



Bozen / Bolzano, 18.12.2023

Bearbeitet von / redatto da:
Hannes Rauch
Tel. 0471 411808
Hannes.Rauch@provinz.bz.it

Amt für Landesplanung und Kartografie
Rittnerstraße 4
39100 Bozen

Amt für Straßenbau Nord/Ost
Landhaus 2, Silvius-Magnago-Platz 10
39100 Bozen

Zur Kenntnis: Gemeinde Rasen-Antholz
Per conoscenza: Niederrasner Str. 35
39030 Rasen-Antholz

Von Amts wegen vorgeschlagene Änderung des Bauleitplanes der Gemeinde Rasen-Antholz für die Realisierung von zwei Kreuzungen zwischen der SS49 und der LS44 nach Olang und der LS43 nach Antholz - Feststellung der SUP-Pflicht

Das Verfahren zur Feststellung der SUP-Pflicht für Pläne und Programme ist in den Artikeln 6 und 7 des Landesgesetzes vom 13. Oktober 2017, Nr. 17, i.g.F., geregelt. Für die Feststellung der SUP-Pflicht für die Abänderung von Gemeindeplanungsinstrumenten auf Landesinitiative ist aufgrund der Bestimmungen des Artikels 6, Absatz 4 das Land zuständig. Die Entscheidung über die SUP-Pflicht trifft die Landesagentur für Umwelt und Klimaschutz.

Der vom Studio Pfeifer Partners ausgearbeitete Umweltvorbericht wurde der Landesagentur unter der Berücksichtigung der Kriterien des Anhangs II der Richtlinie 2001/42/EG übermittelt.

Proposta di modifica d'ufficio al piano urbanistico del Comune di Rasun Anterselva per la realizzazione di due incroci tra la SS49 e la SP44 per Valdaora e la SP43 per Anterselva - Verifica di assoggettabilità a VAS

La procedura di verifica di assoggettabilità a VAS per piani e programmi è regolamentata dagli articoli 6 e 7 della legge provinciale 13 ottobre 2017, n. 17 e successive modifiche. La Provincia è competente per la verifica di assoggettabilità a VAS per la modifica di strumenti di pianificazione comunale di iniziativa provinciale ai sensi dell'articolo 6, comma 4. La decisione sull'assoggettabilità a VAS è adottata dall'Agenzia provinciale per l'ambiente e la tutela del clima.

Il rapporto preliminare ambientale elaborato dallo studio Pfeifer Partners è stato trasmesso all'Agenzia tenendo conto dei criteri dell'allegato II della Direttiva 2001/42/CE.

Il rapporto preliminare indica le caratteristiche del piano ed i potenziali impatti significativi sull'ambiente dipendenti dall'attuazione del piano:



Der Vorbericht zeigt die Merkmale des Planes sowie die durch die Realisierung des Planes hervorgerufenen Umweltauswirkungen auf:

