantire nell'ambito di zone residenziali il rispetto del limite di 55 dB(A) di giorno e di 45 dB(A) la notte.

4. Gli alloggi per gli operai e l'ufficio informazioni previsti originariamente a

Bauarbeiter sowie der Info-Point müssen in Franzensfeste vorgesehen werden.

Mules devono essere realizzati a Fortezza

Baustelle Service-Stollen Aicha – Riggertal

Cantiere cunicolo di servizio Aica – Val di Riga

1. Der Service-Stollen ist auch für die Variante 3b vorzusehen, wobei der Trassenverlauf desselben jenem der Variante 1 entsprechen muss.
2. Um die Staub- und Lärmbelästigung durch die Materialablagerungen und die Verarbeitung im Riggertal weitgehend zu begrenzen, da dort sowohl für den Brennerbasistunnel als auch für die Zulaufstrecken Baustelleneinrichtungen vorgesehen sind, ist es unerlässlich eine neue Gesamtplanung/Koordinierung für diese zentrale Baustelle und Materiallager vorzunehmen. Zielführend kann der Einsatz eines einzigen Firmenkonsortiums sein.
3. Als Deponie für die Ablagerung des Ausbruchmaterials wird jene beim „Hinterrigger“ (Ausmaß ca. 23 ha) gutgeheißen. Die maximale Aufschüttungshöhe wird auf 15 m beschränkt. Es muss daher rechtzeitig mit dem Abbau des unter dieser Fläche liegenden Sand- und Schottermaterials (Aushubtiefe ca. 8 – 10 m; Materialmenge ca. 1 – 1,5 Millionen m³) begonnen werden. Der Landesschotterplan muss entsprechend abgeändert werden.
4. Auf der in den Planunterlagen ausgewiesenen Zone „Vorderrigger“ dürfen weder Baustelleneinrichtungen vorgesehen, noch Materialablagerungen durchgeführt werden.
5. Als weitere Deponie für die Ablagerung des Ausbruchmaterials wird die Grube „Unterseeber“ (Kapazität ca. 1 Million m³) gutgeheißen. Als zusätzliche Deponie kann bei Bedarf jene in der Örtlichkeit „Unterplattner“, orographisch rechts des Eisacks in Anspruch genommen werden.
6. Die Baustelleneinrichtung muss im

1. Il cunicolo di servizio deve essere previsto anche per la variante 3b. Il tracciato deve corrispondere a quello della variante 1.
2. Al fine di ridurre ulteriormente il disturbo da polveri e rumore determinato dallo stoccaggio e dalla lavorazione del materiale nella Val di Riga, ed in considerazione che in tale località verranno realizzate infrastrutture di cantiere sia per il tunnel di base che per i tratti di collegamento, è da prevedersi assolutamente una nuova progettazione/coordinamento per tale cantiere e zona di stoccaggio. A tal fine sarebbe auspicabile la creazione di un consorzio d'impresa.
3. Quale deposito per il materiale da scavo viene approvata l'area denominata „Hinterrigger“ (estensione ca. 23 ettari). L'altezza massima del riporto viene limitata a 15 m. Dovrà quindi essere iniziata in tempo la coltivazione del materiale sottostante l'area (profondità di scavo 8 - 10 m; quantità di materiale 1 - 1,5 milioni di m³). Il piano delle cave e delle torbiere deve essere modificato in tale senso.
4. Sull'area denominata nella documentazione progettuale „Vorderrigger“ non dovranno essere né previste infrastrutture di cantiere né depositi di materiale.
5. In caso di necessità può essere presa in considerazione come deposito di materiale la cava „Unterseeber“ (capacità ca. 1 milione di m³); inoltre a secondo del fabbisogno può venire considerata anche l'area in località „Unterplattner“ orograficamente a destra dell'Isarco.
6. L'area di cantiere deve essere concentrata

- | | |
|--|--|
| <p>nördlichen Bereich der Zone „Hinterrigger“ konzentriert werden. Entsprechend zeitgerecht muss mit dem obenerwähnten Schotterabbau in diesem Bereich begonnen werden.</p> <p>7. Das in Vahrn bestehende Umspannwerk muss mit dem im Riggertal geplanten in einer Kaverne zusammengelegt werden.</p> <p>8. Am Portal des Pilotstollens ist ein geeignetes Auffangbecken vorzusehen damit bei etwaigen Unfällen verunreinigende Stoffe bzw. Löschwasser zurückgehalten werden.</p> | <p>nell'ambito nord della zona „Hinterrigger“. Per questo motivo la coltivazione di sabbia e ghiaia dovrà iniziare in tale ambito.</p> <p>7. La stazione di trasformazione esistente a Varna dovrà essere riunita con quella prevista nella Val di Riga in sotterraneo.</p> <p>8. Al portale del cunicolo pilota va prevista un'idonea vasca di raccolta al fine di poter trattenere eventuali sostanze sversate o acque di spegnimento.</p> |
|--|--|

DER VORSITZENDE DES UVP-BEIRATES
IL PRESIDENTE DEL COMITATO VIA
Dr. Walter HUBER

Sachbearbeiter/incaricato:
Erwin Meraner
☎ 0471/411803

Abteilung 29
Landesagentur für
Umwelt und Arbeitsschutz
Amt für Umweltverträglichkeitsprüfung



Ripartizione 29
Agenzia Provinciale per la protezione
dell'ambiente e la tutela del lavoro
Ufficio valutazione impatto ambientale

UVP-Beirat

Comitato VIA

ANLAGE zu den Gutachten Nr. 11/2003 und Nr.12/2003 10. Oktober 2003

Stellungnahme des UVP-Beirates zu den eingereichten Einwänden und Vorschlägen

zu den beiden UVP-Projekten: Zum viergleisigen Ausbau der Brenner-Eisenbahn München-Verona auf dem Gebiet der Autonomen Provinz Bozen Südtirol Punkt: BASISTUNNEL und ZULAUFSTRECKEN ZUM BASISTUNNEL

Es wird festgestellt, dass die Inhalte der Stellungnahmen welche seitens der Öffentlichkeit schriftlich bei der Landesverwaltung eingegangen sind, nur in den wenigsten Fällen ausschließlich das Basistunnelteilprojekt betreffen, sondern in 80% der Fälle auch das Projekt für die südlichen Zulaufstrecken zum Basistunnel.

Der Einfachheit halber und um eine möglichst umfassende Bearbeitung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit von Seiten der Arbeitsgruppe zu garantieren, erfolgt die Behandlung der Stellungnahmen seitens der Arbeitsgruppe für beide Teilprojekte (Basistunnel und Zulaufstrecken) jeweils in einem eigenen Dokument. Dieses bildet integrierenden Bestandteil des technisch-wissenschaftlichen Qualitätsurteils.

Folgende öffentliche Körperschaften, Verbände sowie Privatpersonen (in alphabetischer Reihenfolge) haben zu den Teilprojekten schriftlich Stellung genommen:

Alpenverein Südtirol Sektion Klausen; Arche B; Auer Rudolf; Beton Eisack; Bezirksgemeinschaft Eisacktal; Brunner Paul Grundeigentümer; Bürgerinitiative "Schönau-Waidbruck und Umgebung"; Dachverband für Natur- und Umweltschutz in Südtirol, Transitinitiative, Umweltbund Südtirol, Heimatpflegeverband, Alpenverein Südtirol, Umweltschutzgruppe Wipptal; Die Grünen; Dorothee Gysi und Cornelia Amsler; Wädenswil; Dr. Georg und Dr. Nikolaus Zingerle Summersberg Gufidaun; Dr. Günther Heissel Landesbaudirektion Vermessung und Geologie; Dr. Heinz Huber Besitzer Koburg (Gufidaun) Innsbruck; Dr. Helmut Stampfer Abteilungsdirektor für Denkmalpflege; Dr. Ing Karl Trojer; Dr. Johann Wild i.V. von div. Grundbesitzer von Vahrn Franzensfeste und Freienfeld; Dr. Rudolf Benedikter Gemeinderat und Ratsvorsitzender von Bozen; Elisabeth Pichler Putzer Klausen; Erlacher Innausbau; Fam Stafler Maulls Nagelehof; Fischereivereine; Franz Hofer Villanders; Franz Staudacher Barbian; Fritz Gurgiser; Gemeinde Auer; Gemeinde Barbian; Gemeinde Branzoll; Gemeinde Brixen; Gemeinde Feldthurns; Gemeinde Franzensfeste; Gemeinde Freienfeld; Gemeinde Karneid; Gemeinde Klausen; Gemeinde Kurtatsch; Gemeinde Kurtinig; Gemeinde Leifers; Gemeinde Lajen; Gemeinde Margreid; Gemeinde Natz-Schabs; Gemeinde Neumarkt; Gemeinde Pfitsch; Gemeinde Sterzing; Gemeinde Tamin; Gemeinde Vahrn; Gemeinde Villanders; Gemeinde Villnöss; Gemeinde Völs am Schlern; Gemeinde Waidbruck; Geom. Stefan Geiser; Gernot Ringler; Grüne Bürgerliste; Hausärzte des Sprengels Klausen und Umgebung; Heimatpflegeverband Ortsstelle Maulls; Heimatpflegeverband Südtirol Arch. Enrico Farina; Heiner Geschwend Klausen; Initiative ProVahrn; Kontaktkomitee Unterried; Lanziner Josef Klausen; Legambiente-Umweltbund Südtirol- Alto Adige Onlus Bozen; Legambiente-Umweltbund Brixen; Lorenz Romaner; Luis Gasser Klausen Ortsbauernrat von Vahrn; Progress; Rabensteiner diverse Bewohner des Hauses in St. Valentin/Villanders; Rainer Josef; Roland Weithaler Klausen; Rudolf v.

Unterrichter; Sepp Kusstatscher Villanders; Südtiroler Bauernbund; Südtiroler Bauernjugend Neumarkt; Südtiroler Burgeninstitut; Südtiroler Schützenbund; SVP Arbeitnehmer/Innen Bezirk Eisacktal; SVP Bezirksumweltausschuss des Bezirks Eisacktal; SVP Ortsgruppe Lajen; Thomas Schenk Klausen; Tiroler Landesregierung; Transinitiative; Umweltgruppe Brixen; Umweltgruppe Vahrn; Umweltkommission Brixen; Walter Harpf SVP- Gemeinderat Bruneck; Winnfried Fuchs;

Die Bearbeitung der Stellungnahmen (*Text kursiv*) seitens der Arbeitsgruppe erfolgt schwerpunktmäßig:

1. Einwände verfahrenstechnischer Natur

Argumente:

- Neueröffnung der Begutachtungsfristen, auch aufgrund eines stattgefundenen Aktenaustausches

Bewertung:UVP:

Eine Neueröffnung der Fristen ist von der gesetzlichen Regelung nicht vorgesehen (LG 7/98 und Beschluss der LR vom 16. Juni 2003, Nr. 2075);

Argumente:

- zu kurze Begutachtungsfristen; Eröffnung der Fristen ohne jegliche weitere Kundmachung am 10.06. in der Ferienzeit

Bewertung:UVP:

Ferien sind lediglich persönlich bedingte Umstände. Es wird weiters darauf hingewiesen, dass gemäß LG 7/98 die Dauer der Veröffentlichung eines UVP-Projektes normalerweise mit 30 Tagen festgelegt ist. Für das gegenständliche Projekt wurde die Frist zur Einsichtnahme auf 60 Tage ausgedehnt.

Argumente:

- Lediglich ein geringer Teil der Unterlagen liegt in zweisprachiger Fassung vor; die nichttechnische Zusammenfassung liegt nur in italienischer Fassung vor

Bewertung:UVP:

entspricht nicht den Tatsachen, die deutsche Fassung wurde am 30.06. bzw. am 17.07. nachgeliefert

Argumente:

- Projektierung ist eng an das Territorium zu binden, einem geeigneten Prüfverfahren zu unterziehen und für die nächste Planungsphase sollen Vorgaben gemacht werden.
- Diese Prüfung muss vor einer neutralen Institution erfolgen welche in keinem Abhängigkeitsverhältnis steht;
- Das wichtigste und einschneidendste Bauvorhaben, das je in Südtirol in Angriff genommen wurde wird auf lapidare Art und Weise abgehandelt;
- es ist eine starke Geringschätzung des Bürgers und Steuerzahlers durch die verfahrenstechnischen Behörden;

Bewertung:UVP:

Das Vorprojekt stellt die Basis zum Erstellen eines Einreich- bzw. Ausführungsprojekts dar; In der UVP werden gemäß LG 7/98 Landessachverständige der diversen Fachbereiche involviert; der UVP-Beirat verfasst die Auflagen zum Projekt;

Argumente:

- Präjudizielle Baumaßnahmen auf nationaler Ebene sind bis Abschluss der UVP-Verfahrens in Österreich (ca. 2005) zu vermeiden;
- allenfalls vorgezogene notwendige Baumaßnahmen, die das Gesamtprojekt betreffen bzw. grenzüberschreitenden Charakter besitzen, müssen bilateral abgestimmt werden.

Bewertung:UVP:

Das gesamte Genehmigungsverfahren wurde unter Berücksichtigung der jeweiligen nationalen gesetzlichen Bestimmungen in mehreren gemeinsamen Arbeitsgruppensitzungen mit den Nachbarland abgestimmt.

2. Konflikte, Widersprüche mit geltenden Gesetzesgrundlagen

Argumente:

- Projekt erfüllt nicht die nationalen und internationalen Vereinbarungen: Richtlinie 97/11/EG vom 3 März 97: "Maßnahmen im Hinblick auf eine dauerhafte und umweltgerechte Entwicklungberuhend auf den Grundsatz Umweltbeeinträchtigung an ihrem Ursprung (Gütertransitverkehr) zu bekämpfen, sowie auf dem Verursacherprinzip (i. wesentlichen Güterverkehr)": das Projekt ist kein optimaler, systemische Lösungsvorschlag; "Übersicht über die wichtigsten ...geprüften Lösungsmöglichkeiten und ...Auswahlgründe in Hinblick Umweltauswirkungen vorzulegen": Beschränkung auf das Dokument T3a/04 das mit unwahren Behauptungen gegen den Vorschlag ATT3 argumentiert und die Angaben über die Umweltauswirkungen schuldig bleibt;

Bewertung:UVP:

Die Richtlinie 97/11/EG stellt die inhaltliche Grundlage des derzeit gültigen UVP-Gesetzes dar. Aufgrund der vom Antragsteller eingereichten Unterlagen wird das gegenständliche Projekt auf seine Umweltauswirkungen hin überprüft und bewertet. Die eingereichten Unterlagen erlauben nicht eine Überprüfung, im Sinne einer strategischen UVP bzw. einer Plan- und Programm UVP.

Argumente:

- Der Landestransportplan ist bei der Planung und beim Bau des Basistunnels zu berücksichtigen;
- Das Projekt und die UVS sollten Konflikte mit dem Landestransportplan aufzeigen und mögliche Entwicklungstrend im Nahverkehr darlegen;
- Behindertengerechte/familienfreundliche Infrastrukturen und Serviceleistungen sollen voll integriert werden; Wiederinbetriebnahme des Bahnhofs Vahrn;

Bewertung:UVP:

Der Landestransportplan wird im programmatischen Teil der Studie angeführt, eine Überprüfung im Detail erfolgte jedoch nicht. Das vorgelegte Projekt wurde auf der Ebene der Projekt UVP vorgelegt und nicht im Sinne einer Programm- oder Plan UVP; Details dazu sind im Ausführungsprojekt zu berücksichtigen.

Argumente:

- Das Gebiet der Baustelleneinrichtung (Zwischenangriff Mauls) ist im BLP als Bannzone lt. Dekret des Abteilungsdirektors vom 08.01.02, Nr. 1/28.1) eingetragen, und somit herrscht absolutes Bauverbot; damit werden die wertvollen, äußerst fruchtbaren Wiesen und Felder geschützt, ebenso der Charakter der Landschaft

Bewertung:UVP:

Dem Einwand wird Rechnung getragen

3. Planunterlagen

- Aus den Unterlagen geht nicht hervor, dass die bestehende Bahnstrecke in Blumau aus dem UVP-Verfahren ausgeklammert wurde; UVP-Verfahren ist auch für die Bestandstrecke durchzuführen, da durch die Mehrbelastung sich die Umweltauswirkungen auch für die Bestandstrecke ändern;
Die UVP des Vorprojekts bezieht sich nur auf die sog. "prioritären" Streckenabschnitte. Dem Einwand wird insofern Rechnung getragen, als auf der Bestandstrecke geeignete Maßnahmen insbesondere gegen die Lärmbelastung vorgeschrieben werden;
- Fehler in der Bezeichnung der Ortschaft Freienfeld statt Trens; Lagepläne sind kaum beschriftet, der Bezug von Text zu den Planunterlagen ist nicht gegeben (Beispiele werden angeführt)
Wird im Ausführungsprojekt berücksichtigt;
- Die Planunterlagen sind teils fehlerhaft (z.B. Fehlen des Inhaltsverzeichnisses; Strecke zwischen Waidbruck und Kardaun ist als offene, bestehende Strecke dargelegt ebenso die Bezeichnung "Viadukt Blumau" zwischen den Fensterstollen Albeins und der Ortschaft Klausen;), unvollständig bzw. von mäßiger bis schlechter Qualität der genaue Verlauf der Trassenführung erlaubt nicht eine Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen und führen das Verfahren ad absurdum; Fehlende Kartenunterlage: nördliche Anbindung des Tunnels bei Bozen an die bestehende Bahnlinie
Es handelt sich um ein Vorprojekt. Trotzdem ist es möglich die wichtigsten Elemente des Projekts zu erkennen. Die umweltrelevanten Eingriffe erfordern in der Phase des Ausführungsprojekts einer genaueren Überprüfung, und einer Richtigstellung der kartografischen Mängel;
- Planunterlagen für die Bürgermeister/Gemeinden sind in miserabler Qualität und ermöglichen es nicht ein Mindestmaß an Informationen für die betroffenen Gemeinden bereitzustellen; Ausführungsprojekt muss das vollständige Verständnis des Projekts ermöglichen
Dem Einwand wird Rechnung getragen, das Ausführungsprojekt muss in angemessener Qualität eingereicht werden,
- Der bestehende Straßentunnel Karneid der SS 241 fehlt in den Plänen und wurde daher auch nicht berücksichtigt
Unterlagen fehlen zum Straßentunnel Karneid, wurden jedoch in der Planung mit berücksichtigt; Im Bereich Kardaun müssen Portal und Baustelle von Zug und Straße zeitlich koordiniert werden.
- Die Darstellung der Doppelbrücke im Ortsbereich von "Villnösser Haltestelle" ist verniedlicht und manipuliert. Daraus ist die Tragweite des Eingriffs nichts ersichtlich; es ist mit einer verstärkten Lärmbelastung für Gufidaun zu rechnen welche nicht tragbar ist;
Die Talüberquerung stellt das einzige, sichtbare Bauwerk in der Betriebsphase dar. Die Darstellung des Bauwerks in der Phase des Vorprojekts entspricht den Anforderungen und erlaubt eine realistische Größeneinschätzung; Im Ausführungsprojekt werden hinsichtlich Lärmbelastung und Ästhetik eine angemessene Lösung angestrebt.
- Die Einstufung der Sensibilität des Teilraumes Freienfeld-Mauls wird mit mittel angegeben ist jedoch nicht richtig wenn man auf die historischen, Naturbelassenen und hydrogeologischen Eigenschaften der Gegend denkt.
Die Einstufung der Sensibilität hat in Abstimmung mit anderen, vergleichbaren Standort zu erfolgen, ist jedoch auch eine Frage des Ermessen;
- Aus den Planunterlagen geht nicht hervor, dass bei der Umsetzung des Bauvorhabens auch architektonische und landschaftgestalterische Planungsrichtlinien erstellt und zur Anwendung kommen.
Die Feststellung ist gerechtfertigt; Es liegen jedoch deponietechnische Vorgaben auf. Im Ausführungsprojekt werden Maßnahmen zum Schutz der Landschaft und der kulturellen Schutzgüter vorgesehen. Die Milderungsmaßnahmen sind ausreichend beschrieben und in Zone und Eingriff unterteilt.
- Strecke Blumau-Verona ist wenig konkret dargestellt
Von den Streckenabschnitten welche außerhalb der sog. "prioritären" Abschnitte sind, liegen nur Überlegungen und grobe Entwürfe vor, außerdem sind diese Abschnitte zur Zeit nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens;

