

Umweltverträglichkeitsprüfung.

Genehmigung des Projektes für den Ausbau der Pustertalerstraße im Bereich zwischen Vahrn und Bruneck von km 0,00 bis km 29,00 in den Gemeinden Natz/Schabs, Mühlbach, Vintl, Kiens und St. Lorenzen.

Antragsteller: Autonome Provinz Bozen –
Amt für Straßenbau Nord/Ost

- 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 Projekt und die Umweltverträglichkeitsstudie für den Ausbau der Pustertalerstraße im Bereich zwischen Vahrn und Bruneck von km 0,00 bis km 29,00 in den Gemeinden Natz/Schabs, Mühlbach, Vintl, Kiens und St. Lorenzen, eingereicht beim Amt für Umweltverträglichkeitsprüfung am 6. April 2005;
- Nach Einsicht in das technisch wissenschaftliche Qualitätsurteil der UVP-Arbeitsgruppe vom 16. September 2005, welche zur Ansicht gelangt ist, dass die vorgelegten Unterlagen zum gegenständlichen Projekt trotz einiger Mängel die wichtigsten Elemente enthalten, um eine Begutachtung des Projektes hinsichtlich seiner Umweltverträglichkeit zu ermöglichen;
- Festgestellt, dass zum gegenständlichen Bauvorhaben vier Stellungnahmen seitens der Öffentlichkeit und zwar von der Gemeinde Kiens, von Herrn Franz Hilber, von Herrn Johann Hiller und Frau Emma Stadler sowie von Herrn Dr. Roman Zanon eingereicht worden sind;

Valutazione dell'impatto ambientale.

Approvazione del progetto per la sistemazione della strada della Pusteria nel tratto da Varna a Brunico tra km 0,00 e km 29,00 nei comuni di Naz-Sciaves, Rio Pusteria, Vandoies, Chienes e S. Lorenzo.

Proponente: Provincia Autonoma di Bolzano –
Ufficio tecnico strade nord/est

- 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 e lo studio di impatto ambientale per la sistemazione della strada della Pusteria nel tratto da Varna a Brunico tra km 0,00 e km 29,00 nei comuni di Naz-Sciaves, Rio Pusteria, Vandoies, Chienes e S. Lorenzo, depositati presso l'Ufficio valutazione impatto ambientale in data 6 aprile 2005;
- Visto il giudizio tecnico scientifico di qualità del gruppo di lavoro VIA del 16 settembre 2005, il quale è giunto alla conclusione che la documentazione presentata nonostante alcune mancanze contiene le indicazioni essenziali per giudicare il progetto circa il suo impatto ambientale;
- Constatato che avverso il progetto sono state presentate quattro osservazioni e cioè da parte del comune di Chienes, dal Signor Franz Hilber, dai signori Johann Hiller ed Emma Stadler e da parte del dott. Roman Zanon;

- Festgestellt, dass die Stellungnahmen inhaltlich wie folgt zusammengefasst werden können:

Verbesserung der Ausfahrt in St. Sigmund, Ablehnung sämtlicher Trassenvarianten für die Ortsumfahrung Kiens, Vereinfachung der Ausfahrt aus dem Gadertal durch einen Kreisverkehr, eingehendere Untersuchung der Variante „Tobl“;

- Festgestellt, dass die UVP- Arbeitsgruppe im technisch-wissenschaftlichen Qualitätsurteil den Einwänden zum Teil Rechnung getragen hat;
- Nach Einsicht in das Gutachten des UVP-Beirates Nr. 18/2005 vom 5. Oktober 2005, welcher hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes zu folgenden Schlussfolgerungen gelangt ist:

1. Gemeinden Natz-Schabs und Mühlbach

Die Trasse im Abschnitt Schabs und Mühlbach wird befürwortet.

2. Gemeinde Vintl

Die Südumfahrung Vintl wird aus folgenden Gründen abgelehnt:

Im Projekt ist bereits das Portal für einen zukünftigen Tunnel als Verbindung nach Pfunders vorgesehen, so dass bei Verwirklichung derselben bereits die Hälfte der Nordumfahrung vorhanden wäre. Eine eingehendere Prüfung dieser Variante erscheint auch aufgrund der Tatsache notwendig, dass diese wesentlich weniger wertvollen Kulturgrund beanspruchen würde.