- Die vorliegende Planung betrifft die Verkehrssanierung der Kreuzungsbereiche an der Pustertaler Staatsstraße Nr.49 mit der Landesstraße Nr.43 beim Anschluss nach Olang und der Landesstraße Nr.44 beim Anschluss nach Antholz in der Gemeinde Rasen Antholz. Dieser Bereich weist mit der aktuellen Kreuzungsregelung laut Umweltvorbericht eine hohe Unfallhäufigkeit auf, weshalb eine Verbesserung der Verkehrssituation erreicht werden soll. Die Projektplanung beinhaltet für den Kreuzungsbereich Olang eine planfreie Kreuzung mit Unterführung für die Pustertaler Staatsstraße Nr.49 und darüberliegender Kreisverkehrsanlage mit den Anschluss-Verkehrswegen zur Landesstraße Nr.43. Wegen der Vielzahl an notwendigen Anschluss-Verkehrswegen wird der Kreisverkehr in ovaler Form ausgelegt. An der Ostseite der Kreisverkehrsanlage sind an den Anschlussrampen Bushaltestellen mit Haltebuchten und entsprechende Gehwege vorgesehen. Die Planung beinhaltet auch die Neugestaltung der Radwegführung an der Kreisverkehrsanlage. Der Kreuzungsbereich Antholz ist als plangleiche Kreuzung mit Kreisverkehrsanlage vorgesehen. Außerhalb der Kreisfahrbahn befinden sich zwei Umgehungsfahrspuren in Form eines Bypasses. Eine Umgehungsfahrspur ist für den Rechtsabbiegestrom aus Antholz Richtung Bruneck vorgesehen. Die Umgehungsfahrspur talseitig der Kreisverkehrsanlage ist für den Verkehrsstrom von Bruneck Richtung Toblach vorgesehen. Für Gebäude und Betriebe im Umfeld der Kreuzung sind Anschluss-Verkehrswege vorgesehen.
- Die Gesamtfläche des Planungsgebietes beläuft sich auf ca. 42.511 m², davon nehmen die Verkehrsflächen ca. 26.670 m² ein. Die Bestandsituation weist eine Gesamtfläche von ca. 26.492 m² und eine Verkehrsfläche von 16.145 m² auf.
- Laut Umweltvorbericht wurden im vorgezogenem Variantenstudium auf Basis der Erkenntnisse aus den Verkehrsdaten
- La presente modifica al piano riguarda il risanamento del traffico agli incroci sulla strada statale della Val Pusteria n. 49 con la strada provinciale n. 43 al bivio per Valdaora e la strada provinciale n. 44 allo svincolo per Anterselva nel Comune di Rasun Anterselva. Secondo il rapporto ambientale preliminare, questa zona presenta un'alto tasso di incidentalità con l'attuale sistemazione degli incroci. L'obiettivo è migliorare la situazione del traffico in questo tratto stradale. La progettazione prevede per il bivio per Valdaora un'intersezione a livelli sfalsati con sottopasso per la strada statale della Val Pusteria n. 49 e una rotonda soprastante con le rampe di collegamento alla strada provinciale n. 43. A causa del sistema viario con un alto numero di strade di collegamento necessarie, la rotonda sarà progettata con forma ovale. Sul lato est della rotonda sono previste presso le rampe di collegamento le fermate autobus con golfo di fermata e relativi marciapiedi di accesso. Il progetto prevede anche la riprogettazione della pista ciclabile presso la zona della rotonda. L'intersezione per Anterselva è prevista come un'intersezione a raso con una rotonda. All'esterno della rotonda stessa ci sono due corsie di supplementari sotto forma di bypass. Una corsia supplementare è prevista per il flusso veicolare di svolta a destra proveniente da Anterselva in direzione Brunico. La corsia supplementare sul lato di valle della rotonda è destinata al flusso del traffico da Brunico verso Dobbiaco. Sono inoltre previste vie di collegamento per edifici e aziende nelle immediate vicinanze dell'incrocio.
- La superficie totale dell'area di progetto ammonta a circa 42.511 m², di cui circa 26.670 m² è la superficie viabile. La configurazione attuale ha una superficie totale di circa 26.492 m² e una superficie viabile di circa 16.145 m².
- Secondo il rapporto ambientale preliminare, nell'ambito dello studio di



deren Analyse sowie anhand der Verkehrsszenarien mehrere Varianten für die Kreuzungsgestaltung an der Pustertaler Staatsstraße Nr.49 bei der Einmündung zur Landesstraße Nr.43 nach Olang und bei der Einmündung zur Landesstraße Nr.44 nach Antholz untersucht und verkehrlich (Rückstau, Verkehrsqualität, Verkehrsablauf) beurteilt. Die Varianten wurden in der Folge auch mittels dynamischen Verkehrssimulationsmodell untersucht und verkehrlich bewertet.