4. Öffentlichkeitsbeteiligung

- Aus der Mitteilung zum Projekt in den Zeitungen geht nicht hervor dass das Vorhaben in der Öffentlichkeit für Gemeinden und Talschaften vorgestellt wird; Mangelndes Interesse von Seiten der Öffentlichkeit zu der Beteiligung der Öffentlichkeit am Projektvorhaben; Verwirrung der Begutachtungsfristen durch das parallel von der Autonomen Provinz eingeleitete Verfahren und die daraus resultierende Rechtsunsicherheit; Projekte dieser Größenordnung dürfen nicht unter weit gehenden Ausschluss der Bevölkerung in Angriff genommen werden (direkt demokratische Bürgerbeteiligungsverfahren); Zeitpunkt der Veröffentlichung ist zudem ein Hohn auf die Mündigkeit der Bürger; Der Projektträger hat intensive Öffentlichkeitsarbeit zu leisten und zwar über direkte und indirekte Kontakte und über wichtige Entscheidungen, den Fortschritt und über Änderungen zu informieren;

Wie von UVP-Gesetz vorgesehen wurden beide Projekt öffentlich vorgestellt. Die Öffentlichkeit wurde darüber mittels Anzeigen in zwei Tageszeitungen informiert. Darüber hinaus fanden, obwohl vom UVP-Gesetz nicht vorgesehen, zahlreiche Informationsveranstaltungen für Gemeinden und Verbände statt. Die Fristen betreffend das UVP- und das Raumordnungs-Verfahren wurden mit Beschluss der LR vom 16. Juni 2003, Nr. 2075 geregelt und mittels Anzeigen in Tageszeitungen bekannt gegeben. Bürger zeigen mäßiges Interesse und aufgrund der 60 täglichen Eingabefristen dürfte es jedem Bürger (auch den Urlaubern!) möglich sein, sich zum Projekt zu äußern; Infozentren sind auch während der Bau-Betriebsphase geplant;

- Infopoint könnte in die Festung Franzensfeste verlegt werden, gleichzeitig reduziert sich die beanspruchte Baustellenfläche

Dem Einwand wird Rechnung getragen

- Volksbefragung/Volksabstimmung zum Projekt nach Schweizer Vorbild; Verstärkte Beteiligung der Grundeigentümer im Verfahren was bisher nicht geschah, bzw. der jeweiligen Gemeinde mit gegenseitiger Übereinkunft für die Ablagerungsflächen, Baustelleneinrichtungen bzw. ein Plan zur Erhaltung/Wiederherstellung von öffentlichen Infrastrukturen für die Bau- und Betriebsphase; Beteiligung der Gemeinden auch bei der Baustellenplanung; Den Gemeinden/Bezirksgemeinschaften muss die Möglichkeit gegeben werden, bei der Auswahl der Streckenführung mitzubestimmen bzw. einen Vertrauensingenieur zur Beobachtung der Planungs-Ausführungsphase einzusetzen;

Die vom UVP- Verfahren gemäß LG 7/98 vorgesehene Öffentlichkeitsbeteiligung wurde im ausreichenden Maße vorgesehen. Für die Durchführung einer Volksbefragung sind die rechtlichen Voraussetzungen nicht gegeben.

5. Finanzierung, Kosten,

- Dieses Projekt ermöglicht keinen kostengünstigen Transport da für Personen der Sicherheits-Komfortaufwand hoch ist, dass Flugticket billiger sein wird, und der Güterverkehr deshalb auch teuer werden wird; Die Gelder für die Querfinanzierung können für die Modernisierung der bestehenden Bahnstruktur und begleitende Umweltmaßnahmen sinnvoller eingesetzt werden; Querfinanzierung der Schiene durch Brennerautobahn muss auch für den Bau der Zulaufstrecken und den nachfolgenden Betrieb erfolgen; Ein Teilausbau der Zulaufstrecken aus Finanzierungsgründen kann nicht akzeptiert werden, da dann nur halbherzige Verlagerung der Güter auf die Schiene erfolgt; bzw. die Finanzierung der Reststrecken des Ausbaus nicht gewährleistet werden; die Gesamtfinanzierung muss gewährleistet sein; Absolutes Unverständnis betreffend den offen geführten Bereich in der Ortschaft Waidbruck mit den Bedenken, dass aus Kostengründen möglicherweise der Verbindungstunnel nicht gebaut wird; sofortige Durchführung der Anbindung an den bestehenden Schlerntunnel; Die wirtschaftliche und technische Betriebsführung des BBT und deren Zulaufstrecken muss privatwirtschaftlich mit Rücksicht auf lokale Gegebenheiten und Erfordernisse erfolgen; Keine Finanzielle Belastung der Gemeinden durch Verwirklichung und Führung zusätzlicher sozialer und gesellschaftspolitischer Strukturen; Streichung von Export- und Importzuschüssen zwecks Unterbinden des Warentransports;

Die Bewertung der finanziellen Aspekte des Projektantrags ist nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens

- Da der Abschnitt Franzensfeste-Innsbruck das geringste Verkehrsaufkommen auf der gesamten Brennerachse aufweist, sind vorerst die Ressourcen und Energien auf die am stärksten befahrenen Abschnitte zu konzentrieren: Bozen-Trient, Trient-Verona, Franzensfeste-Waidbruck, Wörgl-Rosenheim -München

Die Auswahl der zu planenden Streckenabschnitte wird vom Gesetz festgelegt.

6. Verkehr, Verkehrsaufkommen, Verkehrsprognosen, Verkehrspolitik

- Projekt erfüllt nicht die nationalen und internationalen Vereinbarungen: Alpenkonvention Okt 1989: "Art 2 c) Luftreinhaltung... eine drastische Verminderung von Schadstoffemissionen": Projekt hat eine derart beschränkte Förderkapazität, dass es lediglich einen Teil des Verkehrszuwachses von der Straße auf die Schiene bringen kann, d.h. es erfüllt nicht die Anforderungen; "Art. 2 j) Belastung und Risiken im Bereich des inneralpinen Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen, sowie deren Lebensräume erträglich ist": das Projekt setzt in Brandfalle Reisende Lebensgefährdende Risiken aus, das System ist nicht in der Lage bei Störfällen den Betrieb des Güterverkehrs aufrechtzuerhalten; Verletzung der EU-Direktive da Kostenwahrheit und eine klare Kostenzuordnung im Projekt nicht möglich ist; Berücksichtigung der Umweltkosten im Alpenraum; Projekt erfüllt nicht die nationalen und internationalen Vereinbarungen: Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991: "...ansässige Bevölkerung in der Lage sein muss, ihre Vorstellungen.....selbst zu definieren...; ...beim Transport gefährlicher Güter zur Gewährung der Sicherheit verstärkte Maßnahmen notwendig sind": Projekt bindet ansässige Bevölkerung nur beratend mit ein, gefährliche Güter im Mischbetrieb zu transportieren bleibt gefährlich; "Art. 1.d) den inneralpinen und Alpen querenden Verkehr durch Steigerung der Effektivität und Effizienz der Verkehrssysteme und durch Förderung umwelt-. ressourcenschonender Verkehrs Systeme unter wirtschaftlich tragbaren Kosten zu gewährleisten...."; - Enorme Umweltbelastung durch die Realisierung des Bauvorhabens ohne Entlastung vom Transit; keine wesentliche Verlagerung der Verkehrsströme (Güterverkehr) von der Strasse auf die Schiene d.h. das Vorhaben erfüllt damit nicht die Anforderungen eine solche Infrastruktur rechtzuerfertigen; 100% Alpen querender Güterverkehr und mindestens 50% des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs müssen auf die Bahn verlegt werden; - Nur Zustimmung falls durch den Neubau eine wirkliche Verbesserung der heutigen Situation eintritt, das Maximum der Belastung bereits erreicht; der oberirdische Güterverkehr muss abnehmen; - Verkehrspolitik nimmt in keiner Weise Rücksicht auf die Umwelterfordernisse und auf die Bedürfnisse der Bevölkerung entlang der Transitrouten; - Das gegenständliche Projekt hat nichts mit der akuten Transitproblematik zu tun: es werden Unsummen von Geldern für den Bau gebunden, wobei sich der Tunnel wegen des gerade sich im Bau befindlichen Schweizer Parallelprojekts sich nicht rechnen wird; Durch die Summe der Baumaßnahmen findet keine Entschärfung bzw. Verbesserung der Situation statt; - Es sollen Strategien der Verkehrsvermeidung und nicht der Erschließung immer neuer Verkehrswege vordergründiges Ziel sein; - Das gesamte Vorhaben ist die Folge einer nicht nachhaltigen und deshalb auch nicht zukunftsfähigen Verkehrspolitik; - EU-Politik fördert das Verkehrswachstum durch die Alpentäler durch Favorisierung der Transport- und Baulobby; Die EU-Politik ist nicht Willens Maßnahmen zur Transitbelastung in den Alpen zu treffen; konkrete, Länderübergreifende Zusammenarbeit und Einflussnahme auf die EU-Gesetzgebung - Mit dem BBT wird die marode Bauindustrie mit öffentlichen Geldern gefördert; - Forderung einer aktualisierten, nachvollziehbaren Bedarfsermittlung in punkto Verkehrsprognosen, mit alternativen Verkehrsreduzierenden Konzepten; Einschränkung von sinnlosen Verkehr; - Das Szenario der Verkehrszunahme ist nicht hinnehmbar und widerspricht auch den geltenden Beschlüssen des Südtiroler Landtages und der Gemeinden an der Brenner-Transitroute (z.B. 1995) - Die Verdoppelung der Verkehrsstruktur muss im Rahmen einer umweltverträglichen, europäischen Verkehrspolitik erfolgen; die Alpentäler sind als sensible Zone zu respektieren; Freier Warenverkehr ist in diesen sensiblen Zonen nicht möglich; - Das Gesamtprojekt baut auf inzwischen nicht mehr haltbare Verkehrszahlen auf; man geht von einer reinen Extrapolation der Verkehrsdaten und

Prognosen aus und man hat keine alternativen Entwicklungen berücksichtigt (EU-Weißbuch, Wegekostenrichtlinie, NEAT, Nachtfahrverbote, gemeinsam mit Nord- und Osttirol, harmonische Verteilung des gesamten alpenquerenden Verkehrs von Straße und Schiene, etc.); - Die Wachstumsgrenze ist bereits erreicht - Es ist zu erwarten, dass wesentliche Frachttenteile in die neue Schweizer Bahnlinien abfließen werden, dadurch entfällt viel des heutigen Umwegverkehrs; der moderne Schiffsverkehr wird ebenfalls Frachttenteile aufnehmen; - Im Falle von Kapazitätssteigerungen an den italienischen Häfen müssen Alternativquerungen erschlossen werden um Brennerachse zu entlasten; - Neue Variante mit hoher Transportkapazität kombiniert mit der verbindlichen Zusage dass der gesamte Güterverkehr unterirdisch erfolgt; ebenso Überarbeitung und Neuvorlage des Projektes; Garantieren auf EU-Ebene die zwingende Maßnahmen vorsieht zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene (Erhöhung Mautgebühren, mengenmäßige Begrenzung der LKW-Fahrten, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe nach Schweizer Muster, Ausweitung Nachtfahrverbot, Verbot besonders schadstoffreicher Fahrzeuge, Beibehaltung LKW-Überholverbot, Geschwindigkeitsbegrenzung, u.a.) - Gesetzliche Maßnahmen welche eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bewirken, die Erreichung der Kostenwahrheit im Güterverkehr bzw. den Umwegverkehr verbieten; - Sämtliche Güterzüge sind bis zur Kapazitätsgrenze in den Tunnelabschnitten zu führen; - eine dritte Autobahnspur muss definitiv vom Tisch sein; Es ist schon in der Planungsphase Vorsorge zu treffen, dass nach so gewaltigen Eingriffen in die Landschaft die Lebensqualität der Anrainer nachhaltig verbessert wird, entsprechende Garantien sind schon vorab zu gewähren;

In der UVS wird Bezug auf die Leitlinien der Transeuropäischen Netze (TEN) genommen, welche die Brennerachse als eines der 14 maßgeblichen Projekte definiert, welche beitragen soll durch die Verlagerung des Verkehr von der Straße auf die Schiene die negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs insbesondere im sensiblen Alpenraum zu verringern. Gleichzeitig soll damit auch die Lebensqualität der Bewohner Südtirols „erhöht“ werden. Diese Zielsetzung formuliert u.a. das Weissbuch der EU, das 6. Umweltaktionsprogramm der EU und nicht zuletzt die Alpenkonvention. Der prognostizierte Verkehrszuwachs unterscheidet laut Studie ein Konsens-Szenario und ein Minimum-Szenario. Allenfalls ist laut Angaben mit einer steten Zunahme der Frachtmengen am Brenner zu rechnen. Es fehlen jedoch klar definierte Zielvorgaben, die mit diesem Projektvorhaben erreicht werden sollen. Vor allem fehlt jegliche Information wie auch die im Projekt prognostizierte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene erreicht werden soll. Die Schaffung der Infrastruktur allein ist noch keine Garantie für deren Nutzung bzw. Auslastung. Auch fehlen Angaben darüber, mit welchen Instrumenten die Umsetzung der Zielvorgaben gewährleistet wird. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt mangelt es an Sicherheiten über die Verlagerung des Gütertransportes von der Straße auf die Schiene. Erforderlich ist eine internationale Absicherung z.B. in Form eines Vertrages, aus dem hervorgeht, dass die neuen Bahninfrastrukturen so genutzt werden müssen, dass der Güterverkehr auf der Straße drastisch vermindert wird. Auf jeden Fall sind die von der OECD definierten Umweltkriterien und Ziele umzusetzen, um einen nachhaltig umweltverträglichen Alpenverkehr zu gewährleisten.

7. Verkehr Sofortmaßnahmen, Nahverkehr

- Errichtung eines effizienten Nahverkehrssystems, nicht nur auf der Bahn; Einführung eines modernen regionalen Bahnkonzeptes mit Anbindungen und Umsteigemöglichkeiten; Planung eines Nahverkehrskonzept auf der bestehenden Strecke wird nicht möglich sein, aufgrund der geringen Anzahl der geplanten Züge; Kostensteigerungen, Zeitverluste durch Staus; - Nicht nachvollziehbar, wenn heute Rieseninvestitionen für neue Bahnstrukturen zugesprochen werden, die bestehenden Strukturen gleichzeitig zu einem guten Teil brach liegen und man nicht imstande ist eine effiziente Dienstleistung anzubieten; - Die neue Bahnlinie muss auch von der heimischen Wirtschaft genutzt werden können: Errichten von lokalen Verladebahnhöfen (Franzensfeste, Bozen bzw. Branzoll); - Gegen die Errichtung eines Verladebahnhofs in Branzoll, der in Gardolo soll für Südtirol genutzt werden; - Damit der Bozner Bahnhof im Zuge der Errichtung des Tunnels nicht an Bedeutung verliert/bzw. verlegt werden muss, wird die Errichtung eines 5,5km langen Bypass-Tunnel zur

Umfahrung Bozen vorgeschlagen, welcher es ermöglicht, dass jeder Zug in Bozen ausfahren kann. Damit wird der jetzige Bahnhof als sog. "Kopfbahnhof" geführt mit dem einzigen Nachteil des Lokomotiventausches.

Das Nahverkehrskonzept ist jedenfalls auf das eingereichte Projekt abzustimmen. Insbesondere was den Anschluss des Bahnhofs Bozen betrifft welcher über den Wechsel auf die Bestandsstrecke in Waidbruck zu erfolgen hat. Der Vorschlag eines sog. „Kopfbahnhofes“ für den Bahnhof von Bozen ist zur Zeit nicht Gegenstand des Projekts, muss allenfalls überprüft werden. Laut vorgelegtem Projekt ist ein/e Anschluss/Verlademöglichkeit in Branzoll möglich. Die Details dazu liegen jedoch z.Z. nicht vor.

- Der Bahnhof in Unterried (entspricht dem Bahnhof Waidbruck) muss auch in Zukunft den Pendlerverkehr aufnehmen können; Materialienanlieferungen, Abtransport des Materials, Umspannwerk, Transformatoren etc. darf in keiner Weise die Bevölkerung von Unterried bzw. die Bewohner des Eisacktales beeinträchtigen bzw. sind soweit als möglich unterirdisch zu errichten

Bautechnische Aspekte, was die Lärmbelastung etc. betrifft werden berücksichtigt. Der Bahnhof in Waidbruck/Unterried stellt den wichtigen Knotenpunkt für Bozen dar.

- Modernisierung der Bestandsstrecke der Brennerbahn mit besonderen Augenmerk auf die bestehende Albeinser Metallbrücke und besonderes Augenmerk auf Lärmbelastung; dem Lärmschutz muss der Vorrang gegeben werden; Erneuerung des Rollmaterials; Die Bestandsstrecke muss zwischen der "Kläranlage des Unteren Eisacktales" und dem bestehenden Tunnel eingehaust werden, nach vorheriger Schließung des Bahnhofs in Waidbruck; dafür sollen genügend finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden; Vor Errichten des BBT sind die vorhandenen Kapazitäten auf der bestehenden Bahnlinien zu nützen und entsprechende Lärmschutzmaßnahmen müssen ergriffen werden; Für die Verkehrswege im Eisacktal muss ein Gesamtkonzept mit Lärmschutzbauten für Autobahn und Eisenbahn und für den Verkehr insgesamt erstellt werden;

Einige betriebstechnische Neuerungen in punkto Lärm wurden bereits beschlossen, betreffen vor allem die Bestandsstrecke der Eisenbahn. Weitere Maßnahmen sind jedoch im Ausführungsprojekt näher zu untersuchen (wird berücksichtigt).

8. Betriebskonzept, Förderkapazität

- Der Mischverkehr auf der Schiene wird jegliche Entlastung der Straße durch die Schiene verhindern: Mischverkehr ein technisches und sicherheitstechnisches Problem wegen unterschiedlicher Geschwindigkeiten von Güter- und Personenzügen; wie z.B. Verschwinden des Güterverkehrs auf allen Hochgeschwindigkeitstrassen (Verdrängungseffekt); Projekt verliert Existenzberechtigung da wenn nur Güterverkehr, dann braucht es keine Hochgeschwindigkeit, wenn Mischverkehr, dann kein Verlagerungseffekt von Straße auf Schiene, wenn System Eurotunnel (wie Ärmelkanal), dann Verladestau und null Zeitgewinn; das Projekt hält am Mischverkehr fest, trotzdem die Staatsbahnen über Jahrzehnte keine wesentliche Verlagerung von der Straße auf die Schiene bewirkt haben; Ernsthafte Überprüfung der Trennung von Personen- und Güterverkehr unter den Aspekten: Förderkapazität, Betriebssicherheit, Unfallsicherheit, Umweltverträglichkeit, Investitionskosten, Betriebs- und Instandhaltungskosten, Jahreserträge, Attraktivität der beiden Systeme für die verschiedenen Transportmärkte (Personen, Güter), Finanzierbarkeit, Sicherheit der Gesamtsysteme vor Terroranschlägen, Urbanistische Nutzbarkeit der frei werdenden Bahnhofsfächen, Umweltbelastungen und infrastrukturelle Störungen durch die Verlegung bestehender Trassen während der Bauzeiten, Dauer bis zur effektiven Inbetriebnahme der Gesamtsysteme zur Bewältigung der Transitprobleme von Verona bis München; Aus den Unterlagen geht nicht hervor, dass im Zuge der UVP die Möglichkeit einer Trennung von Güter- und Personenverkehr untersucht wurde, es fehlt eine Begründung für den angestrebten Mischverkehr; Politiker ziehen zu Sachfragen Experten heran und gehen von der nahe liegenden Annahme aus, dass die Staatsbahnen die kompetentesten seien und da die Staatsbahnen nicht vom Mischverkehr Abstand nehmen, sind Alternativen ausgeschlossen; Der Tunnel muss dem Güterverkehr, die bestehende Strecke dem Personenverkehr vorbehalten werden; für viele Personen ist ein 100km langer Tunnel psychisch schwer verträglich; - Der vorgeschlagene Mischbetrieb ist nicht einmal in der Ebene in der Lage

den Verkehr wesentlich auf die Schiene zu verlagern, geschweige im äußerst komplexen Betrieb der gebirgigen Tunnelstrecken bei denen noch Teilstrecken von zwei Tassen auf eine Bestandesstrecke zusammengeführt werden sollen;

Nach Maßgabe der Entscheidung 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.07.1996 wird die Brennerachse als TEN-T Nr. 1 AV/Kombinierter Verkehr festgeschrieben und mithin als Verkehrslinie für den Mischverkehr geführt. Dieser Sachverhalt stellt die Vorgabe des Projekts dar.