3. Gemeinde Kiens

Das eingereichte Vorprojekt für die Südumfahrung Kiens aufgrund des erheblichen landschaftlichen Eingriffs mit aufwändigen Kunstbauten (2 Brücken über die Rienz) und Kreuzungsbereiche abgelehnt. Befürwortet wird die als Variante dargestellte unterirdische Nordumfahrung, welche eine wesentlich umweltschonendere Lösung darstellt. Dabei ist allerdings von einer Verlegung der Rienz Abstand zu nehmen.

- Constatato che in riguardo al loro contenuto le prese di posizione possono essere riassunti come segue:

Miglioramento dello svincolo S. Sigismondo, rigetto di tutte le varianti presentate per la circonvallazione di Chienes, ridimensionamento dello svincolo per la Val Badia mediante costruzione di una rotonda, approfondimento della variante “Tobl”;

- Constatato che il gruppo di lavoro VIA in parte ha tenuto conto delle osservazioni presentate;
- Visto il parere del comitato VIA n. 18/2005 del 5 ottobre 2005, in ordine alla compatibilità ambientale del progetto arrivando alle seguenti conclusioni:

1. Comuni Naz-Sciaves e Rio Pusteria

Il tracciato nel tratto Sciaves e Rio Pusteria viene accolto.

2. Comune di Vandoies

La circonvallazione sud di Vandoies viene respinta per i seguenti motivi:

Nel progetto presentato è già previsto l'entrata in galleria quale collegamento con la Val Fundres, e pertanto in caso di realizzazione di tale collegamento sarebbe già a disposizione la metà della circonvallazione nord. Un approfondito esame di tale variante sarebbe opportuno considerando anche il fatto che la stessa interesserebbe meno aree coltivate.

3. Comune di Chienes

Il progetto preliminare presentato per la circonvallazione sud viene respinto per il suo notevole impatto paesaggistico che prevede dispendiose opere artificiali (2 ponti sulla Rienza) e svincoli. Si approva pertanto la variante nord prevista in galleria, che garantisce una soluzione più rispettosa dell'ambiente. La realizzazione di tale variante dovrà comunque rinunciare allo spostamento della Rienza.

4. Gemeinde St. Lorenzen

Die im Vorprojekt und der UVS unmittelbar vor dem Burghügel Sonnenburg vorgesehene Abzweigung ins Gadertal wird abgelehnt. Befürwortet wird die im Laufe des UVP-Verfahrens als Machbarkeitsstudie eingereichte Lösung „Klosterwald“.

Im Zuge der Ausarbeitung des entsprechenden Projektes für die Rienzüberquerung muss sowohl den hydraulischen Erfordernissen als auch den landschaftlichen Aspekten Rechnung getragen werden.

Für alle genehmigten Abschnitte ist gemäß Art. 3, Absatz 4, des Landesgesetzes vom 24.07.1998, Nr. 7, das Ausführungsprojekt dem UVP-Beirat vorzulegen.

Bei der Ausarbeitung des Ausführungsprojektes sind folgende Vorschriften zu beachten:

1. Die gesamte Trasse ist soweit als möglich an die bestehende Straße und Topographie anzupassen, wobei in einigen Teilabschnitten eine Reduzierung der Kurvenradien in Betracht zu ziehen ist, im Besonderen in den Bereichen Schabs/Putzerhof und Kniepass.
2. Die Knotenpunkte und Kreuzungsbereiche sind kohärent und systematisch unter Berücksichtigung der jeweiligen Haupt- und Nebenverkehrsflüsse zu planen. Besonders die Kreuzungsbereiche in der Gewerbezone Niedervintl, St. Sigmund/Gisse und Kiens sind zu überprüfen.
3. Die Machbarkeit der Ausgleichsmaßnahmen mit allen erforderlichen Ausführungen z.B. zu Flächenverfügbarkeit, Verfügbarkeit finanzieller Mittel für Maßnahmen und für eventuelle Schadensersatzansprüche ist zu gewährleisten.

4. Comune di S. Lorenzo

Lo svincolo immediatamente prima del Castelbadia, previsto nel progetto preliminare e nello studio di impatto ambientale viene respinto. Si approva la soluzione “Klosterwald” proposta come studio di fattibilità durante nel corso della procedura di valutazione dell’impatto ambientale.

Per l’attraversamento della Rienza dovrà comunque essere tenuto conto nel corso dell’elaborazione del relativo progetto sia delle esigenze idrauliche che degli aspetti paesaggistici.