- Die Flächen im Plangebiet sind laut Landschaftsplan vorwiegend als Landwirtschaftsgebiet ausgewiesen und liegen teilweise in einer landschaftlichen Bannzone. Die Verkehrswege sind als Straßen und funktionell zugeordnete Flächen dargestellt. Im gesamten Bereich nördlich der Pustertaler Staatsstraße Nr.49 ist die Fläche als archäologisches Schutzgebiet ausgewiesen.
- Im Bauprojekt sind zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur insbesondere beim Kreuzungsbereich der Pustertaler Staatsstraße Nr.49 mit der Landesstraße Nr.43 nach Olang Grabungsarbeiten vorgesehen. Dem Amt für Archäologie sind demzufolge sämtliche und mit gegenständliche Planänderung zusammenhängende Projekte zur Begutachtung vorzulegen. Zudem ist die Gestaltung der Flächen rund um die Antoniuskapelle im Zuge der Projektplanung dem Landesdenkmalamt zur Ermächtigung vorzulegen.
- Dem Umweltvorbericht zufolge ist infolge der Umsetzung des Vorhabens mit keiner nennenswerten Veränderung der örtlichen Lärmemission über die lärmintensive Bauphase hinaus zu rechnen. Mittel- bis langfristig kann die Lärmbelastung allerdings aufgrund des zunehmenden Verkehrs steigen.
- Infolge der Realisierung des Vorhabens ist laut Umweltvorbericht mit keiner unmittelbaren Veränderung der Schadstoffemissionen zu rechnen. Aufgrund des flüssiger ablaufenden Verkehrsgeschehens kann von einer Reduktion der Stau-Situationen ausgegangen werden, welche sonst zu einer stark erhöhten lokalen Schadstoffbelastung führen würde. Zugleich führt der Ausbau von Straßeninfrastruktur in der Regel jedoch zu

varianten sulla base dei risultati dei dati di traffico, della loro analisi e sulla base degli scenari di traffico, sono state valutate diverse tipologie di incrocio della strada statale n.49 della Pusteria con la strada provinciale n. 43 per Valdaora e allo svincolo con la strada provinciale n. 44 per Anterselva e valutate sotto il profilo della viabilità (formazione di code, qualità del traffico - viabilità, flusso del traffico) sulla base dei risultati dei dati sul traffico. Le varianti sono state esaminate in seguito utilizzando anche un modello di simulazione dinamico del traffico e valutate sotto il profilo della viabilità.

- Secondo il piano paesaggistico, le superfici nell'area di progetto sono prevalentemente indicate come verde agricolo e si trovano in parte in una zona di rispetto paesaggistico. Il sistema viario è rappresentato come rete stradale e spazi associati. L'intera area a nord della strada statale della Val Pusteria n. 49 è designata come zona di tutela archeologica.
- Nel progetto sono previsti lavori di scavo per la sistemazione dell'infrastruttura viaria, in particolare all'incrocio della strada statale della Val Pusteria n. 49 con la strada statale n. 43 per Valdaora. Tutti i progetti relativi alla presente modifica del piano devono essere sottoposti alla valutazione dell'Ufficio Beni archeologici. Inoltre, la sistemazione delle aree intorno alla Cappella di Sant'Antonio deve essere sottoposta all'autorizzazione dell'Ufficio Beni architettonici ed artistici nell'ambito della pianificazione del progetto.
- Secondo il rapporto ambientale preliminare, in seguito all'attuazione del progetto, non si prevedono cambiamenti significativi nelle emissioni acustiche locali al di là della fase di costruzione ad alta intensità di rumore. A medio e lungo termine, tuttavia, l'inquinamento acustico potrebbe aumentare a causa dell'incremento del traffico.
- Non si prevedono cambiamenti diretti nelle emissioni inquinanti a seguito della realizzazione del progetto. Come risultato di un flusso di traffico più fluido, si ridurranno le situazioni di congestione, che altrimenti porterebbero a un forte aumento dell'inquinamento locale. Allo stesso tempo, però,



induziertem Verkehr, d. h. der Verkehr wird mittel- bis langfristig zunehmen, wodurch der anfängliche Effekt aller Voraussicht nach wieder relativiert wird.