- Bei Wartungsarbeiten würde der Austausch der Schienen unweigerlich zu einem alternierenden Verkehr (Gegenverkehr) in der Röhre zwingen

Ein Gleiswechsel ist vorgesehen in den entsprechenden Knotenpunkten. Pro Röhre ist jedoch nur ein paar Geleise geplant.

- 839,505m ü.d.M. ist eine nicht akzeptierbare Kote für den Scheitelpunkt, dadurch wird es ein Scheiteltunnel mit all dem Mehraufwand an Energie die es braucht Millionen Tonnen hochzuschleppen, Innsbruck Aicha wäre vielleicht verantwortbar gewesen; Das Südportal in Franzensfeste zwingt zum Schalderertunnel (13 Promille Steigung) zu einem nicht vorstellbaren Mehraufwand an Energie und eine doppelte Baustelle in Franzensfeste

Der technische Bericht (UVS) gibt dazu wenig Antworten. Es kann aber festgehalten werden, dass auf diese Weise, neben dem Phasenweisen Ausbau der Gesamtstrecke, bestehende Strukturen genutzt werden können.

- Losgelöstes Teilprojekt mit Fehlern behaftet, Techniker der Erstellung des Projekts wurden mit Vorgaben (Auftraggeber) belastet welche nicht verantwortbar sind: Einbeziehung von Teilpunkten die bereits abgeschlossen sind (Tunnel Waidbruck-Blumau), Südportal in Franzensfeste statt in Aicha, bis zu 11 Promille Steigung werden akzeptiert;

Durch die zulässigen max. 13 Promille Steigung werden die Längen der Tunnel (z.B. Schalderer Tunnel) um ein vielfaches reduziert, in der Folge verringern sich auch die Umweltauswirkungen (Deponien, Material, etc.).

- Die Versorgung der bestehenden Bahnlinie von Gleichstrom auf Wechselstrom ist einer Revision zu unterziehen um die Strommasten und Freileitungen zu beseitigen.

Ist nicht Gegenstand der UVS und muss in erster Linie aus der Sicht der Betriebsführung gesehen werden. Aus umwelttechnischer Sicht wird ein Abbau von bestehenden Strommasten und Freileitungen begrüßt. Ebenso kann ein solcher Rückbau als Ausgleichmaßnahme im Sinne des LG 7/98 zum Projektvorhaben vorgesehen werden.

9. Verkehrsaufkommen in der Bauphase, Materialtransport, Maßnahmen

- Verlagerung der gesamten Transportaktivität (Ausbruchmaterial) der LKW von den Gemeinde-, Provinz- und Staatsstraßen und ebenso auf Dienstwege/-stollen oder Förderbänder; ebenso soll die Bestandesstrecke der Eisenbahn nicht verwendet werden; Die Belastung der Umweltauswirkungen durch den Abtransport des gesamten Ausbruchmaterials der Zulaufstrecken mittels LKW wurde in der Studie nicht berücksichtigt; Die Deponie Riggertal ist zwar verkehrsmäßig erreichbar, aber Franzensfeste selbst würde total durch den LKW-Verkehr abgewürgt: Südportal im Norden, Nordportal des Schalderer Tunnels im Süden; Materialzubringung zu den Deponien, nur über Förderbänder; Materialtransporte sollen durch Eisenbahnwaggon und nicht mit LKW erfolgen;

Die Bestandstrecke wird den Eisenbahnverkehr auch während der Bauzeiten weiterhin ermöglichen. Für den BBT werden die Materialtransporte ohnehin über den Pilotstollen erfolgen und für die Zulaufstrecken wird der Pilotstollen vorgeschrieben und damit ist auch ein alternativer Transport unter Tage möglich. Es gilt zu bedenken, dass aus umwelttechnischer Sicht Förderbänder nur dann vertretbar sind, wo große Deponiemengen gesammelt werden. Im Vorprojekt liegen dazu Variationsspielräume vor. Allenfalls sind die Angaben über den Aspekt Materialtransport im Ausführungsprojekt zu vertiefen;

- Der Materialtransport von Afens bis Fussendraß in Pfitsch würde während der Bauzeit zwei Dörfer von der Außenwelt abschneiden, wobei die Deponiefläche höchstens für das "Scheiteltalminmaterial" geeignet wäre; Pfitsch: Keine Materialablagerungen talaufwärts vom

Zwischenangriff Pfitsch; Nur das Material des Zugangsstollens, nicht jenes der Multifunktionsstelle Wiesen und jenes bis zur Staatsgrenze soll über den Zugangsstollen abtransportiert werden.

Laut UVS ist der Deponiestandort Fussendraß nicht geeignet. Dem Einwand wird insofern Rechnung getragen, dass als einzige Deponiefläche jene in Wiesen/Pfitsch gutgeheißen wird und der Materialtransport wie oben beschrieben über Transportbänder erfolgen wird.

- Der Abtransport von Material mit LKW durch Brixen kann nicht akzeptiert werden
Ein-/Ausfahrt Autobahn bei Albeins/Brixen ist bereits von der zuständigen Behörde genehmigt. Der Abtransport des Ausbruchmaterials wird über den geforderten Pilotstollen erfolgen, der An- und Abtransport des Baumaterials über die Anbindung an die neue Autobahnausfahrt Brixen Süd.
- Abtransport des Materials im Raum Freienfeld auf LKW wird strickt abgelehnt; Der Abtransport von Material vom Fenster Mauls zum Deponiestandort Genauen soll nicht mit LKW sondern mit Förderbänder erfolgen.
Für den Bereich der Baustelle Mauls ist eine Autobahnanbindung vorgesehen. Darüber hinaus ist für den Abtransport des Ausbruchmaterials ein Förderband vorgesehen; Der Einwand zur Deponie Genauen 1 ist gegenstandslos, da die Deponie nicht errichtet wird.
- Sollte eine Umfahrung der Ortschaft Wiesen benötigt werden, so soll dieser Weg als Umfahrungsstraße bestehen bleiben; ebenso sollte eine Notverbindung zwischen Acherbrücke und Portal ausgebaut werden;
Eine Umfahrung Wiesen/Pfitsch wird abgelehnt.
- Ablehnung der Aufbereitungsanlage "Vendruscolo": das Material muss per LKW ins enge Villnössertal hinein und wieder heraus transportiert werden
Das Verkehrsmehraufkommen inklusive der negativen Auswirkungen auf die Umwelt ist in der nächsten Planungsphase eingehender zu überprüfen, notwendige Milderungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind vorzusehen;
- Forderung eines Pilotstollens in welchen der gesamte Transport des Materials stattfindet, auch für die Zulaufstrecken zwecks Entlastung der bereits überlasteten Verkehrswege; auch zwecks geologischen Aufschlusses; die Zugangsstollen dürfen nicht für den Abtransport von Material verwendet werden.
Dem Einwand wird Rechnung getragen;

10. Materialablagerung, Flächen, Volumen, Abbau der Schottervorkommnisse

- Es sind viel zu große Deponien in unseren engen Tälern geplant, Begrenzung der Deponiemengen im Riggertal auf max. 4 Millionen m³ ohne dafür größere Schottergruben zu eröffnen.
Als Deponieflächen sind zwei große Flächen, jene in Wiesen/Pfitsch und im Riggertal vorgesehen, welche aus landschaftlicher und verkehrstechnischer Sicht als geeignet befunden werden. Weitere Deponieflächen beschränken sich auf den Standort „Unterseeber“ und „Genauen 2“ welche ebenso landschaftlich verträglich und verkehrstechnisch günstig gelegen sind.
- Auffüllung Riggertal: Gefährdung der Rohstoffreserven der Firma Progress durch die Auffüllung des Riggertals
Dem Einwand wird Rechnung getragen. Es soll unter allen Umständen versucht werden das qualitativ hochwertige Schottermaterial vor der Ablagerung des zu deponierenden Ausbruchmaterials abzubauen. Der Abbau hat in koordinierter Art und Weise zu erfolgen
- Aussparung von ökologisch und morphologisch wertvollen Landschaften (Riggertal), Ablagerung des gesamten Materials außerhalb des Riggertals; Eine einzige Deponie Riggertal wird befürwortet um alle anderen Deponien abzulehnen und die Belastung für das Dorf Vahrn gering zu halten;
Die ökologisch und morphologisch wertvollen landschaftlichen Bereiche des Riggertals werden durch das Bauvorhaben nicht berührt. Es werden lediglich landwirtschaftliche Flächen beansprucht, welche nach Abschluss der Bauarbeiten wieder als solche genutzt werden können. Es sei jedoch angemerkt, dass vergleichbare Deponieflächen in diesem Ausmaß und in einer solch logistisch günstigen Position nicht anzutreffen sind! Darüber hinaus werden in der UVS genügend Maßnahmen angeführt mit denen negative Auswirkungen gemildert werden können.

- keine Materialablagerungen und Abtransporte dürfen in der Gemeinde Lajen vorgesehen werden, da kein Grund dafür zur Verfügung steht; Umweltverträgliche Gestaltung in der Bau- und Betriebsphase (sofern nicht verzichtbar) des Zugangsstollens auf Gemeindegebiet Feldthurns, da Albeins gegenüber;
Da die Portale auf den Gemeindegebiet liegen, wird der unmittelbare Bereich der Portale zwangsläufig, zumindest während der Bauphase, durch zeitweise Ablagerungen beeinträchtigt.
- Durch die Errichtung der Deponie Genauen südlich von Mauls werden zwei Gehöfte und eine denkmalgeschützte Kapelle in eine Mulde versenkt; die Notwendigkeit einer Endlagerung in Freienfeld (420.000m³) ist nicht gegeben; Landschaftsbild stark beeinträchtigt; falls nicht verzichtet werden kann so muss eine Umfahrungsstraße Mauls längs des Eisacks errichtet werden.
Der Deponiestandort Genauen wurde als möglicher Deponiestandort untersucht wurde jedoch in der UVS als nicht geeignet eingestuft. Die UVS empfiehlt die beiden Standorte Wiesen/Pfitsch und das Riggertal weiters wird auch der Standort Genauen 2 als Deponiefläche in Betracht gezogen.
- Materialablagerung Schönau/Waidbruck nicht förderlich für den Wirtschaftszweig der Handwerker; es wird einer Familie ihre Existenzgrundlage über Jahre hinaus nehmen; Finanzielle Einbußen der landwirtschaftlichen, gastgewerbliche und handwerklichen Ertragsflächen
Dem Einwand wird Rechnung getragen.
- Verlegung des Zugangsstollens Pfitsch nach Sprechenstein, ehemaliges Eisenbahngelände, Umfahrung Ortschaften nicht nötig, Lagerungsmöglichkeit vorhanden
Die Verlegung des Zugangsstollens nach Sprechenstein bringt eine Verlängerung des bereits 3,3km langen Zugangstollens mit sich. Eine mögliche Verschiebung der Trassenführung nach Osten geht verstärkt zu ungunsten der Länge des Zugangstollens und zur Menge des Ausbruchvolumens.
- Positive Synergieeffekte durch eine Koordinierung (Schotterabbauplan) der Vorgangsweise des Abbaus in der Zone Riggertal welche auch der Allgemeinheit zugute kommt (Kosteneinsparung, niedrigere Auffüllhöhe); denkbar wäre auch eine Verstärkung des Etschdammes mit Material.
Der Abbau des vorhandenen Schottermaterials soll auf koordinierte Art und Weise erfolgen. Dadurch kann die Endauffüllquote der Ablagerung um mehrere Meter herabgesetzt werden und der landschaftliche Eingriff wird verringert. Sobald die Sicherheit für die Realisierung des gegenständlichen Bauwerks gegeben ist, muss sofort mit dem Abbau der Schottervorkommnisse begonnen werden. Dem Einwand wird Rechnung getragen;
- Wie realistisch sind die Angaben in der UVS: Der Auflockerungsfaktor des Ausbruchmaterials wird mit 1,25 als sehr niedrig angegeben. Erheblich größere Mengen an Ausbruchmaterial sind wahrscheinlich. Der prozentuelle Anteil des verwertbaren Materials wird mit 93% (Gemeinde Karneid) angegeben
Die Mengenangaben im Projekt BBT sind mit Festvolumina angegeben und sind erfahrungsgemäß mit einem Auflockerungsfaktor von 1,25 bis 1,35 zu multiplizieren; Die Faktoren werden bei beiden Projekten nicht einheitlich angegeben. Die Angabe der Verwertbarkeit von 93% für den entsprechenden Abschnitt (Gemeinde Karneid) mit dem Hauptgestein Porphyry, entspricht den Erwartungen.
- Es soll die Möglichkeit überprüft werden, dass das wertvolle Schottermaterial bei allen Deponiestandorten zuerst abgebaut wird bevor eine Ablagerung erfolgt.
Dem Einwand wird Rechnung getragen;

11. Maßnahmen für Ablagerungs/Aufbereitungsflächen, Vorschläge

- Terminliche und organisatorische Koordination mit anderen Großbaustellen in Raum Brixen; Koordinierung unbedingt erforderlich; Materialumschlagplätze müssen außerhalb bewohnter Gebiete errichtet werden
Diesem Sachverhalt wird größtenteils im Projekt Rechnung getragen
- Inspektionsstollen sind an Stellen zu errichten wo möglichst wenig Schaden für die landwirtschaftliche Tätigkeit angerichtet wird.

In der UVS werden auch die landwirtschaftlichen Aspekte der Auswirkungen beider Projekte untersucht und so weit als möglich berücksichtigt.

- Auf die Deponie Mittewald soll verzichtet werden, die Deponie "Flaggerbach" könnte vergrößert werden

Auf beiden Deponieflächen wird verzichtet.

- Die Aufbereitungsanlage für das Ablagerungsmaterial vom Tunnelbau darf nicht nördlich der Eisackbrücke ins Pustertal errichtet werden

Dem Einwand wird Rechnung getragen

- Bei Realisierung des Projektes muss der Grundverbrauch auf das absolut notwendige Mindestmaß reduziert werden.

Dem Einwand wird Rechnung getragen;

12. Baustellen, Grundverfügbarkeit, Nutzungskonflikte

- Teilbereiche der Baustelleneinrichtungen könnten dort errichtet werden wo bereits leerstehende Wohnkubatur der Eisenbahn vorhanden ist.

Dem Einwand wird insofern Rechnung getragen als Schlafstätten für Bauarbeiter im Riggertal die leerstehenden Wohnungen der Eisenbahn in Anspruch genommen werden.

- Es ist zu garantieren, dass nach Abschluss der Arbeiten die Baustelle gänzlich saniert und wiederum in die Landschaft eingebunden wird

Dem Einwand wird Rechnung getragen, bei den Tunnelportalen werden lediglich die unbedingt notwendigen und gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitseinrichtungen bestehen bleiben.

- Herr Rainer Josef verweigert die Grundverfügbarkeit der Grundparzelle 591/1, Scharterhof Burgum Pfitsch, aufgrund der Säumigkeit von Geldmittel seitens der Südtiroler Landesregierung;

Der Einwand ist nicht sachbezogen. Vermögensrechtliche Streitigkeiten sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

- Erhebliche Einbußen und Reduzierung des Viehbestandes, Verlust von wertvollen Kulturgrund durch die Baustelle bei Mauls; Verlegen des Zwischenangriffs Mauls (ca. 1,5-2,2km); in dieser Form wird die Baustelleneinrichtung beim Zwischenangriff Mauls nicht hingenommen

Betriebswirtschaftliche Ausfälle werden laut UVS angemessen entschädigt; Da es sich bei diesem Zwischenangriff um einen geologisch kritischen Bereich (periadriatische Naht) handelt, bleibt für das Verlegen der Baustelle mit Stollen wenig Spielraum übrig;

- Ablehnung der Verfügbarkeit von Seiten des Grundeigentümers zur vorgesehenen Auffüllung des Materials bzw. einer Wiederverwertungsanlage in Schrambach; Baustelle von Vorderrigger ist gemeinsam mit der von Hinterrigger zu errichten; Die Baustelle beim Vorderriggerhof soll nicht errichtet werden, dafür kann der Stollen in Richtung Pulverlager, Nähe Autobahnausfahrt verlegt werden und die landwirtschaftliche Existenz des Hofes wäre nicht gefährdet. In Bereich dieser Grube könnte auch das vorgesehene Umspannwerk unterirdisch errichtet werden

Dem Einwand wird Rechnung getragen;

- Zugangstollen Zigglerhof: das Material könnte vor Ort durch die Firma Progress bzw. Goller zu Sand verarbeitet werden, sofern nicht verwendbar könnte eine Transportseilbahn gebaut werden und das Material in die ehemalige, nahe gelegene Schottergrube Albeins gebracht werden, aus welcher im Gegenzug wieder Sand entnommen werden könnte (Amortisierung der Investitionen) Die Seilbahn könnte direkt vom Firmengelände der Fa. Progress/Goller starten und die Grube könnte begrünt werden;

Eine mögliche Verarbeitung durch in der Umgebung ansässige Firmen wird in der nächsten Projektphase festgelegt; Ebenso kann die Möglichkeit einer Transportseilbahn in der Phase des Ausführungsprojekts untersucht werden.

- Befürwortung einer mit den diversen Verarbeitungsfirmen koordinierten Aufbereitung des Tunnelmaterials (es werden die diversen Standorte mit Maschinen für die Aufbereitung der Firma angegeben)

Dem Einwand wird Rechnung getragen;

- Die Baustellen beim Gasthaus Ziggler und beim Gasthaus Stern werden abgelehnt: Gewerbegebiet ist bereits ausgewiesen, die Gemeinde hat bereits den gesamten Grund für die Realisierung der Autobahnausfahrt Brixen Süd zur Verfügung gestellt; Zugangsstollen in der Örtlichkeit Unterlagederhof, Baustelleneinrichtung/Ablagerungsstätte in der Örtlichkeit Unterried-Schönauerhof, in keiner Weise gutgeheißen wegen großer Mengen Aushubmaterial und großer Staub- und Lärmentwicklung
Die Einrichtung der Baustelle, und die Realisierung des Gewerbegebietes werden zeitlich aufeinander abgestimmt.
- Es ist nicht vertretbar, dass ein Fensterstollen Klausen nur wenige hundert Meter von dicht besiedelten Wohngebiet errichtet wird; dieser soll in besser geeignetes Gebiet verlegt werden; es geht dabei wertvoller Kulturgrund verloren, es befindet sich bereits eine Gasleitung auf diesem Gebiet;
Das Portal befindet sich auf einer Anhöhe von Klausen oberhalb der Autobahn. Der Stollen ist aus sicherheitstechnischen und aus logistischen Gründen notwendig (siehe UVS)
- Ablehnung der Grundverfügbarkeit für die Ablagerung von Ausbruchmaterial auf einer Fläche von 2,45 ha und ein Volumen von 73500m³ in Blumau, da dieses Areal erst seit Jahren biologisch bewirtschaftet wird. Als Ausgleich kann ein 60 Meter von der Straße entferntes Areal angeboten werden.
Die Deponiestandorte für die Zulaufstrecken sind nicht endgültig festgelegt. In der UVS werden vielmehr mögliche Standorte angegeben und bewertet. Die angebotene Ausgleichfläche kann in einer Detailprüfung näher untersucht werden, wird aber möglicherweise gar nicht als Deponie benötigt;
- Nutzungskonflikte (Gewerbegebiet) beim Zufahrtstollen Kardaun; Es fehlen die landschaftlichen Auswirkungen für den Bereich des Zufahrtstollens Kardaun;
Die landschaftlichen Auswirkungen werden in allgemeiner Weise in der UVS angegeben sind jedoch im Ausführungsprojekt zu vertiefen; Der Aspekt wird berücksichtigt;
- Widersprüchliche Angaben über Stollenpositionen in Leifers; es ist nicht klar welche Variante dem laufenden UVP-Verfahren zu Grunde liegt
Die UVS beinhaltet zwar für das Gemeindegebiet Leifers 2 Zugangstollen. Im Laufe diverser Diskussionen hat sich ergeben, dass auf den Zugangsstollen Leifers Süd verzichtet werden kann.
- Baustelle für den Bahnhof von Branzoll soll auf das bestehende Bahngelände untergebracht werden, damit sie vom Dorf wegverlegt wird; Die Dauer der Baustelle soll auf die für die Errichtung des Bauwerks erforderlichen Zeitspannen beschränkt und naher geschlossen werden; Falls der Güterweg zum Ortsteil Ischia wegfällt muss ein neuer angelegt werden;
Der Aspekt der Verlegung der Baustelle in den Bahnhofsbereich wird im Ausführungsprojekt berücksichtigt, ebenso lokale, spezifische Milderung- bzw. Ausgleichmaßnahmen.
- Südlich von Neumarkt sind 2 Fenster einzuplanen: eines zwischen Neumarkt und Laag und eines zwischen Laag und Salurn; die Fenster müssen in einiger Entfernung von den Siedlungen angelegt werden.
Die Lage der Fensterstollen steht in enger Abhängigkeit zu der Trassenwahl durch das Unterland und diese kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt (unzureichende Angaben zu Geologie und Hydrogeologie) als noch nicht festgelegt angesehen werden. Dieser Aspekt wird gemeinsam mit der gesamten Trassenfestlegung in der nächsten Planungsebene zu berücksichtigen sein.