Per tutti i tratti approvati deve essere presentato un progetto esecutivo ai sensi dell’art. 3, comma 4 della legge provinciale del 24.07.1998, n. 7.

Nel corso dell’elaborazione devono essere osservate le seguenti prescrizioni:

1. Tutto il tracciato deve essere adeguato per quanto possibile alla topografia della strada esistente, prendendo in considerazione in alcuni tratti una riduzione dei raggi di curvatura, in particolare nella zona di Sciaves/Putzerhof e “Kniepass”.
2. Gli svincoli devono essere progettati in modo coerente e sistematico, tenendo conto dei relativi flussi principali e secondari. In particolare modo devono essere riesaminati gli svincoli nella zona produttiva Vandoies di Sotto, S. Sigismondo/Gisse e Chienes.
3. Deve essere garantita la fattibilità delle opere di compensazione previste, comprese la disponibilità delle aree individuate, quella finanziaria per gli interventi e per accordi per eventuali risarcimenti.

4. Alle Flächen, die nicht mehr für den außerörtlichen Verkehr genutzt werden, müssen in einem Rückbauplan mit einem Maßstab, der eine Zuordnung und Verständnis bezüglich ihrer Ausdehnung erlaubt, ersichtlich gemacht werden. Dieser muss das Ausmaß der Nutzungsänderungen wie Eingriffe innerörtlicher Einrichtungen, Renaturalisierung und/oder Begrünung, Nutzungsänderung in landwirtschaftliches Grün oder in Wald, sowie Ausführungsdetails über die Inbetriebnahme der innerörtlichen Verkehrswege beinhalten. Im Detail müssen die zur Verwendung kommenden Pflanzenarten für die Renaturalisierung bzw. Begrünung aufgelistet werden.
5. Es muss ein Begleitplan der Ausgleichs- und Minderungsmaßnahmen erstellt und diese im Detail beschrieben werden. Dazu gehört das Ausmaß der Maßnahme, die Flächenverfügbarkeit, der Realisierungszeitraum, sowie Pflege und Monitoring der Ausgleichs- und Minderungsarbeiten. Die zur Verwendung kommenden Pflanzenarten für die Renaturalisierung bzw. Begrünung müssen aufgelistet werden.
6. Die Pläne zu den Querprofilen müssen so erstellt werden, dass die bestehende und die geplante Geländekote in einer Zeichnung aufscheinen. So können Eingriffe von Kunstbauten und Stützmauern klar aufgezeigt werden, welche Minderungsmaßnahmen nötig machen.
7. Die genauen Baustellendetails und die Gestaltung der Deponiestandorte sind zu vertiefen. Im Besonderen müssen alle Koten und Längs- und Querprofile der Baustellenareale angegeben werden. Ebenso sind die Zufahrten und Transportwege von und zu den Deponien und Baustellen und die Abwasserentsorgung darzustellen. Die Auswirkungen der Baustellen auf Lärm- und Luftsituation sind zu vertiefen und anhand von geeigneten Unterlagen nachzuweisen.
8. Die Details der Tunnelportale sind bezüglich deren Form, Material und Stützmauern, und mit den existenten und zukünftigen Geländekoten und der Dimensionierung der geplanten Böschungen darzustellen.
4. Tutte le aree non più utilizzate come aree destinate alla viabilità extraurbana devono essere inserite in un apposito piano di dismissione (in scala appropriata per consentirne la facile interpretazione) che contenga le relative misure di riqualificazione (interventi di arredo urbano, rinaturalizzazione e/o rinverdimento, cambio coltura in verde agricolo/verde boschivo), nonché dettagli esecutivi di rifunzionalizzazione alla viabilità dei centri abitati. Nel dettaglio devono essere elencati le specie vegetali che verranno impiegate per il rinverdimento/rimboschimenti.
5. Va presentato un piano di accompagnamento delle misure di compensazione e mitigazione previste che contenga le relative misure di riqualificazione (interventi di rinaturalizzazione e/o rinverdimento, cambio coltura in verde agricolo/verde boschivo). Nel dettaglio devono essere descritti tutti gli interventi previsti dalle singole misure ed indicati i tempi di realizzazione, le fasi di controllo e verifica del successo degli interventi realizzati. Vanno inoltre elencate le specie vegetali che verranno impiegate per il rinverdimento/rimboschimenti.
6. I disegni relativi alle sezioni devono contenere le quote del terreno esistente e quelle in progetto per poter indicare le opere di minimizzazione necessarie a ridurre l'impatto di opere artificiali e muri di sostegno.
7. I dettagli delle aree di cantiere e le sistemazioni delle superfici di deposito devono essere approfonditi. In particolare sono da indicare tutte le quote e i profili longitudinali e trasversali delle aree di deposito e dei cantieri. Inoltre sono da rappresentati graficamente gli accessi e le strade di servizio da e per le aree di deposito ed il sistema di smaltimento delle acque. Devono essere approfondite le ripercussioni delle aree di cantiere per quanto riguarda aria e rumore e rappresentati in apposita documentazione.
8. Vanno indicati in appositi disegni di dettaglio i portali ed i muri di sostegno delle uscite in tunnel con quote esistenti/nuove e dimensioni delle scarpate previste.