- Infolge der Umsetzung des Vorhabens kommt es zu einer wesentlichen Erhöhung der versiegelten Fläche. Zudem werden im Zuge der temporären Bauphase die bestehenden Böden stark beeinträchtigt.
- Bei den unmittelbar von gegenständliche Planänderung betroffenen Flächen handelt es sich um bestehende Verkehrsflächen (versiegelt) sowie Straßenböschungen, bzw. Straßenbegleitgrün sowie Landwirtschaftsflächen. Das ökologische Potenzial von Straßenbegleitgrün, speziell magerer Böschungen wird in der Regel erheblich unterschätzt. Oftmals etablieren sich an diesen Standorten nicht selten artenreiche, magerer Rasengesellschaften, die in dieser Form sonst aus der Kulturlandschaft verschwunden sind. Wenngleich die vorgefundenen Assoziationen an sich als schützenswert (Natura 2000-Habitate) einzustufen sind, so konnten im Feld keine effektiv geschützten, in der Roten Liste geführten oder ökologisch besonders herausragende Arten nachgewiesen werden. Unter Berücksichtigung entsprechender Milderungsmaßnahmen ist es zudem laut Umweltvorbericht möglich, die betreffenden Trockenstandorte im neuen Straßenbegleitgrün erneut zu etablieren.
- Das gegenständliche Eingriffsgebiet liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu einer vielbefahrenen Verkehrsachse, bzw. zwischen einer Straße und bewohntem Ortsgebiet. Die einzelnen Grünflächen sind durch die besagten Infrastrukturen und Bauten stark fragmentiert, weisen kein durchgehendes Kontinuum und eine enorme Störung durch Lärm, Vibrationen, Licht und generelle menschliche Aktivität auf. Die davon ausgehende sehr starke Scheuchwirkung macht die Bereiche als Lebensraum, v. a. für größere Tiere unattraktiv. Das Vorkommen etwaiger geschützter, in der Roten Liste geführter oder anderweitig ökologisch herausragender Arten kann dem Umweltvorbericht zufolge weitgehend ausgeschlossen werden. Infolge der Realisierung des Vorhabens ist somit mit keinen erheblichen oder langfristig negativen Folgen für die örtliche Tierwelt zu

l'espansione dell'infrastruttura stradale porta di solito a un traffico indotto, cioè a un aumento del traffico nel medio-lungo termine, che metterà in prospettiva l'effetto iniziale.

- La realizzazione del progetto comporterà un aumento significativo dell'area sigillata. Inoltre, durante la fase di costruzione temporanea, i terreni esistenti saranno gravemente danneggiati.
- Le aree direttamente interessate dalla presente modifica al piano sono le aree di traffico esistenti (sigillate), i rilevati stradali, il verde stradale e le aree agricole. Si sottolinea che il potenziale ecologico del verde stradale, soprattutto delle scarpate, è di solito notevolmente sottovalutato. In questi siti si insediano spesso comunità di praterie magre e ricche di specie, altrimenti scomparse dal paesaggio agricolo in questa forma. Sebbene le associazioni trovate siano di per sé da classificare come degne di protezione (habitat Natura 2000), sul campo non è stato possibile individuare specie effettivamente protette, elencate nella Lista Rossa o ecologicamente particolarmente rilevanti. Inoltre e tenendo conto di opportune misure di mitigazione, secondo il rapporto ambientale preliminare è possibile ristabilire i siti secchi in questione nella nuova vegetazione stradale creando le condizioni adeguate.
- L'area di intervento in questione si trova nelle immediate vicinanze di un'arteria trafficata o tra una strada e un'area residenziale. I singoli spazi verdi sono fortemente frammentati dalle infrastrutture e dagli edifici citati, non hanno un continuum continuo e sono estremamente disturbati da rumori, vibrazioni, luce e attività umane in generale. Il forte effetto di spavento rende le aree poco attraenti come habitat, soprattutto per gli animali più grandi. Secondo il rapporto ambientale preliminare, la presenza di specie protette, della Lista Rossa o di altre specie ecologicamente rilevanti può essere ampiamente esclusa. A seguito dell'attuazione del progetto, non si prevedono conseguenze negative significative o a lungo termine per la fauna locale, poiché gli habitat interessati



rechnen, da die betroffenen Lebensräume keine geeigneten Bedingungen als faunistisches Habitat aufweisen. Die Barrierewirkung der bereits vorhandenen Straßeninfrastruktur wird nur unwesentlich verändert. Es sind über die intensive Bauphase hinaus keine Veränderungen hinsichtlich der Vernetzung der Lebensräume zu erwarten.