13. Lärm, Lärmbelastung, Lärmschutz, Maßnahmen, Gesundheit

- Enorme Zunahme des Lärmpegels bei Waidbruck mit Zunahme des Lärms auch in Lajen, Villanders und Barbian bzw. im gesamten Eisack-, Wipptal und Unterland, ebenso Zunahme des Lärms in den höher gelegenen Regionen; Entlastung der Brennerarche vor Luftschadstoffen und Lärm; Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Staub; oftmalige Überschreitung der Grenzwerte für Luft und Lärm
Der zentrale Aspekt der Lärmemissionen wird im Ausführungsprojekt berücksichtigt;

- Massive Beeinträchtigung der Lebensqualität und schwerwiegende Veränderung der Landschaft im Alpenraum: riesige Baustellen, folgenschwere Lärm-, Staub- und Schadstoffbelastung während der Bauphase, Belastung durch Materialtransport, Staub- und Lärmbelastung in der Bauphase (mindestens 10 Jahre) beim Abtransport von Material; Entlang der Strecke wird: die Wohnqualität zunehmend geschädigt, Belastungen der Bauern durch Exposition im freien Gelände, Wertminderung der Qualität der geernteten Produkte und massiver Wertverlust der Grundstücke; Studie zur Entwicklung von Feinstaub und anderer luftverschmutzender Stoffe während der Bau und Betriebsphase;
Eine Belastung während der Bauphase ist zweifelsohne gegeben. Es sind jedoch Milderungsmaßnahmen vorgesehen um die negativen Auswirkungen des Vorhabens zu minimieren. Diese Aspekte werden im Ausführungsprojekt vertieft.
- Doppelter Eisenbahnlärm auf der bestehenden oberirdischen Strecke; Durch den Bau der oberirdischen Trasse (400 Züge /Tag) steht praktisch das gesamte Unterland vor der Unbewohnbarkeit; die gesamte Trasse des Unterlandes ist unterirdisch zu errichten;
Die Realisierung der gesamten Streckenabschnitte (prioritäre und komplementäre Strecken) wird gefordert. Sollte dies nicht verwirklicht werden, und in naher Zukunft das Unterland in einer Oberflurtrasse durchquert wird, so ist die maximale Anzahl der Züge/Tag auf 220 zu beschränken. Geeignete Schutzmaßnahmen vor Lärm sind jedenfalls in der nächsten Projektphase vorzusehen. Dieser Aspekt wird berücksichtigt.
- Erhebung der Entwicklung der elektromagnetischen Felder
Es wird vorgeschlagen zwecks Verringerung der elektromagnetischen Felder für die gesamte Strecke auf den Gebiet der Autonomen Provinz Südtirol den Pilotstollen zu errichten und darin die für den Betrieb nötige Versorgungsleitung zu verlegen um so Elektromog zu verringern; Aspekt wird berücksichtigt;
- Wo die Bahntrasse oberhalb geführt werden muss, sind auch Maßnahmen zum Schutz vor Lärmbelastung vorzusehen; ebenso soll es mit dem Projektvorhaben geschaffen werden zumindest einige Internationale Züge auf der Bestandstrecke zu führen, damit die Bedeutung des Brixner Bahnhofs gewährleistet ist;
Ein detailliertes Betriebsmodell (ebenso Kapazitäten) muss vorgelegt werden. Es bestehen in den Studien beider Projekte z.T. Widersprüche was die Betriebsführung der Strecken betrifft; wird berücksichtigt
- Effektive Lärmschutzwände bei der offenen Streckenführung im Bereich des Bahnhofs Franzensfeste
Der Aspekt wird berücksichtigt
- Der Landeshauptmann muss bei Erreichen der vom Gesetz vorgeschriebenen Alarmstufen (Luft/Lärm) zur Schließung von überregionalen Verkehrswegen ermächtigt werden.
Ist nicht Gegenstand der UV-Prüfung
- Komplette Einhausung der gesamten Talüberquerung und aller oberirdischen Bahntrassen
Der Aspekt wird berücksichtigt
- Lärmschutzmaßnahmen, welche deutlich wahrnehmbare Besserungen für die Bevölkerung erbringen. Nicht nur der Grenzwert muss eingehalten werden, sondern eine deutliche Unterschreitung der derzeit gültigen Grenzwerte um 10dB soll angestrebt werden: daher sollten bei Nacht 45dB und bei Tag 55dB nicht überschritten werden, dies entspricht der derzeitigen WHO Empfehlung, diese Bedingungen sind bereits während der Bauphase anzuwenden.
Der Aspekt wird berücksichtigt
- Höchstmögliche Dämmwirkung bei der Geleiseverlegung zwecks Minimierung der dynamischen Erschütterungen
Die Dämmwirkung der Geleise in der Betriebsphase ist im Projekt/UVS vorgesehen.
- Es ist eine Teststrecke zur Bestimmung der besten Lärmschutzmaßnahmen für die Eisenbahnlinien zu errichten
Insbesondere sind die vom Gesetz vorgegebenen Grenzwerte einzuhalten. Es gibt bereits Gespräche über die Errichtung einer Teststrecke. Konkrete Vorschläge liegen keine vor.

- Förderung von Treibstoffen/techniken zur Reduzierung der Schadstoffe (Partikelfilter, Verbote für Euro-0 und Euro -1, Umstellung auf Wasserstoffantrieb, etc.)
In der Bauphase dürfen nur LKW, Bagger, u. dgl. Verwendung finden, welche dem Stand der Technik entsprechen.

14. Geologie, Trassenführung

- Fehlende Thematisierung (bei der Projektvorstellung) des Bereichs der "historisch, wertvollen Bausubstanz" ohne Suchen nach einer gemeinsamen, konstruktiven Lösung über mögliche Folgen von Sprengungen oder anderen Schädigungen in der Bauphase bei historischen Wehrbauten, Schlösser und Wohnbauten, sowie durch das zukünftige Befahren und die damit verbundenen schwingungsinduzierten, nachteiligen Auswirkungen in der Zeit der Betriebsphase; Streckenführung unter den Burghügel von Summersberg ist höchst problematisch, da die Burg jetzt bereits droht in den Abgrund des Villnösserbachs abzustürzen; es fanden bereits in Vergangenheit Abrutschungen der Burgmauern statt; Es wurden bereits dürftige Maßnahmen unternommen (gemeinsam mit dem Denkmalamt, der Wildbachverbauung) um den Bestand zu erhalten. Trotzdem kam/ kommt es immer wieder zu Rutschungen. Erschütterungen des labilen Geländes gefährden mit Sicherheit den an der Felskante stehenden Palas (unverändert seit 1329); befürchtet wird eine Situation wie in Rodeneck (Sanierung auf Kosten der öffentlichen Hand); Aufgrund der kurzen Tunnelstrecke ist höchst unwahrscheinlich, dass der maschinelle Vortrieb angewandt wird; Die Ortschaften Gufidaun und Tils müssen wegen Vibrationen in Bau- und Betriebsphase umfahren werden; Die Tunnelröhren sind in einen geologisch unbedenklichen Bereich zu verlegen; Bei Beibehaltung der Trasse wird die Durchführung von Probesprengungen und die Ermittlung der Schwinggeschwindigkeiten (für denkmalgeschützte Gebäude gilt in Österreich 5mm/sec) gefordert, ebenso Beweissicherungen (Hang, Felsen) mit Spionen unterhalb der Mauer und für alle bestehenden Risse, Vermessen und Fotodokumentieren der Risse an den Außen- und Innenmauern der Gebäude; Bei Schwinggeschwindigkeiten über 5mm/sec. ist der Felsen unter der Burg zu verankern und die Mauern durch Schleudern zu sichern; Auch die sog. sanften Sprengungen in "geologisch unbedenklichen Bereich" sind nicht schadensfrei, jüngste Erfahrungen bei der Trostburg bestätigen dies.

Dieser Sachverhalt entspricht den Tatsachen und stellt eine reelle Gefahr dar. Auch bei einem nicht maschinellen Vortrieb des Tunnels ist es möglich den baugeologisch historischen Gegebenheiten Rechnung zu tragen. Der Konfliktpunkt Gufidaun wurde in den Unterlagen nicht spezifisch behandelt. Es muss eine Trennflächengefügeanalyse nachgereicht werden um nähere Aussagen treffen zu können neben Detailstudien und Beweissicherung; Aspekte werden berücksichtigt;

- Bei der Errichtung von neuen zusätzlichen Eisenbahntunnels dürfen diese nur für den Güterverkehr ausgerichtet sein
Ist eine Frage des Betriebssystems. Angaben zum Betriebssystem liegen im Bericht vor (Teil A der UVS zum BBT)

- Gesamte Unterirdische Trassenführung für den Gütertransport; Zulaufstrecken sind vollkommen unterirdisch zu führen besonders im Raum Lajen/Waidbruck/Blumau (als Vorbild der sich zur Zeit in Bau befindliche 57km lange Gotthardtunnel); Zusicherungen für eine komplette unterirdische Trassenführung wurden gemacht und ist auch (laut RFI) technisch möglich; Gesamte Strecke soll untertunnelt werden; bestehender Tunnel bis Kardaun stellt ein Nadelöhr dar;

Das Gesamtprojekt sieht dies nicht vor, der Aspekt wird aber von der Arbeitsgruppe begrüßt und hätte auch aus der Sicht des Landschaftschutzes große Vorteile. Aspekt wird berücksichtigt.

- Es sind keine Vorhersagen über die zu erwartenden Umweltbelastungen durch Erschütterungen möglich, da die Vortriebsart (konventionell oder maschineller Vortrieb) in der nicht technischen Zusammenfassung nicht erwähnt wird.

In der UVS sind Überlegungen dazu enthalten, es wird aber nicht endgültig festgelegt auf welche Weise der Vortrieb des Tunnels zu erfolgen hat.

- Eliminierung der Talüberquerung bei der Villnösser Haltestelle; Die Tunneltrasse ist auf der rechten Talseite des Eisacktales weiterzuführen und erst bei Blumau und nicht in Waidbruck an die bestehende Bahntrasse anzubinden
Ob die Talüberquerung eliminiert oder weiter nach Süden verlegt werden kann wird aus technischer Sicht in Frage gestellt. Allenfalls ist die Überprüfung dieses Sachverhaltes (Variantenprüfung) laut Landesgesetz 7/98 vorgesehen und muss begründet werden können.
- Eine Ausfahrt vor Waidbruck darf nicht genehmigt werden; Die Anbindung des Tunnels an die bestehende Strecke kann alternativ östlich von Waidbruck erfolgen; die Ausfahrt nördlich des Bahnhofs Waidbruck und die Anbindung an die bestehende Eisenbahn wird abgelehnt;
Die Ausfahrt von Waidbruck ist Gegenstand des Projekts; Dieser Aspekt wird berücksichtigt
- Die geplante oberirdische Trassenführung im Bereich Waidbruck/Lajener Ried bedeutet für den Schönauerhof das endgültige aus;
Dieser Aspekt wird berücksichtigt; Der Besitzer des Schönauerhofes ist schwer betroffen. Die Planung sieht für den Betroffenen keinen ausreichenden Schutz vor.
- Beim Tunnel Gufidaun-Waidbruck soll in der Planungsphase entschieden werden ob der jetzt bestehende Tunnel Waidbruck-Blumau ein Bestandteil der zukünftigen Neubaustrecke München-Bologna sein soll oder nicht
Der Einwand ist gegenstandslos der Sachverhalt liegt in der UVS vor;
- Errichtung des Tunnels bis Salurn gemeinsam mit dem Durchstich Kardaun-Branzoll; Untertunnelung bis Salurn (grüne Farbe der Variante), Errichtung der Zulaufstrecken im Eisacktal: die Realisierung hat gleichzeitig mit dem BBT zu erfolgen
Aufgrund der fehlenden geologisch/hydrogeologischen Unterlagen ist es nicht möglich eine Trassenführung für das Unterland definitiv festzulegen. Grundsätzlich wird die gemeinsame Errichtung der Strecke bis Salurn befürwortet. Aspekt wird berücksichtigt.

15. Hydrologie, Hydrogeologie

- keine Schwarzfischungen seitens zahlreicher Bauarbeiter am Eisack; Für etwaige Schäden muss eine Kautions von nicht unter 600.000 € für den Fischerteich in Vahrn und für die Gewässer des Fischereivereins Eisacktal von 200.000€ festgelegt werden; ebenso soll eine Bankgarantie für allfällige Schäden oder Folgeschäden bereit gestellt werden.
Ist nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens; Für die Überprüfung der Einhaltung von Verboten sind die dazu berechtigten Aufsichtsbehörden zuständig.
- Die Ufer der Gewässer (dessen Inhaber der Fischereiverein ist) müssen auch während der Arbeiten uneingeschränkt ungefährdet zugänglich und begehbar sein;
Der Aspekt wird berücksichtigt. Wie vom Gesetz vorgesehen ist ein Schutzstreifen von 10m einzuhalten Diese gesetzlichen Vorgaben sind konform mit der Vorgabe des Sonderbetriebs für Wildbachverbauung;
- Keine Einleitungen von zementhaltigen Wässern in allen Gewässern auch bei Restwasserstrecken
Wird berücksichtigt: Es gilt als gängiger Standard, dass bei Schotteraufbereitungsanlagen Maßnahmen vorgesehen sind, welche Schutz vor Einleitung von zementhaltigen Mischungen bieten; Details dazu sind in den Unterlagen keine enthalten werden aber im Ausführungsprojekt berücksichtigt.
- Aushub aus den vorgesehenen Stollen und Fenstern ist geologisch bedenklich mit gravierenden Problemen für den Quell- und Wasserhaushalt
Muss im Zuge der Erstellung des hydrogeologischen Berichts untersucht werden; Der Aspekt wird berücksichtigt;
- Die hydrogeologische und die hydrologische Situation sind noch genauer zu untersuchen, zwecks Vermeidung unwiederbringlicher Eingriffe auf Quell- und Fließgewässer; erste Ergebnisse liegen im Frühjahr 2004 vor; es ist mit schwerwiegenden Auswirkungen zu rechnen
Aspekt wird berücksichtigt; Weiteres wird in der UVS angeführt, dass die endgültige Trassenfestlegung aufgrund hydrogeologischer Fakten erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen

kann. Möglicherweise muss die Trasse im Bereich des Pfitschtales weiter östlich verlaufen als geplant; Detailstudien und Abklärung der Ersatzmaßnahmen werden im Ausführungsprojekt vorgelegt.

- Garantien für die Trink- und Löschwasserversorgung der Gemeinde Freienfeld; Quellen "Nöck, Gansör, Senges"; Hydrogeologische Studie für das gesamte Quellgebiet
Aspekt wird berücksichtigt.
- Angriffsstollen Afens und Mauls werden sowohl das Pfitscher Moos, als auch das Sterzinger Moos entleeren d.h. die Stollen werden absaufen und die Zwischenangriffe unmöglich machen.
Ob die endgültige Trasse die beiden Bereiche schneidet ist noch nicht klar (siehe UVS). Tatsache ist, dass die Talunterquerung im Pfitschertal im Festgestein erfolgen muss.
- Der Tunnelausgang von Branzoll soll möglichst weit südlich vorgesehen werden, südlicher als die Werkshallen der Firma Atzwanger um damit die weiträumige Bahnhoffläche nutzen zu können; ebenso soll der Tunnelaustritt beim Bahnhof Branzoll weiterhin unterirdisch bleiben; (es befindet sich in unmittelbarer Nähe der Trinkwasserbrunnen von Branzoll!)
Der geologische bzw. der hydrogeologische Bericht ist unzureichend und gibt keine Maßnahmen an, mit denen negative Auswirkungen auf den Trinkwasserbrunnen vermieden werden können. Dieser Aspekt wird insofern berücksichtigt, dass die Baustelle in das bestehende Bahnhofsareal verlegt wird.
- Eine Beeinflussung von Bergwässern auf österreichischem Gebiet, insbesondere im verkarstungsfähigen Gestein, aber auch im Zentralgneis ist nicht auszuschließen. Dieser Einfluss könnte so großräumig sein, dass dadurch auch die Bergwässer der österreichischen Quellen betroffen sind (Grund: zusammenhängende Vorkommen von verkarstungsfähigem Gestein, Bergwasser mit hohem Druck bei Bohrungen). Zur Abklärung sind für die auf österreichischer Seite möglichen Interferenzen mit Grund- und Quellwasser weiterführende Untersuchungen auch auf italienischem Staatsgebiet durchzuführen. (insbes. sind zu berücksichtigen: Trinkwasserhoffungsgebiet für Gries am Brenner im Venntal, Trinkwasserquellen Grundwasseraustritte Valsertal (Natura 2000-Gebiet))
Dieser Aspekt wird in der UVS und im hydrogeologischen Ausführungsbericht berücksichtigt.

16. Beweissicherung, Überwachung

- Eine Beurteilungskommission muss eingerichtet werden, zwecks Feststellen von erfolgten Schäden; ein Koordinator soll die Einhaltung der Umweltauflagen gewährleisten; Garantien bzw. Wiederherstellung von Schäden jeglicher Art an Bauwerken, Infrastrukturen und Umweltressourcen; für landwirtschaftliche Ertragsflächen eine Erdenauflage von mindestens 50cm; Ökologische Bauleitung für die Überwachung der umweltrelevanten Vorgaben mit verbindlichen Kompetenzen, nach österreichisch-deutschen Vorbild
Diese Aspekte fallen nicht in den Zuständigkeitsbereich der UVP
- Landwirtschaftliche Beweissicherung (auch für beliebige Schäden) der Ertragsfähigkeit auf allen für die Deponie von Aushubmaterial besetzten Parzellen zwecks einer angemessenen Entschädigung (Kriterien bereits in Planungsphase festzulegen), Zwangsenteignung besonders für Deponieareale sind zu verhindern, die Entschädigung der Grundeigentümer vor Baubeginn zu entrichten; ebenso sind Staubschäden mit zu berücksichtigen und in der Bauphase zu entschädigen
Forderungen werden berücksichtigt.
- Einrichten einer Informations-, Koordinierungs- und Beschwerdestelle bei der Landesverwaltung
Das Einrichten einer Informationsstelle wird vom Projekt vorgesehen. Das Einrichten einer Beschwerdestelle bei der Landesverwaltung fällt nicht in den Zuständigkeitsbereich der UVP

17. Soziale, gesundheitliche, wirtschaftliche Auswirkungen

- Schädigung des Fremdenverkehrs durch den Bau und Betrieb des Projekts; Erhebung der wirtschaftlich-sozialen Probleme während der Bauphase (Unterbringung der Arbeiter, Auswirkungen auf Fremdenverkehr);

Angaben zu den kurz- bzw. längerfristigen Auswirkungen des Vorhabens auf den Tourismus werden nicht ausreichend beleuchtet ebenso nicht die nötigen Milderungsmaßnahmen. Im Ausführungsprojekt sind diese Aspekte näher zu berücksichtigen.