9. Es müssen geeignete Schutzvorrichtungen errichtet werden, die das Abrutschen oder Abrollen von Materialschüttungen in angrenzende Flächen verhindern. Die Schutzvorrichtungen müssen sofort nach Beendigung der Arbeiten vollständig abgebaut und abtransportiert werden.
10. Die Kunstbauten sind in ihrer Höhe soweit wie möglich zu reduzieren und stufig anzulegen sowie in Längsrichtung mehrfach zu unterbrechen. Außerdem müssen sie mehrere Pflanzlöcher und Nischen aufweisen und in Material, Farbe und Form an die umliegende Geländetypologie angepasst werden.
11. Zur bestmöglichen Einfügung der Wegtrasse in das Landschaftsbild und der Vermeidung von Erosionsschäden müssen die Böschungen, unmittelbar nach Fertigstellung der Arbeiten, ihrer ursprünglichen Vegetation und Oberflächenbeschaffenheit entsprechend, gestaltet bzw. mit standortgerechtem Saatgut wirksam begrünt werden.
12. Die Oberflächen der Mauerwerke sind strukturiert zu gestalten, bzw. Rankhilfen anzubringen und am Mauerfuß oder in Mauernischen eine geeignete Menge von Kletterpflanzen einzusetzen.
13. Der geplante Radweg im Bereich von Mühlbach verläuft für 600m direkt an der neuen Straße. Im Ausführungsprojekt muss die Typologie der Stützmauern für den Radweg und der bergseitigen Stützmauern definiert werden (mit Frontverkleidung aus steinigem Material und ohne betonierten Mauerkranz). Wo möglich, müssen die Mauern zum Fluss an die Typologie der Trockensteinmauer adaptiert werden. Am begrüntem Böschungsfuß müssen heimische Bäume und Sträucher gepflanzt werden.
14. Die Schadstoffausbreitung an den Tunnelportalen ist durch geeignete Dokumentation zu vertiefen und eventuelle Minderungsmaßnahmen vorzusehen.
15. Es ist eine detaillierte Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen vorzunehmen, um die Einhaltung der Lärmgrenzwerte nachzuweisen.
9. Vanno indicati in appositi disegni di dettaglio i portali ed i muri di sostegno delle uscite in tunnel con quote esistenti/nuove e dimensioni delle scarpate previste.
10. La costruzione di opere artificiali può essere accettata solo se le stesse vengono ridotte in altezza e vengono interrotte in altezza da scalinature e in lunghezza più volte da aperture. Inoltre devono prevedere più interstizi e nicchie per favorire la crescita di piante; materiali, colore e forma delle opere artificiali devono essere adattate alla tipologia del terreno circostante.
11. Allo scopo di garantire un migliore inserimento del tracciato stradale nel quadro paesaggistico ed evitare danni da erosione, le scarpate devono essere immediatamente sistemate conformemente alla loro vegetazione e morfologia superficiale originale, nonché rinverdite efficacemente con sementi tipiche del sito.
12. Le superfici esterne delle opere di contenimento devono essere attrezzate con strutture, rispettivamente elementi di sostegno, mentre al piede dei muri oppure in nicchie degli stessi, devono essere messe a dimora un adeguato quantitativo di piante rampicanti.
13. La nuova pista ciclabile corre nella zona di Rio Pusteria per 600 m al bordo della nuova strada. Nel progetto di dettaglio devono essere definite le tipologie dei muri di sostegno del tracciato della pista ciclabile e quelli a monte (con rivestimento in pietra a faccia vista e senza coronamento in calcestruzzo). Verso valle lungo il fiume deve essere possibilmente adottata la tipologia di muratura a secco. Al piede delle scarpate rinverdite vanno messe a dimora piante ed arbusti locali.
14. La dispersione degli inquinanti nell'ambito degli imbocchi in galleria dovrà essere approfondita con apposita documentazione ed eventualmente previste delle misure di mitigazione.
15. Dovrà essere eseguito un dimensionamento dettagliato delle misure antirumore, al fine di garantire il rispetto dei valori limite.