- Die beiden neu geplanten Kreuzungsbereiche sind mit landschaftlich relevanten baulichen Eingriffen verbunden. Insbesondere der Kreisverkehr Richtung Olting ist aus landschaftlicher Sicht mit erheblichen negativen Auswirkungen verbunden. Die vorliegende Verkehrssanierung der Kreuzungsbereiche führt insgesamt zu einer Potenzierung des bestehenden negativen Einflusses der Straßeninfrastruktur, da die Dimension des Bauwerkes und damit auch sein landschaftlicher Einfluss vergrößert wird.
- In der von der Planänderung betroffenen Fläche befinden sich keine Fließgewässer, Quellen und Trinkwasserschutzgebiete, Natura-2000 Gebiete, Biotop oder Naturdenkmäler.

Aus den genannten Aspekten folgt, dass die Umweltauswirkungen durch die Abänderung des Bauleitplanes nicht so erheblich sind, um die Durchführung des SUP-Verfahrens zu rechtfertigen. Die Landesagentur für Umwelt und Klimaschutz hat daher unter Berücksichtigung der Kriterien gemäß Anhang II der Richtlinie 2001/42/EG entschieden, dass die oben genannte Abänderung des Bauleitplanes der Gemeinde Rasen-Antholz unter Berücksichtigung der in den beigelegten **Gutachten** genannten Vorschriften bzw. Hinweisen **nicht dem SUP-Verfahren zu unterziehen ist.**

Es wird darauf hingewiesen, dass innerhalb von 45 Tagen ab Mitteilung dieser Entscheidung im Sinne des Art. 9 des Landesgesetzes vom 22. Oktober 1993, Nr. 17, i.g.F., Beschwerde bei der Landesregierung eingelegt werden kann.

non presentano condizioni idonee come habitat faunistici. L'effetto barriera dell'infrastruttura stradale già esistente sarà modificato solo in modo insignificante. Non si prevedono cambiamenti nella connettività degli habitat al di là della fase di costruzione intensiva.

- I due nuovi incroci previsti sono associati a interventi edilizi rilevanti per il paesaggio. In particolare, la rotatoria in direzione Valdaora ha un impatto negativo significativo sul paesaggio. Complessivamente, il presente risanamento del traffico agli incroci comporterà un aumento dell'influenza negativa esistente dell'infrastruttura stradale, poiché le dimensioni della struttura e quindi il suo impatto sul paesaggio saranno aumentati.
- Nell'area interessata dalla modifica del piano non sono presenti corsi d'acqua, sorgenti e aree di tutela dell'acqua potabile, siti Natura 2000, biotopi o monumenti naturali.

Alla luce di quanto esposto gli impatti ambientali non risultano significativi in modo tale da giustificare l'espletamento della procedura di VAS. L'Agenzia provinciale per l'ambiente e la tutela del clima, considerando i criteri di cui all'allegato II della Direttiva 2001/42/CE, ha pertanto deciso che la modifica in oggetto del piano urbanistico comunale di Rasen Anterselva nel rispetto delle prescrizioni/indicazioni specificate nei **pareri allegati non è da sottoporre alla procedura di VAS.**

Si fa presente che, ai sensi dell'articolo 9 della legge provinciale 22 ottobre 1993, n. 17 e successive modifiche, può essere inoltrato ricorso alla Giunta provinciale entro 45 giorni dalla comunicazione di questo parere.



Der Direktor der Landesagentur für Umwelt
und Klimaschutz

Il direttore dell'Agenzia provinciale per
l'ambiente e la tutela del clima

Flavio Ruffini

(mit digitaler Unterschrift unterzeichnet / sottoscritto con firma digitale)