- Festsetzung eines gesunden Lebensraumes entlang der Brennertransitstrecke
Es besteht ein gewisser Handlungsbedarf, der geforderte, noch zu definierende Standard kann auf keine Weise durch die Nullvariante (= Ist-Situation) erreicht werden!

18. Sonstiges

- Nicht untersucht wurden die sozialen Auswirkungen durch die große Anzahl von Bauarbeitern; keine Arbeitslager weder im Bereich des "Klammerhofes" (Fraktion Aicha) noch auf dem restlichen Gemeindegebiet von Natz-Schabs errichten;
Dieser Aspekt muss im Ausführungsprojekt näher beleuchtet werden und ist gemeinsam mit einer geforderten Zusammenlegung der geplanten Wohnstätten mit bereits bestehender Wohnkubatur zu behandeln.
- Die geplante internationale Starkstromtransportleitung im Pilotstollen muss in Südrichtung unbedingt unterirdisch weitergeführt werden; alle in Zukunft benötigten Stromleitungen sind unterirdisch zu führen; Umspannvorrichtungen sind in Kavernen zu errichten; Eine Studie soll in Auftrag gegeben werden um zu erforschen welche der beiden Stromanbindungen (25kV/50Hz Wechselstrom - 3kV Gleichstrom) die biologisch günstigere ist. Für die 25kV Variante ist auf allen Fällen die Einhaltung von 0,2µT zu gewährleisten; Belastungen durch elektromagnetische Felder und Vibrationen; eine Studie dazu muss erstellt werden;
Ein Pilotstollen für die Zulaufstrecke wird gefordert und ist im Ausführungsprojekt zu berücksichtigen. Neben synergetischen Effekte (Export/Import von Starkstrom) kann die Stromversorgung der gesamten Trasse unter Tage erfolgen. Die Auswirkungen von elektromagnetischen Feldern auf die Gesundheit des Menschen ist im Ausführungsprojekt (im Sinne der Auswirkungen auf die Faktoren und deren Wechselwirkung laut LG 7/98) darzulegen; technische Maßnahmen zur Vibrationsdämmung sind vorgesehen (Feder-Masse System)

19. Variantenprüfung

- Grundsätzliche Überprüfung der Trassenwahl durch das Eisacktal; bzw. Begründung der Trassenwahl; - Es fehlt die Nullvariante: es fehlt die Entwicklung der Verkehrsströme und Belastung bei keinerlei Eingriff; es fehlt die Variante mit einer Modernisierung und Potenzierung der bestehenden Brennereisenbahn; es fehlt die Variantenprüfung; es fehlt ein objektiver Vergleich der Funktionserfüllung verschiedener alternativer Systeme; Vergleich von Systemen die mit den Zielen eines nachhaltigen alpinen Güterverkehrs konform sind; Es wird die Variante vorgeschlagen einer transeuropäischen Neubaustrecke diagonal durch Europa: Lissabon Moskau, eine der drei großen Alpenquerungen könnte durch Welsch- Süd-, und Nordtirol führen; als zentrale Drehscheibe für den Verkehr käme z.B. der Ort Codogno (Piacenza) in Frage; größter Vorteil für eine Trassenvariante für Welsch-, Süd-, Nordtirol ist eine gleichmäßige und sehr geringe Steigung von weniger als 3 Promille auch bei einer Erhöhung der Neigung für einige km um das doppelte wäre unproblematisch.
Das Landesgesetz 7/98 sieht die Überprüfung der Nullvariante vor. Durch die Realisierung der prioritären Strecken wird der stufenweise Ausbau der Gesamtstrecke ermöglicht. Trassenvarianten werden nicht auf Projektebene geprüft. Was die Alternativen bei den Deponiestandorten betrifft so werden zahlreiche Möglichkeiten angegeben und bewertet.
- Der Faktor Energie ist bei einem Tunnelbetrieb in dieser Größenordnung eine nicht vernachlässigbare Größe welche in Zukunft rationiert verteilt werden muss. D.h. Energie fressende Verkehrsmittel auf steilen Strecken werden unbezahlbar; massiver Ressourcenverbrauch von nicht erneuerbaren Energiequellen;
Die gesamte energetische Bilanz der Betriebsphase wurde auf dieser Projektebene nicht ausreichend aufgezeigt und ist im Ausführungsprojekt zu berücksichtigen.

- Neuvorlage der Projektvariante (Details), zur Verlängerung des Tunnels und unterirdischen Einmündung in den bereits bestehenden Tunnel Waidbruck Blumau
Aus landschaftlicher Sicht kann eine Variante, bei der eine direkte unterirdische Anbindung an den bestehenden Tunnel erfolgt, nur begrüßt werden; Es sei jedoch festgehalten, dass in Zukunft ein Zug der nicht bei Waidbruck auf die Bestandesstrecke wechselt, nicht nach Bozen fahren kann; Der Aspekt wird im Ausführungsprojekt berücksichtigt.
- Es wird gefordert für die Gemeinde Franzensfeste die Variante 3b anzuwenden welche den Verlauf der neuen Linie an der Westseite des Bahnhofgeländes vorsieht;
Die Variante 3b wird in der UVS nicht auf der gleichen Bearbeitungstiefe ausgeführt, obwohl sie als die Variante der Wahl angegeben wird. Die Variante 3b wird als Ausführungsprojekt vorgelegt;

20. Ausgleichmaßnahmen

- Vorgeschlagen Ausgleichmaßnahmen: Der Entsorgungstunnel Franzensfeste-Mühlbach muss später direkt an die Pustertaler Eisenbahnlinie, nördlich des Hauptortes Schabs angeschlossen werden, so dass die stark belastete Bestandesstrecke still gelegt werden kann; Diese frei werdenden Grundstücke sind der Gemeindeverwaltung Natx-Schabs zur Verfügung zu stellen; Unentgeltliche Nutzung eines Großteils des Bahnhofsareals von Branzoll um gemeinnützige Infrastrukturen unterbringen zu können und ohne jedoch die Führung und Instandhaltung des Bahnhofsgebäudes zu übernehmen; Da die Bauvorhaben schwerwiegende Belastungen darstellen, wird gefordert, dass jene Immobilien im Gemeindegebiet Franzensfeste, welche im Eigentum der Eisenbahnen sind und nach Abschluss der Arbeiten nicht für den Bahnbetrieb erforderlich sind an die Gemeinde Franzensfeste übergehen; Verlängerung der Methangasleitung bis zum Dorfzentrum von Franzensfeste, um die Bedingungen für eine Fernheizanlage zu schaffen; Hochspannungsleitungen auf dem gesamten Gemeindegebiet von Franzensfeste sollen unterirdisch verlegt werden um Elektrosmog zu vermeiden; Verlegen einer Hochspannungsleitung in den Berg in der Ortschaft St. Valentin, Villanders;
Das allgemeine Prinzip, Stromleitungen für den Betrieb des Tunnels unterirdisch zu verlegen wird berücksichtigt. Die weiteren angeführten Maßnahmen stellen keinen Ausgleich aus der Sicht des Umwelt- und des Lebensraumschutzes dar, können aber in einer vertiefenden Projektphase berücksichtigt werden;
-

Abteilung 29
Landesagentur für
Umwelt und Arbeitsschutz
Amt für Umweltverträglichkeitsprüfung



Ripartizione 29
Agenzia Provinciale per la protezione
dell'ambiente e la tutela del lavoro
Ufficio valutazione impatto ambientale

UVP-Beirat

Comitato VIA

ALLEGATO ai pareri n. 11/2003 e n. 12/2003 10 ottobre 2003

Presa di posizione da parte del Comitato VIA sulle osservazioni presentate

**sui due progetti di valutazione di impatto ambientale: estensione a quattro binari della Ferrovia del Brennero Monaco-Verona sul territorio della Provincia Autonoma di Bolzano:
TUNNEL DI BASE DEL BRENNERO e TRACCIATI D'ACCESSO AL TUNNEL**

Si constata che il contenuto dei pareri presentati per iscritto all'amministrazione provinciale dall'opinione pubblica, si riferiscono solo in pochi casi esclusivamente al progetto del tunnel di base, per l'80% dei casi invece anche al progetto dei tracciati d'accesso al tunnel di base da sud.

Allo scopo di semplificare e di garantire un trattamento il più completo possibile delle prese di posizione dell'opinione pubblica tramite il gruppo di lavoro, le prese di posizione verranno presentate per ognuno dei due progetti parziali (tunnel di base e tracciati d'accesso) in un documento distinto. Questo costituirà parte integrante della valutazione tecnico-scientifica.

Le seguenti associazioni, corporazioni pubbliche, nonché persone private (in ordine alfabetico) hanno presentato per iscritto il loro parere sui progetti parziali:

Alpenverein Südtirol Sektion Klausen; Arche B; Auer Rudolf; Beton Eisack; Ente comprensoriale Val Isarco; Brunner Paul proprietario; Bürgerinitiative "Schönau-Waidbruck und Umgebung"; Dachverband für Natur- und Umweltschutz in Alto Adige, Transitinitiative, Umweltbund Südtirol, Heimatpflegeverband, Alpenverein Südtirol, Umweltschutzgruppe Wipptal; I Verdi; Dorothee Gysi e Cornelia Amsler; Wädenswil; Dr. Georg e Dr. Nikolaus Zingerle Summersberg Gudon; Dr. Günther Heissel Landesbaudirektion Vermessung und Geologie; Dr. Heinz Huber proprietario Koburg (Gudon) Innsbruck; Dr. Helmut Stampfer Direttore di ripartizione per i beni culturali; Dr. Ing Karl Trojer; Dr. Johann Wild i.V. per div. Proprietari di Varna Fortezza e Campo di Trens; Dr. Rudolf Benedikter assessore comunale e presidente comunale di Bolzano; Elisabeth Pichler Putzer Chiusa; Erlacher Innausbau; Fam Stafler Mules "Nagelehof"; Associazione pescatori; Franz Hofer Villandro; Franz Staudacher Barbiano; Fritz Gurgiser; Comune di Ora; Comune di Barbiano; Comune di Bronzolo; Comune di Bressanone; Comune di Velturmo; Comune di Fortezza; Comune di Campo di Trens; Comune di Cornedo; Comune di Chiusa; Comune di Cortaccia; Comune di Cortina alla Strada del vino; Comune di Laives; Comune di Laion; Comune di Magrè; Comune di Naces-Sciaves; Comune di Egna; Comune di Val di Vizze; Comune di Vipiteno; Comune di Termeno; Comune di Varna; Comune di Villandro; Comune di Funes; Comune di Fiè allo Sciliar; Comune di Ponte di Gardena; Geom. Stefan Geiser; Gernot Ringler; Lista civica verde; Medici di base del distretto chiusa ed intorno; Heimatpflegeverband sezione Mules; Heimatpflegeverband Alto Adige Arch. Enrico Farina; Heiner Geschwend Chiusa; Initiative ProVahrn; Comitato di contatto Laion di Sotto; Lanziner Josef Chiusa; Legambiente-Umweltbund Südtirol- Alto Adige Onlus Bolzano; Legambiente-Umweltbund Bressanone; Lorenz Romaner; Luis Gasser Klausen presidente dei contadini di Varna; Progress; Rabensteiner vari Abitanti della casa a S. Valentino /Villandro; Rainer Josef; Roland Weithaler Chiusa; Rudolf v. Unterrichter; Sepp Kusstatscher Villandro; Südtiroler Bauernbund; Südtiroler Bauernjugend Egna; Südtiroler

Burgeninstitut; Südtiroler Schützenbund; SVP Arbeitnehmer/Innen Distretto Val Isarco; SVP Bezirksumweltausschuss del distretto Val Inarco; SVP Ortsgruppe Laion; Thomas Schenk Chiusa; Giunta Provinciale di Tirol (A); Transinitiative; Umweltgruppe Bressanone; Umweltgruppe Varna; Umweltkommission Bressanone; Walter Harpf SVP- Consiglio comunale di Brunico; Winnfried Fuchs;

L'analisi delle prese di posizione (*Testo in corsivo*) del gruppo di lavoro avviene secondo grado d'importanza:

1. Obiezioni di tecnica procedurale

- Riapertura dei termini per la perizia, anche a seguito di uno scambio di atti

Le norme legali non prevedono una riapertura dei termini (LP 7/98 e delibera del GP del 16 giugno 2003, n° 2075);

- Termini per la perizia troppo brevi; termini stabiliti senza alcuna pubblicazione il 10.06. nel periodo delle vacanze

Le vacanze sono circostanze determinate da esigenze personali. Si fa notare che secondo la LP 7/98, la decorrenza della pubblicazione di un progetto di valutazione di impatto ambientale è, di norma, di 30 giorni. Il termine per la presa in visione del presente progetto è stato esteso a 60 giorni.

- È disponibile in versione bilingue solo una minima parte della documentazione; il riassunto non-tecnico è disponibile nella sola versione italiana

Non corrisponde a verità: la versione tedesca è stata presentata il 30.06. e il 17.07.

- La progettazione deve essere legata strettamente al territorio, sottoposta ad un adeguato procedimento di valutazione e devono essere presentate prescrizioni per la successiva fase di progettazione.
- Questo esame deve essere eseguito da un'istituzione neutrale, che non sia soggetta ad alcun vincolo di dipendenza.
- Il progetto di costruzione più importante e più invasivo mai intrapreso in Alto Adige è stato deciso in modo lapidario;
- il fatto dimostra una forte disistima del cittadino e del contribuente da parte dell'autorità responsabile della tecnica procedurale;

Il progetto preliminare rappresenta la base per la stesura di un progetto esecutivo e definitivo; secondo la LP 7/98, la valutazione di impatto ambientale coinvolge i periti provinciali dei diversi settori; il comitato di valutazione di impatto ambientale redige le prescrizioni relative al progetto;

- Vanno evitate misure costruttive pregiudiziali a livello nazionale fino al termine della procedura di valutazione d'impatto ambientale in Austria (ca. 2005);
- eventuali misure costruttive anticipate, relative al progetto globale o di carattere transfrontaliero, devono essere determinate bilateralmente.

L'intera procedura di autorizzazione è stata deliberata in osservanza delle rispettive norme nazionali in diverse sedute di gruppi di lavoro con il Paese vicino.

2. Conflitti e contraddizioni con i vigenti fondamenti legali

- Il progetto non soddisfa gli accordi nazionali e internazionali: direttiva 97/11/EG del 3 marzo 1997: "Misure riguardanti uno sviluppo duraturo ed ecologico fondate sulla prevenzione

all'origine della limitazione dell'ambiente (transito di merci), nonché sul principio di causa (fondamentalmente transito merci)": il progetto non rappresenta una proposta ottimale e sistematica;

- "Presentare un prospetto sulle più importanti... possibilità risolutive verificate ...motivi di scelta riguardo agli effetti sull'ambiente": ci si limita al documento T3a/04 che, con affermazioni non veritiere, si oppone alla proposta ATT3, tacendo le indicazioni sulle conseguenze per l'ambiente;

La direttiva 97/11/CE rappresenta il fondamento dei contenuti della legge di valutazione di impatto ambientale attualmente in vigore. Il progetto in oggetto viene esaminato e valutato riguardo all'impatto ambientale, in base alla documentazione presentata dal richiedente. La documentazione presentata non consente un'analisi secondo una strategia, un progetto o un programma di valutazione di impatto ambientale.

- Nella progettazione e nella costruzione del tunnel di base, deve essere rispettato il piano provinciale dei trasporti;
- il progetto e lo SIA dovrebbero evidenziare i conflitti con il piano provinciale dei trasporti ed esporre possibili tendenze di sviluppo nel traffico locale.
- Dovranno essere integrate pienamente infrastrutture e servizi a misura di portatori di handicap e delle famiglie;
- ripristino e riutilizzo della stazione ferroviaria di Varna;

Il piano provinciale dei trasporti verrà menzionato nella parte programmatica dello studio. Non ha avuto tuttavia luogo una verifica dettagliata. Il progetto è stato presentato in forma di progetto di valutazione di impatto ambientale e non di valutazione di programma o piano; i dettagli relativi dovranno essere osservati nel progetto definitivo.

- Il territorio destinato al cantiere (accesso tunnel intermedio di Mules) è registrato nel piano urbanistico comunale come zona di rispetto (decreto del direttore della ripartizione dell'08.01.02, Nr. 1/28.1). Sussiste pertanto un assoluto divieto di costruzione a protezione di prati e campi preziosi, oltremodo fertili, e del carattere paesaggistico

Si terrà conto dell'osservazione

3. Documentazione progettuale

- Dalla documentazione non risulta che il tratto ferroviario esistente a è stato estrapolato dal procedimento di valutazione di impatto ambientale;
- la valutazione di impatto ambientale va eseguita anche per il tratto esistente, dato che, causa il maggiore traffico, cambieranno anche gli effetti sull'ambiente per tale tratto;

La valutazione di impatto ambientale del progetto preliminare si riferisce solamente alle tratte cosiddette "prioritarie". Dell'obiezione si terrà pertanto conto nel caso in cui vengano prescritte adeguate misure, soprattutto in riferimento al disturbo acustico sulla tratta esistente;

- Errori nella definizione della località Campo di Trens anziché Trens;
- la planimetria è pressoché priva di diciture, e non c'è relazione tra testo e documentazione del progetto (verranno presentati degli esempi)

Verrà tenuto presente nel progetto definitivo;

- La documentazione del progetto è parzialmente errata (ad. es. mancanza dell'indice;
- la tratta tra Ponte Gardena e Cardano è presentata quale tratta aperta, esistente. Anche la designazione di "Viadotto Prato Isarco" tra le finestre di Albes e la località di Chiusa), incompleta o di qualità da mediocre a scadente.

- Il percorso esatto della tratta non consente una valutazione degli effetti futuri e portano il procedimento ad absurdum; documentazione cartografica mancante: allacciamento a nord del tunnel presso Bolzano alla linea ferroviaria esistente

Si tratta di un progetto preliminare. Ciononostante è possibile riconoscere gli elementi salienti del progetto. Nella fase di progetto definitivo saranno sottoposti a un esame attento gli interventi di rilevanza ambientale e si provvederà a rettificare le carenze cartografiche;

- La documentazione di progetti per i sindaci/comuni è di qualità deplorabile e non consente di evincere un minimo di informazioni per i comuni in causa;
- il piano esecutivo dovrà permettere la piena comprensibilità del progetto

Si terrà conto dell'obiezione. Il progetto definitivo dovrà essere presentato in qualità adeguata

- Nei progetti manca il tunnel stradale esistente di Cornedo della SS 241, del quale pertanto non è stato tenuto conto.

Anche se manca la documentazione sul tunnel di Cornedo, se ne è tuttavia tenuto conto nella progettazione; nella zona di Cardano dovranno essere coordinati cronologicamente il portale e il cantiere rispetto a ferrovia e strada.

- La rappresentazione del doppio ponte in zona "Fermata FS di Funes" è ridotta e manipolata. In tal modo non è comprensibile la portata dell'intervento;
- è prevedibile un aumento del disturbo acustico fino a livelli insopportabili per Gudon;

L'attraversamento della valle rappresenta l'unico manufatto visibile in fase di esercizio. La rappresentazione del manufatto nel progetto preliminare soddisfa le esigenze e permette una valutazione realistica delle dimensioni; nel progetto definitivo si provvederà a fornire soluzioni adeguate riguardo a disturbo acustico ed estetica.

- La sensibilità per il territorio parziale Campo di Trens-Mules, classificata „media“, non è corretta se si considerano le caratteristiche storiche, naturali e idrogeologiche della zona.

Fermo restando che si tratta di valutazione, la classificazione della sensibilità dovrà avvenire in accordo con altre ubicazioni equivalenti.

- Dalla documentazione del progetto non emerge che nella realizzazione del progetto verranno stabilite e applicate direttive progettuali di ordine architettonico e paesaggistico.

L'affermazione è pertinente; tuttavia esistono indicazioni tecniche riguardo al deposito. Nel progetto definitivo sono previste misure di tutela paesaggistica e dei beni culturali. Le misure attenuanti sono descritte in modo esauriente e suddivise per zona e intervento.

- La tratta Prato Isarco-Verona è rappresentata in modo poco concreto

Delle tratte al di fuori delle cosiddette tratte "prioritarie", esistono solo idee e progetti grezzi. Inoltre queste tratte non sono attualmente oggetto della valutazione di impatto ambientale;

4. Partecipazione pubblica

- Dal comunicato stampa riguardante il progetto non risulta che il progetto verrà presentato pubblicamente per i comuni e le comunità di valle; mancanza d'interesse del pubblico per la partecipazione pubblica al progetto;
- confusione dei termini per la perizia dovuta al procedimento introdotto parallelamente dalla Provincia Autonoma di Bolzano e la conseguente insicurezza legale;

- progetti di questa portata non possono essere intrapresi escludendo la popolazione (procedimento di partecipazione pubblica diretta e democratica);
- la data della pubblicazione è inoltre un oltraggio al senso di responsabilità dei cittadini;
- il progettante è tenuto a rendere pubblico il proprio operato mediante contatti diretti e indiretti, nonché di comunicare decisioni importanti e rendere noto il progredire dell'opera e le modifiche;

Come previsto dalla legge sulla valutazione di impatto ambientale, entrambi i progetti sono stati presentati ufficialmente. La pubblica opinione è stata informata mediante annunci su due quotidiani. Inoltre, nonostante suddetta legge non lo preveda, hanno avuto luogo numerose riunioni informative per Comuni e Associazioni. Già prima della stesura del progetto preliminare sono stati organizzati dai richiedenti numerosi colloqui, discussioni e manifestazioni informative sulle diverse varianti di progetto elaborate. I termini per la valutazione di impatto ambientale e il procedimento di ordinamento territoriale, sono stati regolamentati mediante delibera della LR del 16 giugno 2003, n°. 2075 e rese note mediante annuncio su quotidiani. I cittadini dimostrano un interesse contenuto e, dato il termine di presentazione di 60 giorni, ogni cittadino (vacanzieri compresi!) dovrebbe avere la possibilità di esprimere la sua opinione sul progetto; sono previsti anche centri d'informazione per la fase di costruzione-esercizio;

- Il punto informativo potrebbe essere ubicato nella Fortezza di Fortezza. Al contempo verrebbe ridotta la superficie del cantiere occupato

Si terrà conto dell'osservazione

- Referendum sul progetto secondo modello svizzero;
- maggiore partecipazione dei proprietari dei terreni al procedimento, contrariamente a quanto accaduto fino ad oggi, e/o dei rispettivi comuni con accordo reciproco riguardo alle aree di deposito, le strutture di cantiere e/o un progetto per il mantenimento/ripristino di infrastrutture pubbliche per la fase di costruzione ed esercizio;
- partecipazione dei Comuni anche nella progettazione dei cantieri;
- ai Comuni e alle associazioni circondariali deve essere data facoltà di intervento nella scelta del percorso e di nominare un tecnico di fiducia quale osservatore nella fase progettuale ed esecutiva;

La pubblica partecipazione prevista dalla valutazione di impatto ambientale secondo LP 7/98 è stata osservata in misura sufficiente. Per un referendum non esistono i presupposti legali.

5. Finanziamento, costi

- Il trasporto consentito dal presente progetto non è conveniente, dati gli alti costi necessari ad offrire sicurezza e comfort ai passeggeri, dato il costo sempre più basso dei voli e il conseguente rincaro del transito delle merci;
- il denaro per il finanziamento trasversale potrebbe essere impiegato con maggiore efficacia per la modernizzazione della struttura ferroviaria esistente e per misure di tutela ambientale parallele;
- il finanziamento trasversale della rotaia mediante l'autostrada del Brennero, dovrà essere destinato anche alla costruzione della tratta d'accesso e al successivo esercizio;
- è inaccettabile l'ampliamento parziale delle tratte d'accesso per motivi di finanziamento: in questo caso il trasferimento delle merci su rotaia risulterà poco convincente;
- e/o il finanziamento delle tratte rimanenti dell'ampliamento non sarà garantito; dovrà essere garantito invece il finanziamento totale.
- Assoluta incomprensione riguardo al settore gestito apertamente nella località Ponte Gardena, gravata dal dubbio che, per motivi di costo, probabilmente il tunnel di collegamento non verrà costruito;

- immediato allacciamento all'esistente tunnel dello Sciliar;
- la gestione economica e tecnica dell'esercizio del BBT e delle tratte d'accesso, dovrà avvenire
 - per quanto riguarda l'economia privata - nel rispetto delle situazioni e delle esigenze locali;
- nessun onere finanziario ai Comuni per realizzazione e gestione di strutture socio-politiche supplementari;
- cancellazione di sovvenzioni Export-Import allo scopo di ostacolare il trasporto merci;

La valutazione degli aspetti finanziari della richiesta di progetto non è oggetto del procedimento di valutazione di impatto ambientale.

- La tratta Fortezza-Innsbruck presenta lo sviluppo di traffico più ridotto dell'intero asse del Brennero;
- sarà pertanto opportuno concentrare risorse ed energie sulle tratte di maggiore traffico: Bolzano-Trento, Trento-Verona, Fortezza-Ponte Gardena, Wörgl-Rosenheim -Monaco

La determinazione delle tratte prioritarie avviene secondo le capacità di trasporto e della domanda di traffico sulle singole tratte.

6. Traffico, incremento, prognosi e politica del traffico

- Il progetto non soddisfa gli accordi nazionali e internazionali: Convenzione delle Alpi ottobre 1989: "Art. 2c) Mantenimento della purezza dell'aria... riduzione drastica dell'emissione di sostanze nocive": il progetto presenta una capacità di trasporto in gradi di trasferire solo una parte dell'incremento del traffico dalla strada alla rotaia: vale a dire, non soddisfa le esigenze: "Art. 2 j)
- Ridurre il carico e i rischi del traffico interalpino ad un livello tollerabile da uomini, animali e vegetali e i loro spazi vitali ...";
- in caso di incendi il progetto espone i viaggiatori a pericolo mortale;
- in caso di guasti, il sistema non è in grado di sostenere la gestione del traffico di merci.
- Lesione della direttiva EU, essendo impossibile un reale prospetto dei costi e una chiara classificazione dei costi nel progetto.
- Adempimento dei costi ambientali nella zona alpina;
- il progetto non soddisfa gli accordi nazionali e internazionali: protocollo per l'esecuzione della convenzione delle Alpi del 1991: "... la popolazione residente deve poter definire autonomamente le proprie idee e prospettive...; ... il trasporto di sostanze pericolose richiede maggiori misure di sicurezza;"
- il progetto coinvolge la popolazione solamente in funzione consultiva .
- Il trasporto di merce pericolosa nell'esercizio misto rimane pericoloso;
- "Art.1 d) garantire il traffico interalpino e transalpino aumentando l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di traffico e promuovendo sistemi di traffico ecologici, nel rispetto dell'ambiente e delle risorse, alla luce di costi economicamente affrontabili...";
- la realizzazione del progetto crea un enorme impatto ambientale, senza alleviare il transito: nessun sostanziale passaggio del traffico (merci) dalla strada alla rotaia;
- vale a dire, il progetto non soddisfa la richiesta di giustificare una tale struttura;
- il 100% delle merci che attraversano le Alpi e almeno il 50% del traffico di origine, destinazione e interno, dovrà essere trasferito su rotaia : - Approvazione solo se la nuova costruzione produrrà un reale miglioramento della situazione attuale;
- il massimo traffico ammissibile è già stato raggiunto; il traffico in superficie deve diminuire; -
- La politica del traffico non prende minimamente in considerazione le esigenze ambientali e quelle della popolazione lungo le tratte di trasporto; -
- Il progetto in oggetto non ha alcuna relazione con l'acuta problematica del traffico;
- vengono impegnate cifre astronomiche per un tunnel che non porterà alcun giovamento, data l'esistenza di un progetto svizzero parallelo, in fase di realizzazione;

- la somma delle misure costruttive non produce alcuna riduzione o miglioramento della situazione; -
- L'obiettivo dovrebbe coincidere con strategie di riduzione del traffico e non con l'apertura di sempre nuove vie di traffico; -
- L'intero progetto è la conseguenza di una politica del traffico a breve termine e pertanto non all'altezza delle esigenze future; -
- La politica CE promuove la crescita del traffico attraverso le valli alpine, favorendo le lobby dell'edilizia e del trasporto;
- la politica EU non dimostra alcuna volontà di regolamentazione del traffico nelle Alpi; cooperazione internazionale e possibilità di influsso delle leggi CE; -
- Con il BBT viene promossa un'industria edilizia sofferente, mediante il denaro pubblico; -
- Richiesta di un'indagine attualizzata delle esigenze, in base alle prognosi sul traffico, corredata di proposte alternative per la riduzione del traffico;
- limitazione di traffico inutile; -
- L'incremento di traffico attuale è inaccettabile e contravviene anche alle vigenti delibere del Consiglio Provinciale dell'Alto Adige e dei Comuni adiacenti al tratto del Brennero (ad.es. 1995).
- Il raddoppio della struttura per il traffico deve avvenire in seno ad una politica del traffico nel rispetto dell'ambiente e a livello europeo;
- le Alpi vanno rispettate quale zona sensibile; in tali zone non è ammissibile il transito libero di merci; -
- Il progetto globale si fonda su dati sul traffico non più sostenibili;
- il progetto parte da una pura estrapolazione dei dati e delle prognosi di traffico;
- non è stato preso in considerazione uno sviluppo alternativo (libro bianco CE, direttive costo percorsi, NEAT, divieto transito notturno in comune con il Tirolo del Nord e dell'Est, distribuzione armonica del traffico transalpino della strada e della rotaia, ecc.).
- Il limite di crescita è ormai raggiunto.
- Si prevede che consistenti quantitativi di merci defluiranno verso la nuova linea ferroviaria svizzera. In tal modo verrà meno una gran parte del traffico indiretto. Anche il moderno traffico navale assorbirà parte delle merci; -
- Nel caso di aumento delle capacità dei porti italiani, si dovranno stabilire attraversamenti alternativi per sgravare l'asse del Brennero.
- Nuova variante ad alta capacità di trasporto combinata con la conferma impegnativa che l'intero traffico merci avverrà sotto terra.
- Inoltre elaborazione e nuova presentazione del progetto. Garantire a livello europeo le misure obbligatorie per il trasferimento del transito merci su rotaia (aumento tariffa pedaggi, limitazione quantitativa dei viaggi di autotreni, tariffa traffico pesante secondo prestazione su modello svizzero, estensione del divieto di transito notturno, divieto di transito per veicoli che trasportano sostanze nocive, mantenimento del divieto di sorpasso degli autotreni, limitazione della velocità, ecc.)
- Misure legislative che determinino il trasferimento dalla strada alla rotaia; certezza del costo reale del transito merci e/o divieto del traffico indiretto;
- Tutti i treni merci devono essere portati alla limite della capacità nelle tratte di tunnel. –
- Una terza corsia dell'autostrada deve essere messa definitivamente fuori discussione;
- si dovrà provvedere già in fase di progetto che alla fine di interventi tanto invasivi nel paesaggio, la qualità di vita della popolazione del luogo risulti migliorata in modo permanente, presentando fin dall'inizio adeguate garanzie.

Nella valutazione di impatto ambientale si fa riferimento alle linee guida delle reti transeuropee (TEN) che definiscono l'asse del Brennero quale uno dei 14 progetti più importanti il quale deve contribuire, mediante il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, a ridurre gli effetti negativi del traffico sull'ambiente, soprattutto nella sensibile zona delle Alpi. Al contempo si intende ottenere un miglioramento della qualità di vita della popolazione dell'Alto Adige. Questo obiettivo è formulato anche dal libro bianco EU, dal VI programma di azione ambientale dell'EU, e non da ultimo dalla convenzione delle Alpi.

Il previsto aumento del traffico distingue – secondo quanto riporta lo studio - tra una così nominata “prospettiva di consenso” e una “prospettiva di minima”. Tutt'al più si deve prevedere, secondo le indicazioni, un costante aumento delle quantità di merce al Brennero. Mancano tuttavia indicazioni ben definite di obiettivi da raggiungere col presente progetto. Mancano informazioni dettagliate su come dovrà avvenire il trasferimento su rotaia del transito di merci pronosticato nel progetto. La sola creazione dell'infrastruttura non è una garanzia per l'utilizzazione e lo sfruttamento. Mancano anche indicazioni degli strumenti necessari a garantire la realizzazione degli obiettivi prescritti. Al momento attuale mancano sicurezze sul trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia. È necessaria un'assicurazione a livello internazionale ad esempio sotto forma di un contratto che preveda che le infrastrutture della ferrovia dovranno essere utilizzate in modo tale da limitare drasticamente il traffico stradale. In ogni caso vanno realizzati i criteri ambientali e gli obiettivi definiti dalla OECD, che garantiscono in modo permanente il traffico nelle Alpi nel rispetto dell'ambiente.

7. Traffico, misure immediate, traffico locale

- Istituzione di un traffico locale efficiente, non solo ferroviario;
- introduzione di un progetto ferroviario regionale moderno con allacciamenti e possibilità di coincidenza;
- non sarà attuabile la progettazione di un concetto di traffico locale sulla tratta esistente, dato il numero ridotto di treni previsti; aumento dei costi, ritardi dovuti a ingorghi; -
- Non è prevedibile l'aggiudicazione o meno di grandi investimenti per nuove strutture ferroviarie;
- le strutture esistenti rimangono per buona parte vacanti e non è possibile offrire un servizio efficiente; -
- Anche l'economia locale deve poter utilizzare la nuova linea ferroviaria;
- istituzione di scali locali (Forteza, Bolzano o Bronzolo); -
- Opposizione all'istituzione di una stazione di smistamento a Bronzolo. Per l'Alto Adige si propone l'uso di quello di Gardolo; -
- Allo scopo di non far perdere importanza alla stazione di Bolzano o per evitarne lo spostamento, causa la realizzazione del tunnel, si propone un tunnel di by-pass della lunghezza di 5,5km per aggirare Bolzano, che permetta ad ogni treno di uscire a Bolzano. In tal modo la stazione attuale verrà indicata come „Stazione di testa“ con l'unico svantaggio dello scambio dei locomotori.

Il concetto del traffico locale deve in ogni caso essere accordato al progetto definitivo. Soprattutto riguardo all'allacciamento della stazione di Bolzano con la tratta esistente, da realizzarsi a Ponte Gardena. La proposta di una cosiddetta stazione di testa per Bolzano non è oggetto del progetto e dovrà in ogni caso essere esaminata. Il presente progetto permette un allacciamento e uno scalo a Bronzolo. I relativi dettagli non sono tuttavia disponibili al momento attuale.

- La stazione di Laion di Sotto (corrispondente alla stazione di Ponte Gardena) deve poter gestire anche in futuro il traffico pendolare;
- trasporto di materiali, asporto del materiale, stazione di trasformazione, trasformatori ecc. non devono in nessun modo recare danni alla popolazione della Valle Inarco e dovranno avvenire ed essere sistemati per quanto possibile sotto terra.

Si terrà conto degli aspetti edilizi riguardanti l'impatto acustico. La stazione di Ponte Gardena / Laion di Sotto rappresenta un nodo importante per Bolzano.

- Modernizzazione della linea ferroviaria del Brennero esistente, con riguardo all'esistente ponte in metallo di Albes e particolare attenzione al disturbo acustico; al disturbo acustico va data la precedenza;

- rinnovo dei vagoni;
- la tratta esistente deve essere incapsulata nella tratta tra la "impianto di depurazione della bassa Valle Isarco" e il tunnel esistente, previa chiusura della stazione di Ponte Gardena;
- per questa operazione dovranno essere messi a disposizione sufficienti mezzi finanziari;
- prima della costruzione del tunnel di base devono essere sfruttate le capacità esistenti sulle linee ferroviarie esistenti e devono essere attuate adeguate misure di protezione acustica;
- dovrà essere istituito un progetto globale con barriere antiacustiche per le vie di traffico in Valle Isarco, per l'autostrada, la ferrovia e il traffico in generale;

Sono già state deliberate alcune innovazioni tecniche di esercizio riguardo al rumore soprattutto per la tratta ferroviaria esistente. Ulteriori misure dovranno essere previste tuttavia nel progetto definitivo.

8. Progetto esercizio, capacità di trasporto

- Il traffico misto su rotaia vanificherebbe qualsiasi alleggerimento del traffico stradale: traffico misto, problema tecnico e di sicurezza data la diversa velocità di treni merci e passeggeri;
- ad es. scomparsa del traffico merci su tutte le tratte ad alta velocità (effetto di rimozione);
- col solo traffico merci il progetto perde la sua ragion d'essere, essendo inutile l'alta velocità;
- col traffico misto, non ci sarà l'effetto di spostamento dalla strada alla rotaia, col sistema Eurotunnel (come il tunnel tra Francia ed Inghilterra), si avranno ingorghi per carico/scarico merci e nessun guadagno di tempo;
- il progetto si attiene al traffico misto nonostante le ferrovie statali per decenni non abbiano attuato alcun trasferimento sostanziale dalla strada alla rotaia;
- serio esame della distinzione tra traffico persone e merci riguardo a: capacità di trasporto, sicurezza d'esercizio, sicurezza da incidenti, tollerabilità ambientale, costi d'investimento, costi di esercizio e manutenzione, ricavi annui, attrattiva dei due sistemi per i diversi mercati del trasporto (persone, merci), finanziabilità, sicurezza dei sistemi globali contro attentati terroristici, utilizzabilità urbanistica delle aeree delle stazioni e degli scali divenuti liberi, impatti ambientali e inconvenienti infrastrutturali dati dal trasferimento delle tratte esistenti durante i tempi di costruzione, durata fino all'effettiva messa in funzione dei sistemi globali per far fronte ai problemi di trasporto da Verona a Monaco; dalla documentazione non emerge se la valutazione di impatto ambientale abbia esaminato la possibilità di separazione del traffico passeggeri e merci;
- non è spiegato per quale motivo si intenda favorire il traffico misto; i politici ricorrono a esperti per questioni tecniche e partono spontaneamente dal presupposto che le ferrovie statali siano l'organo più competente in materia, ma visto che le ferrovie di stato non prendono le distanze dal traffico misto, non esistono alternative;
- il tunnel deve essere riservato alle merci, la tratta esistente invece ai passeggeri; per molte persone un tunnel di 100km è psichicamente poco tollerabile; -
- Il traffico misto proposto, non è in grado di trasferire sostanzialmente il traffico dalla strada sulla rotaia neppure in piano, tanto meno nell'esercizio estremamente complesso delle tratte di montagna e in una galleria, in cui due percorsi parziali di due tratte devono essere collegati ad una tratta esistente;

La capacità di trasporto comporterà in futuro 60 milioni di tonnellate di merce annui per la tratta esistente e quella nuova. In conformità alla delibera 1692/96/CE del Parlamento Europeo e del consiglio del 23.07.1996, l'asse del Brennero viene definita quale TEN-T n° 1 AV/traffico combinato e considerata quale linea destinata al traffico misto. Questa perizia rappresenta la prescrizione del progetto.

- La sostituzione di binari nei lavori di manutenzione porterebbe immancabilmente al traffico alternato (contrario) nel tunnel

La sostituzione di binari è prevista nei rispettivi nodi. Per ogni galleria è prevista tuttavia una sola coppia di binari.

- 839,505m s.l.d.m non è una quota per il punto culminante della galleria del Brennero. In questo modo si ottiene un tunnel a punto culminante che comporta ulteriori costi energetici per portare in alto milioni di tonellate;
- Innsbruck Aica sarebbe stato forse più adeguato;
- il portale sud a Fortezza impone il tunnel Scaleres (13 per mille di pendenza) con un inimmaginabile impiego aggiuntivo di energia e un doppio cantiere a Fortezza

Lo studio di impatto ambientale (SIA) è piuttosto reticente a questo proposito. Si può tuttavia ritenere che in questo modo, accanto all'ampliamento dell'intera tratta in diverse fasi, possono essere utilizzate le strutture esistenti (ad esempio la stazione di Fortezza).

- Progetto parziale slegato pieno di errori;
- i tecnici addetti alla stesura del progetto hanno dovuto affrontare indicazioni e prescrizioni (committente) intollerabili: vengono presi in considerazione punti parziali ormai terminati (tunnel Ponte Gardena-Prato Isarco), portale sud a Fortezza anziché Aica, accettabile un massimo di 11 per mille di pendenza;

Col 13 per mille di pendenza massimo consentito, le lunghezze dei tunnel (ad esempio tunnel Scaleres) vengono notevolmente ridotte: di conseguenza diminuiscono gli inconvenienti per l'ambiente (depositi, materiale, ecc.).

- Il passaggio dall'attuale alimentazione a corrente continua ad alternata della linea ferroviaria, va riveduto onde eliminare pali e linee libere.

Non è oggetto della valutazione di impatto ambientale e deve essere visto soprattutto dall'ottica della gestione dell'esercizio. Da un punto di vista ambientale, l'eliminazione dei pali della corrente e delle linee libere è ben accetto. La soluzione può essere considerata anche quale misura di compensazione ai sensi della LP 7/98 sul progetto.

9. Proiezione del traffico nella fase di costruzione, trasporto materiali, misure

- Trasferimento dell'intera attività di trasporto (materiale di riporto) degli autocarri dalle strade comunali, provinciali, statali su strade e gallerie di servizio o nastri trasportatori;
- parimenti non dovrà essere utilizzata la tratta esistente della ferrovia;
- lo studio non tiene conto dell'impatto sull'ambiente derivante dal trasporto mediante autocarri del materiale di scavo dei tratti di accesso;
- il deposito della Valle di Riga è raggiungibile, ma Fortezza verrebbe completamente intasata dal traffico degli autocarri: portale sud a nord, portale nord a sud, portale nord del tunnel Scaleres a sud;
- trasporto del materiale ai depositi solo mediante nastro;
- il trasporto del materiale deve avvenire mediante vagoni ferroviari e non autocarri;

La tratta esistente consentirà il traffico ferroviario anche durante i lavori. I trasporti per il BBT verranno eseguiti comunque e senza problemi attraverso la galleria pilota. Per le tratte d'accesso viene indicata la galleria pilota, per consentire il trasporto alternativo anche di giorno. Da un punto di vista ambientale va tenuto conto che i nastri sono utilizzabili solo nei luoghi in cui vengono raccolti grandi quantità di materiale. Il progetto preliminare prevede possibilità di cambiamenti. Le indicazioni sul trasporto materiali vanno comunque approfondite nel progetto definitivo;

- Il trasporto materiali da Avenes a Caminata in Val di Vizze isolerebbe due paesi dal resto del mondo durante i lavori;
- l'area di deposito sarebbe sufficiente al massimo per il materiale del tratto superiore della galleria;
- Val di Vizze: nessun deposito materiali verso la parte alta della valle alla galleria di accesso della Val di Vizze; solo il materiale della galleria d'accesso, non quello dell'area polifunzionale Prati e quello fino al confine di Stato, dovrà essere trasportato attraverso la galleria d'accesso.

Secondo lo SIA l'ubicazione del deposito Caminata è inadeguato. Si terrà conto dell'osservazione nel caso Prati /Val di Vizze venga indicata quale unica area di deposito idonea e il trasporto del materiale avvenga mediante nastri come sopra descritto.

- Il trasporto materiali mediante autocarri attraverso Bressanone è inammissibile
L'entrata e l'uscita dell'autostrada presso Albes/Bressanone è già stata approvata dall'autorità competente. Il trasporto del materiale di riporto avverrà attraverso la galleria pilota richiesta, il trasporto e l'asporto dei materiali di costruzione, mediante l'allacciamento alla nuova uscita Bressanone sud.
-

- Il trasporto del materiale nella zona di Campo Trens su autocarro viene decisamente respinto;
- il trasporto del materiale dalla finestra di Mules al deposito in località "Genauen" dovrà avvenire mediante nastro e non autocarri.

Per la zona del cantiere Mules è previsto un collegamento autostradale temporaneo. Inoltre per il trasporto del materiale di riporto è previsto un nastro; l'obiezione sul deposito della località di "Genauen" 1 è immotivata, visto che il deposito non verrà sistemato in tale zona.

- Qualora dovesse rendersi necessaria una circonvallazione della località Prati questo percorso dovrà essere mantenuto quale circonvallazione;
- parimenti dovrebbe essere realizzato un collegamento d'emergenza col ponte "Acher" della Val di Vizze e il portale;

La circonvallazione di Prati/Val di Vizze viene respinta.

- Rifiuto dell'impianto di trattamento ghiaia "Vendruscolo": il materiale deve essere trasportato con autocarri nella stretta Val di Funes e riportato fuori

L'aumento del traffico veicolare, effetti ambientali negativi inclusi, dovrà essere approfondito nella prossima fase progettuale; si renderanno necessarie misure di attenuazione e compensazione;

- Richiesta di una galleria pilota nella quale trasferire per intero il trasporto del materiale, anche per i percorsi d'accesso, allo scopo di liberare le vie di traffico ormai sovraccariche; anche per motivi di indagine geologica;
- la gallerie d'accesso non possono essere usate per il trasporto del materiale.

Si terrà conto dell'osservazione;

10. Deposito materiale, aree, volume, scavo e ghiaia

- I depositi previsti per le nostre valli sono troppo grandi. Limitazione del quantitativo di materiale depositato ad un massimo di 4 milioni di m³ senza apertura di grandi cave di ghiaia.

Per il deposito sono previste due grandi aree, una a Prati/Val di Vizze, l'altra in Val Riga, considerate idonee dal punto di vista sia paesaggistico che di transito. Le altre aree di deposito si limitano alla località „Unterseeber“ e „Genauen 2“ altrettanto idonee.

- Riempimento Val Riga: rischio per le riserve di materia prima della ditta Progress, causa il riempimento della Val Riga

Dell'osservazione verrà tenuto conto. Si dovrà cercare in ogni caso di ricavare la ghiaia di ottima qualità prima di depositare il materiale di riporto. Lo scavo dovrà aver luogo secondo un piano di coordinamento

- Esclusione di paesaggi ecologicamente e morfologicamente rilevanti (Val Riga), deposito dell'intero materiale fuori dalla Val Riga;
- si accetta un unico deposito in Val Riga a patto di escludere tutti gli altri depositi e mantenere così ridotto l'impatto per il paese di Varna;

Il progetto non toccherà le zone paesaggistiche ecologicamente e morfologicamente rilevanti della Val Riga. Verranno solamente utilizzate superfici agricole che a lavori ultimati potranno essere restituite alla loro funzione. Si fa tuttavia osservare che non esistono aree di deposito equivalenti di queste dimensioni e in posizione logisticamente tanto favorevole! Inoltre nello SIA vengono indicate misure sufficienti per la mitigazione degli effetti negativi.

- Per mancanza di terreno disponibile, non dovranno essere previsti depositi di materiale e trasporti nel comune di Laion;
- sistemazione ecologica nella fase di costruzione ed esercizio (qualora indispensabile) della galleria d'accesso sul territorio comunale di Velturmo, trovandosi Albes di fronte;

Trovandosi i portali sul territorio comunale, la zona nelle immediate vicinanze dei portali verrà inevitabilmente limitata da depositi temporanei, almeno durante i lavori.

- Con la sistemazione del deposito nella località di "Genauen" a sud di Mules, verranno sprofondati in una conca due masi e una cappella sotto tutela delle Belle Arti;
- il deposito definitivo a Campo di Trens (420.000m³) non è necessario;
- danni pesanti al paesaggio;
- dovrà essere realizzata una circonvallazione di Mules lungo l'Isarco, nel caso l'intervento dovesse essere inevitabile.

L'ubicazione del deposito "Genauen" è stato esaminato, ma lo SIA non lo ha classificato idoneo quale ubicazione per il deposito. Lo SIA consiglia le due ubicazioni Prati/Val di Vizze e Val Riga. Inoltre verrà presa in considerazione anche l'ubicazione "Genauen 2".

- Il deposito di materiale "Schönau"/Ponte Gardena è inopportuno per gli artigiani;
- ad una famiglia verranno a mancare i presupposti esistenziali per anni;
- danni finanziari nel settore agricolo, alberghiero e artigianale

Si terrà conto dell'osservazione.

- Spostamento della galleria d'accesso dalla Val di Vizze a Castelpietra, in passato area della ferrovia; la circonvallazione delle località non è necessaria;
- disponibilità area di deposito

Lo spostamento della galleria d'accesso a Castelpietra produce un prolungamento della galleria che già misura 3,3km. Un possibile spostamento del tracciato a est, va a forte svantaggio della lunghezza della galleria d'accesso e della quantità del volume di riporto.

- Effetti sinergici positivi mediante il coordinamento (piano dello scavo di ghiaia) degli scavi nella zona Val Riga, a vantaggio della comunità (risparmio costi, ridotta quota di riempimento); ipotizzabile un rinforzo dell'argine dell'Adige mediante materiale.

Lo scavo del materiale disponibile della galleria dovrà avvenire secondo un piano di coordinamento. In tal modo la quota di riempimento finale del deposito potrà essere abbassata di diversi metri e l'intervento sarà meno invasivo per il paesaggio. Non appena sarà data assicurazione per la realizzazione del manufatto in oggetto, si dovrà iniziare immediatamente con lo scavo della ghiaia. Si terrà conto dell'osservazione;

- Quanto realistiche sono le indicazioni dello SIA: il coefficiente di "coltivazione" del materiale di riporto corrisponde ad un coefficiente molto basso (1,25). La quantità del materiale estratto sarà probabilmente molto maggiore.

- La percentuale del materiale riutilizzabile indicata è del 93% (comune di Cornedo)

La quantità è indicata nel progetto BBT come volume solido che secondo esperienza va moltiplicati per il coefficiente di "coltivazione" da 1,25 a 1,35; i coefficienti non vengono indicati come unitari nei due progetti. L'indicazione del 93% di riutilizzo per la tratta (comune di Cornedo) con minerale (in prevalenza porfido), è quello ipotizzato.

- Dovrebbe essere esaminata la possibilità di ricavare la pregiata ghiaia presso tutti i depositi prima del deposito del materiale.

Si terrà conto dell'osservazione;

11. Misure per le aree di deposito/trattamento materiale, proposte

- Coordinamento cronologico e organizzativo con altri grandi cantieri nella zona di Bressanone; coordinamento assolutamente indispensabile;
- gli scali materiale devono essere sistemati fuori dagli abitati

Il progetto tiene conto di questo dato di fatto nella maggior parte dei casi

- Le gallerie di ispezione dovranno essere scavate là dove creano minore danno all'attività agricola.

Nello SIA si è esaminato e tenuto conto, per quanto possibile, anche degli aspetti dell'agricoltura in relazione agli effetti che produrranno i due progetti.

- Si chiede di rinunciare al deposito Mezza Selva;
- potrebbe invece essere ampliato il deposito "Flaggerbach"

Si rinuncia a entrambi i depositi.

- L'impianto di trattamento del il materiale di riporto del tunnel non può essere situato a nord del ponte sull'Isarco verso la Val Pusteria

Si terrà conto dell'osservazione

- Nella realizzazione del progetto, il consumo dovrà essere ridotto al minimo indispensabile.

Si terrà conto dell'osservazione

12. Cantieri, disponibilità terreno, conflitti di utilizzo

- Alcuni settori delle strutture di cantiere potrebbero essere sistemate là dove esiste cubatura abitabile libera della ferrovia.

Si terrà conto dell'osservazione qualora venissero occupati quali posti per dormire per gli operai in Val Riga, le abitazioni libere della ferrovia.

- Si dovrà garantire che, a conclusione dei lavori, il cantiere venga risistemato in toto e reintegrato nel paesaggio

Si terrà conto dell'osservazione. Presso i portali del tunnel rimarranno solo le strutture di sicurezza indispensabili e prescritte dalla legge.

- Il sig. Josef Rainer rifiuta la disponibilità del terreno della parcella 591/1, Scharterhof Borgogna /Val di Vizze, causa il mancato pagamento da parte della Provincia di Bolzano;

L'osservazione non è pertinente. I conflitti patrimoniali non sono oggetto della valutazione di impatto ambientale.

- Notevoli danni e riduzione del bestiame, perdita di prezioso terreno di coltura causa il cantiere di Mules;
- spostamento della galleria di accesso intermedio di Mules (ca. 1,5-2,2km);
- la struttura del cantiere presso la galleria di accesso intermedio Mules non verrà accettata in questa forma

Secondo lo SIA verranno indennizzate le perdite economiche per mancato guadagno; trovandosi la galleria di accesso intermedio Mules in un settore geologicamente critico (fessura periadriatica) non esistono alternative per lo spostamento del cantiere con galleria;

- Rifiuto da parte del proprietario del terreno della disponibilità per il riempimento di materiale previsto o di un impianto di riciclaggio presso il maso "Vorderigger";
- il cantiere presso il maso "Vorderrigger" va allestito insieme a quello presso il maso "Hinterigger";
- il cantiere presso il maso "Vorderrigger" non deve essere aperto, in compenso la galleria può essere spostata in direzione del magazzino esplosivi, nelle vicinanze dell'uscita autostradale: in questo modo non verrebbe compromessa l'attività agricola del maso. Nell'area di questa cava potrebbe essere sistemata anche la prevista stazione di trasformazione sotterranea.

Si terrà conto dell'osservazione

- Galleria d'accesso presso maso "Ziggler": il materiale potrebbe essere trasformato in sabbia in loco dalla ditta Progress/Goller e, qualora non riutilizzabile, potrebbe essere costruito un impianto a fune per il trasporto del materiale nella vicina ex cava di ghiaia Albes, dalla quale in cambio potrà essere prelevata la sabbia (ammortamento investimenti). L'impianto a fune potrebbe partire direttamente dall'area della ditta Progress/Goller e la cava potrebbe essere rinverdata;

Nella prossima fase di progettazione verrà discussa la possibile lavorazione da parte delle ditte del circondario; potrà venir presa in esame anche la possibilità di un impianto a fune nel progetto definitivo.

- Approvazione della lavorazione del materiale del tunnel in coordinamento con le diverse ditte di lavorazione (vengono indicate le diverse ubicazioni e i relativi macchinari per la lavorazione della ditta)

Si terrà conto dell'osservazione

- I cantieri presso la locanda “Ziggler” e la locanda “Stern” vengono respinti: la zona commerciale è già assegnata, il comune ha già messo a disposizione il terreno per l’uscita autostradale di Bressanone sud;
- galleria di accesso in località “Unterlagederhof”, allestimento cantiere/deposito in località “Unterried-Schönauerhof”, considerato assolutamente inadeguato, causa le grandi quantità di materiale di riporto e grande produzione di polvere e rumore

L’allestimento del cantiere e la realizzazione della zona commerciale vengono accordate reciprocamente.

- Non è ammissibile l’allestimento di una finestra a Chiusa, a poche centinaia di metri da una zona abitata ad alta densità;
- proporre un luogo più idoneo;
- perdita di prezioso terreno di coltura; inoltre esiste una conduttura di gas nella zona;

Il portale si trova su un’altura di Chiusa, sopra l’autostrada. La galleria è indispensabile per motivi di sicurezza e logistici (vedi SIA)

- Rifiuto della disponibilità di terreno per il deposito di materiale di riporto su una superficie di 2,45 ettari e un volume di 73500m³ a Prato Isarco, essendo questa, da anni, un’area a coltivazione biologica. Quale compensazione si può offrire un’area a 60 metri dalla strada.

Le ubicazioni dei depositi per le tratte di accesso non sono definitive. Nello SIA vengono indicati e valutati possibili ubicazioni. L’area proposta può essere esaminata in dettaglio, ma non verrà probabilmente utilizzata quale deposito;

- Conflitti di utilizzazione (zona commerciale) presso la galleria di accesso a Cardano; mancano i dati sull’impatto paesaggistico per la zona della galleria d’accesso di Cardano;

L’impatto paesaggistico viene indicato a grandi linee nello SIA, ma va approfondito nel progetto definitivo; si terrà conto dell’aspetto;

- Indicazioni contraddittorie sulla posizione della galleria a Laives; non è chiaro quale variante stia alla base della valutazione di impatto ambientale

Lo SIA indica 2 gallerie d’accesso per il territorio comunale di Laives. Nel corso di diverse discussioni è emerso che la galleria d’accesso di Laives sud non è indispensabile.

- Il cantiere per la stazione di Bronzolo deve essere sistemato sul terreno della ferrovia per allontanarlo dal paese;
- la durata del cantiere dovrà essere limitata al periodo richiesto per la sistemazione del manufatto, e dovrà essere chiuso successivamente;
- nel caso venga a mancare la via per il trasporto merci per la zona Ischia, ne dovrà essere sistemata una nuova;

Nel progetto definitivo si terrà conto dell’aspetto relativo allo spostamento del cantiere nella zona della stazione, al pari delle misure di attenuazione e compensazione locali.

- A sud di Egna devono essere progettate due finestre: una tra Egna e Laghetti, l’altra tra Laghetti e Salorno;
- le finestre devono essere sistemate a distanza ragionevole dagli abitati.

La posizione delle finestre dipende dalla scelta del tracciato attraverso la Bassa Atesina e non può essere considerata definitiva al momento attuale (indicazioni insufficienti sull’aspetto geologico e idrogeologico). Di questo aspetto si terrà conto insieme alla sistemazione dell’intero tracciato nel prossimo livello di progettazione

13. Rumore, disturbo acustico, barriere acustiche, misure, salute

- Enorme aumento del livello acustico a Ponte Gardena e aumento del rumore anche a Laion, Villandro e Barbiano, cioè nell'intera zona dell'Isarco, Alta Val Isarco e Bassa Atesina;
- aumento del rumore nelle regioni più alte;
- liberazione della Asse del Brennero da aria nociva e rumore;
- barriere antirumore e antipolvere per la popolazione;
- frequente superamento dei valori limite per aria e rumore

Si terrà conto nel progetto definitivo dell'aspetto centrale dell'emissione acustica;

- Gravi danni alla qualità di vita e grave alterazione del paesaggio nella zona alpina: giganteschi cantieri, conseguente inquinamento acustico, da polveri e sostanze nocive durante la fase della costruzione;
- disturbo dovuto all'asporto di materiale per almeno 10 anni. Lungo il tracciato si avranno: danni progressivi alla qualità abitativa, danni agli agricoltori per l'esposizione in aperta campagna, riduzione del valore della qualità dei prodotti raccolti e massiccia perdita di valore dei terreni;
- richiesta di uno studio sullo sviluppo di polveri fini e altre sostanze inquinanti l'aria, durante la fase di costruzione ed esercizio;

Il disturbo durante la fase di costruzione è inevitabile. Tuttavia sono previste misure di attenuazione onde minimizzare gli effetti negativi del progetto. Questi aspetti saranno approfonditi nel progetto definitivo.

- Raddoppio del rumore della ferrovia sulla linea esistente in superficie;
- con la costruzione del tracciato in superficie (400 treni al giorno) l'intera Bassa Atesina sarà praticamente inabitabile; il tracciato della Bassa Atesina dovrà essere sotterraneo;

Viene richiesta la realizzazione delle tratte (prioritarie e complementari). Qualora ciò non avvenisse e in un prossimo futuro la Bassa Atesina fosse attraversata da una tratta in superficie, il numero massimo di treni al giorno dovrà essere ridotto a 220. Misure adeguate contro il rumore saranno previste in ogni caso nella prossima fase progettuale. Si terrà conto di questo aspetto.

- Rilevamento dello sviluppo di campi elettromagnetici

Allo scopo di ridurre i campi elettromagnetici, si propone di realizzare su tutta la tratta in Provincia di Bolzano, la galleria pilota in cui posare le linee di alimentazione necessarie per l'esercizio, riducendo così l'elettrosmog; Si terrà conto di questo aspetto;

- Vanno previste anche barriere antiacustiche nei punti in cui il tracciato ferroviario dovrà essere sistemato in superficie;
- parimenti il progetto dovrà far sì che alcuni treni internazionali vengano portati sulla tratta esistente per mantenere l'importanza della stazione ferroviaria di Bressanone;

Dovrà essere presentato un modello d'esercizio dettagliato (incluse le capacità). Negli studi dei due progetti esistono, allo stato attuale, delle contraddizioni sulla gestione dell'esercizio delle linee; Si terrà conto di questo aspetto

- Barriere antiacustiche efficaci nelle tratte di superficie nella zona di Fortezza
- Si terrà conto di questo aspetto*
-

- In caso di raggiungimento dello stadio d'allarme previsto dalla legge (atmosfera/rumore), il Presidente della Provincia dovrà essere autorizzato alla chiusura di vie di transito transregionali.

Non è oggetto della valutazione d'impatto ambientale

- Incapsulamento completo dell'attraversamento della valle e di tutti i tracciati ferroviari in superficie

Si terrà conto di questo aspetto

- Misure antirumore che producano miglioramenti sensibilmente avvertibili per la popolazione. Non dovrà essere rispettato solamente il valore limite, ma si dovrà ottenere un valore decisamente inferiore di 10dB all'attuale valore limite: di conseguenza non dovrebbero essere superati i 45dB di notte, e i 55dB di giorno, secondo le attuali direttive WHO. Queste condizioni vanno applicate già in fase di costruzione.

Si terrà conto di questo aspetto

- Massima efficacia isolante possibile nella posa delle rotaie allo scopo di minimizzare le scosse dinamiche

L'efficacia isolante delle rotaie nella fase d'esercizio è prevista nel progetto di valutazione di impatto ambientale.

- Dovrà essere costruita una linea di test per la determinazione delle misure di tutela acustica più idonee per le linee ferroviarie

In particolar modo devono essere rispettati i valori limite prescritti dalla legge. Si sono già avuti colloqui sulla costruzione di una linea di test. Non esistono ancora proposte concrete.

- Promozione di tecniche e combustibili di propulsione per la riduzione delle sostanze nocive (filtri di particelle, divieto di Euro-0 e Euro -1, passaggio a propulsione ad idrogeno, ecc.)

Nella fase di costruzione possono essere utilizzati esclusivamente autocarri, scavatrici e simil,i adeguati allo standard tecnico attuale.

14. Geologia, sistemazione tracciato

- Tematica mancante (alla presentazione del progetto): "preziosa sostanza costruttiva storica". Nessun accenno alla ricerca di una soluzione comune e costruttiva contro le possibili conseguenze di cariche esplosive o altri danni nella fase costruttiva a strutture difensive storiche, castelli e strutture abitative, nonché al traffico futuro e agli effetti negativi ad esso connessi, indotti dalle vibrazioni, nella fase di esercizio;
- la sistemazione della linea sotto la collina del "Summersberg" è estremamente problematica, visto che il castello minaccia di crollare già ora nella scarpata del Rio di Funes;
- già in passato si sono registrati smottamenti delle mura del castello;
- sono state intrapresi anche modesti provvedimenti (insieme alle Belle Arti e ai Bacini Montani) per mantenere il manufatto. Ciononostante si verificano sempre nuovi smottamenti. Scosse e vibrazioni in quest'area delicata, mettono sicuramente a rischio il palazzo (inalterato dal 1329) attaccato al bordo della roccia;
- si paventa una situazione come a Rodengo (ristrutturazione con denaro pubblico); data la brevità della galleria è abbastanza improbabile che venga fatto uso di scavo meccanico;
- le località Gudon e Tiles devono essere aggirate causa le vibrazioni in fase di costruzione ed esercizio;

- i tunnel devono essere sistemati in una zona geologicamente non pericolosa;
- nel caso venga mantenuto questo tracciato, si chiede che vengano eseguiti test di cariche esplosive e il rilevamento delle velocità di oscillazione (per gli edifici protetti dalle Belle Arti, in Austria valgono 5mm/sec), e inoltre istruzioni (pendio, roccia) con “segnafessure” sotto il muro e per tutte le fessure esistenti, misurazioni e documentazione delle fessure sulle pareti esterne e interne degli edifici;
- al rilevamento di una velocità di oscillazione superiore a 5mm/sec., la roccia sotto il castello dovrà essere ancorata e le mura assicurata con tecniche idonee;
- anche le cosiddette “cariche morbide” in “zone geologicamente non a rischio” non sono esenti da danni: lo confermano recenti esperienze presso la “Trostburg”.

Questo dato di fatto corrisponde a realtà e rappresenta un rischio altrettanto reale. Anche con uno scavo non meccanico del tunnel è possibile soddisfare la situazione geologica e storica. Il punto di conflitto Gudon non è stato trattato in modo specifico nella documentazione. Per poter esprimere un parere più preciso deve essere presentata un'analisi del sistema delle fessure, accanto a studi dettagliati e istruzioni; Si terrà conto di questi aspetti;

- Nuovi e ulteriori tunnel ferroviari devono essere destinati solo a treni merci

È una questione del sistema dell'esercizio. Le indicazioni a proposito sono disponibili nella relazione (parte a dello SIA del BBT)

- L'intero tracciato in galleria va riservato al transito merci;
- le tratte di accesso devono essere tutte sotterranee, soprattutto nella zona di Laion/Ponte Gardena/Prato Isarco (sull'esempio del tunnel del Gottardo di 57km attualmente in costruzione);
- è stata data assicurazione della fattibilità tecnica di un tracciato completamente sotterraneo (secondo RFI);
- l'intero tracciato deve essere in galleria; il tunnel fino a Cardano già esistente rappresenta una strettoia;

Il progetto globale non è disponibile, ma l'aspetto verrà accolto dal gruppo di lavoro e porterebbe grandi vantaggi anche da un punto di vista paesaggistico. Si terrà conto dell'aspetto.

- Non esistono previsioni sull'impatto ambientale futuro determinato da vibrazioni, dato che il tipo di scavo (convenzionale o a meccanico) non viene menzionato nel compendio non-tecnico.

Nello SIA sono contenute considerazioni a proposito, ma non si stabilisce in modo definitivo come debba avvenire lo scavo del tunnel.

- Eliminazione dell'attraversamento della valle presso la fermata di Funes;
- il tracciato del tunnel deve proseguire sul lato destro della Valle Isarco e deve essere allacciato al tracciato ferroviario esistente presso Prato Isarco e non a Ponte Gardena

È una questione tecnica se l'attraversamento della valle possa essere eliminato o spostato più a sud. La verifica di questo dato di fatto (esame variante) secondo la legge provinciale 7/98, è in ogni caso previsto e deve poter essere motivato.

- Non dovrà essere approvata un'uscita prima di Ponte Gardena;
- l'allacciamento del tunnel alla linea esistente può avvenire in alternativa a est di Ponte Gardena;
- l'uscita a nord della stazione di Ponte Gardena e l'allacciamento alla ferrovia esistente viene respinto;

L'uscita di Ponte Gardena è oggetto del progetto. Si terrà conto dell'aspetto.

- Il tracciato di superficie progettato nella zona Ponte Gardena/Novale di Laion segnerà la fine definitiva dello Schönauerhof;

Si terrà conto di questo aspetto; il proprietario dello Schönauerhof è gravemente danneggiato. La progettazione non prevede sufficienti garanzie per gli interessati.

- Per il tunnel Gudon-Ponte Gardena si dovrà decidere in fase progettuale se il tunnel Ponte Gardena-Prato Isarco attualmente esistente debba essere parte integrante o meno della nuova linea Monaco-Bologna

L'osservazione è insussistente; lo stato di fatto è disponibile nello SIA;

- Costruzione del tunnel fino a Salorno insieme al traforo Cardano-Bronzolo;
- sistemazione in galleria fino a Salorno (color verde della variante), costruzione della linea d'accesso in Valle Isarco: la realizzazione deve avvenire contemporaneamente a quella del BBT

Causa la mancanza di documentazione geologica/idrogeologica non è possibile stabilire in modo definitivo un tracciato per la Bassa Atesina. Fondamentalmente verrà favorita la costruzione comune della linea fino a Salorno. Dell'aspetto verrà tenuto conto.

15. Idrologia, idrogeologia

- Opposizione alla pesca di frodo da parte dei numerosi operai del settore edilizio della Val Isarco;
- per eventuali danni deve essere fissata una cauzione non inferiore a 600.000 € per il lago di Varna e di 200.000 € per le acque dell'associazione pesca-sportiva Isarco;
- parimenti deve essere resa disponibile una garanzia bancaria per eventuali danni o conseguenze di danni.

Non è oggetto della valutazione di impatto ambientale; per l'esame dell'osservanza di divieti sono competenti le autorità di sorveglianza.

- Gli argini delle acque (di proprietà dell'associazione pesca) devono essere percorribili senza limitazioni o rischi anche durante i lavori;

Si terrà conto dell'aspetto. Secondo quanto prevede la legge dovrà essere mantenuto un margine di sicurezza di 10m. Queste prescrizioni sono conformi alla prescrizione dell'esercizio straordinario per i Bacini Montani ;

- Nessuna introduzione di acque contenenti cemento in nessuna delle acque anche per tratti del torrente con portata residua.

Se ne terrà conto: lo standard abituale per gli impianti di lavorazione della ghiaia prevede misure protettive contro l'introduzione di misture contenenti cemento; la documentazione non contiene dettagli a questo proposito, ma se ne terrà conto nel progetto definitivo

- Scavo geologicamente preoccupante delle gallerie e delle finestre previste, con gravi problemi per la gestione delle acque e delle sorgenti

L'aspetto dovrà essere esaminato nel corso della stesura dello studio idrogeologico; se ne terrà conto;

- La situazione idrogeologica e idrologica vanno esaminate attentamente, onde evitare interventi nelle acque di scorrimento e sorgive;
- i primi risultati saranno disponibili nella primavera del 2004;
- sono prevedibili gravi conseguenze

Si terrà conto dell'aspetto; lo SIA precisa inoltre che la linea definitiva potrà essere stabilita appena in un secondo momento, causa gli aspetti idrogeologici. Possibilmente il tracciato dovrà correre nella zona della Val di Vizze, più a est di quanto progettato; studi dettagliati e definizione delle misure sostitutive verranno presentati nel progetto definitivo.

- Garanzie per l'acqua potabile e per lo spegnimento di incendi del comune di campo di Trens; sorgenti "Nöck, Gansör, Senges";
- studio idrogeologico per l'intera zona delle sorgenti

Si terrà conto dell'aspetto.

- Le gallerie di attacco di Avenes e Mules prosciugheranno sia la Palude di Vizze che la palude Sterzinger Moos vale a dire, le gallerie verranno inondate e renderanno impossibili le gallerie d'accesso intermedio.

Non è ancora chiaro se il tracciato definitivo taglierà le due zone (vedi SIA). Fermo resta che l'attraversamento sotterraneo della Val di Vizze deve avvenire nella pietra solida.

- L'uscita del tunnel di Bronzolo dovrebbe essere sistemato il più a sud possibile, più a sud dei capannoni della ditta Atzwanger, per poter sfruttare l'estesa superficie della stazione;
- inoltre l'uscita della galleria presso la stazione di Bronzolo dovrebbe rimanere sotterranea; (si trova nelle immediate vicinanze della fonte di acqua potabile di Bronzolo!)

Lo studio geologico e idrogeologico è carente e non dà indicazioni su come ovviare agli effetti negativi sulla fonte di acqua potabile. Si terrà conto dell'aspetto qualora il cantiere venisse spostato nell'area della stazione.

- Non sono da escludere contaminazioni delle acque montane su territorio austriaco soprattutto nei minerali con capacità di formazione carsto, ma anche nello silicato centrale. Queste contaminazioni possono essere tanto estese da influenzare anche le acque montane delle sorgenti austriache (motivo: dati di fatto interdipendenti di pietra con capacità di formazione carsto, alta pressione dell'acqua montana durante i trafori).
- Per il chiarimento dell'aspetto, vanno eseguite anche sul territorio italiano i test condotti sul territorio austriaco sulle possibili interferenze con acqua freatica e sorgiva. (Particolare attenzione a: zona acqua potabile con relativa zona di rispetto per Gries am Brenner in val Venntal, sorgenti di acqua potabile e fonti di acqua freatica della Valsertal (zona Natura 2000).

Di questo aspetto si terrà conto nello SIA e nello studio idrogeologico esecutivo.

16. Istruzione, sorveglianza

- Dovrà essere istituita una commissione edilizia allo scopo di accertare danni avvenuti;
- un coordinatore dovrà garantire l'osservanza delle prescrizioni ambientali;
- garanzie e ripristino di danni di qualsiasi natura a manufatti, infrastrutture e risorse ecologiche;
- per terreni agricoli uno strato di terra di almeno 50cm; direzione lavori ecologica per la sorveglianza delle prescrizioni ecologicamente rilevanti con competenze impegnative, secondo modello austriaco-germanico

Si terrà conto di questo aspetto;

- Istruzione per l'agricoltura (anche per danni di qualsiasi natura) della capacità di ricavo per tutte le parcelle occupate dal materiale di riporto causa un adeguato indennizzo (criteri da stabilirsi già nella fase di progettazione). Va evitato l'esproprio coatto soprattutto per le aree di deposito; l'indennizzo dei proprietari terrieri va stabilito prima dell'inizio della costruzione;
- parimenti devono essere considerati e indennizzati nella fase di costruzione i danni derivati dalle polveri

Si terrà conto della richiesta.

- Istituzione di un punto di informazione, coordinamento e reclamo presso l'amministrazione provinciale

L'istituzione di un punto informativo è già previsto dal progetto. L'istituzione di un punto per reclami presso la Provincia non è di competenza dello SIA

17. Effetti di ordine sociale, sanitario ed economico

- Danni al turismo causa la costruzione e l'esercizio del progetto;
- rilevamento dei problemi socio-economici durante la fase della costruzione (alloggio per operai, effetti sul turismo);

Le indicazioni sugli effetti a breve e lungo termine del progetto sul turismo non vengono illustrate sufficientemente; idem per le misure di attenuazione. Nel progetto definitivo si dovrà tenere conto di questi aspetti.

- Istituzione di un ambiente abitativo sano lungo la linea del Brennero

L'argomento deve essere approfondito. Lo standard richiesto, ancora da definire, non può essere raggiunto in alcun modo mediante la variante zero (situazione attuale)!

18. Altro

- Non sono stati esaminati gli effetti sociali prodotti dal grande numero di operai;
- nessun dormitorio operai né in zona "Klammerhof" (frazione Aica) né sul rimanente territorio del comune di Naz Sciaves;

Questo aspetto andrà chiarito con maggiore precisione nel progetto definitivo e dovrà essere trattato insieme ad una auspicata unione delle abitazioni previste alla cubatura abitativa già esistente.

- La linea di corrente per trasporto industriale internazionale progettata nella galleria pilota, deve proseguire verso sud assolutamente sotto terra. Tutte le linee di corrente necessarie in futuro devono essere sotterranee; le stazioni di trasformazione devono essere sistemate in caverne;
- dovrà essere commissionato uno studio allo scopo di evidenziare quale dei due allacciamenti di corrente (25kV/50Hz alternata - 3kV continua) sia biologicamente meglio tollerabile. Per la variante 25kV dovrà essere garantito in ogni caso il mantenimento di 0,2μT; disturbi dati da campi elettromagnetici e vibrazioni; dovrà essere eseguito uno studio;

Verrà richiesta una galleria pilota per la linea di accesso e se ne dovrà tener conto nel progetto definitivo. Accanto agli effetti sinergici (Export/Import di corrente industriale), la fornitura di corrente dell'intero tracciato può avvenire sotto terra. L'effetto di campi elettromagnetici sulla salute dell'uomo va dimostrata nel progetto definitivo (ai sensi degli effetti sui fattori e loro effetto

reciproco secondo LP 7/98); sono previste misure tecniche per l'attenuazione delle vibrazioni (sistema "molla-peso")

- Si propone di allestire a Fortezza il centrale punto di gestione per il tunnel di base e per le linee di accesso

La proposta viene appoggiata

19. Esame variante

- Fondamentale esame della scelta del tracciato attraverso la Val Isarco;
- motivo della scelta; -
- Manca la variante zero: manca lo sviluppo dei flussi di traffico e il traffico senza intervento alcuno;
- manca la variante con la modernizzazione e il potenziamento dell'attuale ferrovia del Brennero;
- manca l'esame della variante; manca un confronto obiettivo di soddisfazione della funzione tra diversi sistemi alternativi;
- confronto di sistemi conformi all'obiettivo di un traffico merci alpino permanente;
- si propone la variante di una nuova linea transeuropea diagonale attraverso l'Europa: Lisbona Mosca, uno dei due grandi attraversamenti della Alpi potrebbe passare attraverso il Trentino, Sudtirolo e Tirolo del nord; disco rotante centrale per il traffico sarebbe ad esempio Codogno (Piacenza) ;
- il maggiore vantaggio della variante per il Trentino, Sudtirolo e Tirolo del nord è la pendenza lieve e regolare di meno del 3 per mille;
- anche una inclinazione doppia per alcuni km, non rappresenterebbe un problema.

La legge provinciale 7/98 prevede l'esame della variante zero. La realizzazione delle linee prioritarie renderà possibile la costruzione dell'intera linea. Le varianti di tracciato non vengono esaminate a livello di progetto. Riguardo alle ubicazioni alternative dei depositi vengono indicate e valutate numerose possibilità.

- Nell'esercizio di un tunnel di queste dimensioni, il fattore energia è un aspetto non trascurabile;
- in futuro l'energia dovrà essere razionata. In altre parole: i veicoli che consumano energia in eccesso, avranno costi inabbordabili sulle linee in forte pendenza; consumo massiccio di risorse di fonti energetiche non rinnovabili;

L'intero bilancio energetico della fase d'esercizio non è stato sufficientemente illustrato in questo stadio del progetto e se ne dovrà tenere conto nel progetto definitivo.

- Nuova proposta di variante del progetto (dettagli), per il prolungamento del tunnel e confluenza sotterranea nel tunnel di Ponte Gardena- Prato Isarco già esistente

Da un punto di vista paesaggistico sarà ben accetta una variante con allacciamento al tunnel esistente sotto terra; si ritiene tuttavia che in futuro un treno che non passa a Ponte Gardena sulla linea esistente, non potrà proseguire per Bolzano; si terrà conto dell'aspetto nel progetto definitivo.

- Si chiede di impiegare per il comune di Fortezza la variante 3b che prevede il percorso della nuova linea sul lato ovest dell'area della stazione ferroviaria;

La variante 3b non viene trattata nello SIA allo stesso livello di elaborazione, nonostante si tratti della variante prescelta. La variante 3b viene proposta come progetto definitivo;

20. Misure di compensazione

- Proposte di misure di compensazione: la galleria di smaltimento Fortezza-Rio Pusteria dovrà essere allacciata più avanti direttamente alla linea ferroviaria della Val Pusteria a nord della località principale Sciaves per poter chiudere l'esistente linea ad alta frequenza di traffico. I terreni che si libereranno, dovranno essere messi a disposizione del comune di Naz-Sciaves;
- sfruttamento gratuito di una grande parte dell'area della stazione ferroviaria di Bronzolo per ospitare infrastrutture di uso collettivo, ma senza l'obbligo di gestione e manutenzione dell'edificio della stazione;
- dati gli oneri pesanti dei progetti edilizi, si chiede che gli immobili del territorio di Fortezza, di proprietà delle ferrovie, che a conclusione dei lavori non saranno necessarie per la gestione della ferrovia, passino al comune di Fortezza;
- spostamento della linea di gas metano al centro del paese di Fortezza per creare i presupposti per un impianto di teleriscaldamento;
- le linee dell'alta tensione su tutto il territorio comunale di Fortezza dovranno essere posate sotto terra, onde evitare elettrosmog; posa di una linea dell'alta tensione nella montagna in località San Valentino, Villandro;

Verrà osservato il principio generale della posa sotto terra delle linee elettriche per l'esercizio del tunnel. Le ulteriori misure indicate non rappresentano una compensazione dal punto di vista ambientale e di protezione dell'ambiente abitativo, ma se ne potrà tener conto in un approfondimento del progetto;



Elenco dei documenti
Liste der Dokumente
Galleria di base del Brennero
Brennerbasistunnel

1. La delibera della Giunta Provinciale della Provincia Autonoma di Bolzano n. 3749 del 20 ottobre 2003
Der Beschluss der Südtiroler Landesregierung Nr. 3749 vom 20. Oktober 2003
2. Parere del Comitato VIA no. 11/2003 sulla galleria di Base del Brennero
Gutachten des UVP-Beirates no 11/2003 zum Brennerbasistunnel
3. Riassunto e commenti sulle osservazioni fatte da comuni, associazioni e privati – **lingua italiana**
Zusammenfassung der Bemerkungen und Stellungnahmen von Seiten der Gemeinden, Verbände und Privaten – in italienischer Sprache
4. Riassunto e commenti sulle osservazioni fatte da comuni, associazioni e privati – **lingua tedesca**
Zusammenfassung der Bemerkungen und Stellungnahmen von Seiten der Gemeinden, Verbände und Privaten – in deutscher Sprache