- | | |
|--|---|
| <p>16. Die im Vorprojekt vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen an der bestehenden Straße zwischen den Tunnels in Mühlbach sind aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme durchzuführen.</p> <p>17. Es ist ein Schutzstreifen von 10 m von der Uferoberkante der Oberflächengewässer einzuhalten.</p> <p>18. Es ist ein Niederschlagswasserbewirtschaftungsplan mit folgenden Kriterien auszuarbeiten: das Oberflächenwasser der Fahrbahn ist soweit möglich über die Bodenschichten der Schultern zu versickern oder wenn es die Morphologie des Geländes erfordert auch über die Bodenschichten der Versickerungsmulden. Sollte sich die Notwendigkeit einer direkten Einleitung in ein Oberflächengewässer ergeben, so kann diese nach einer mechanischer Reinigung z.B. mittels Schlammfang mit T-Stück bzw. mit Tauchwand am Ablauf (Abscheider der Klasse II) oder anderer gleichwertiger Vorbehandlung erfolgen.</p> <p>19. Es sind Detailprojekte der Tunnelwasseraufbereitungsanlage während der Bauphase sowie Detailprojekte der Flüssigkeitsabscheider in der Betriebsphase vorzulegen. In der Betriebsphase von Tunnels mit einer Länge von mehr als 300m sind Flüssigkeitsabscheider gemäß Rundschreiben des Amtes für Gewässerschutz vom 06/11/2000, Prot. Nr. 5403 vorzusehen.</p> | <p>16. In considerazione dell'aumento di traffico previsto dovranno essere realizzate le barriere antirumore previste nel progetto preliminare lungo la strada esistente tra le gallerie a Rio Pusteria.</p> <p>17. Dovrà essere mantenuta una fascia di protezione di 10 m dal ciglio degli argini di acque superficiali.</p> <p>18. Dovrà essere elaborato un piano di gestione delle acque meteoriche per il progetto esecutivo rispettando i seguenti criteri: l'acqua della superficie stradale deve essere dispersa lungo le scarpate sul terreno vegetale oppure quando lo richiede la morfologia del terreno anche tramite il terreno vegetale di fosse di dispersione. In caso di necessità di un'immissione diretta in un'acqua superficiale, questa può avvenire tramite sedimentatori con un pezzo a T oppure con una parete sommersa allo scarico (separatore di classe II) oppure altro pretrattamento equivalente.</p> <p>19. Dovranno essere presentati nel progetto esecutivo progetti di dettaglio degli impianti di trattamento acque di galleria durante la costruzione nonché dei sedimentatori e separatori in fase di esercizio. Nell'esercizio di gallerie con una lunghezza di oltre 300m sono da prevedere sedimentatori e separatori ai sensi della circolare dell'Ufficio Tutela acque del 06/11/2000, prot. n. 5403.</p> |
|--|---|

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

- | | |
|---|--|
| <p>1. das Projekt der Autonome Provinz Bozen – Amt für Straßenbau Nord/Ost für den Ausbau der Pustertalerstraße im Bereich zwischen Vahrn und Bruneck von km 0,00 bis km 29,00 in den Gemeinden Natz/Schabs, Mühlbach, Vintl, Kiens und St. Lorenzen zu genehmigen:</p> | <p>1. di approvare il progetto della Provincia Autonoma di Bolzano – Ufficio tecnico strade nord/est per la sistemazione della strada della Pusteria nel tratto da Varna a Brunico tra km 0,00 e km 29,00 nei comuni di Naz-Sciaves, Rio Pusteria, Vandoies, Chienes e S. Lorenzo:</p> |
|---|--|

Gemeinden Natz-Schabs und Mühlbach

Die Trasse im Abschnitt Schabs und Mühlbach wird genehmigt.

Gemeinde Vintl

Die Landesregierung ist, nach eingehender Überprüfung aller Lösungsvorschläge für die Umfahrung Vintl, in Abweichung zum Gutachten des UVP-Beirates der Auffassung, dass die Trasse der Südumfahrung die bessere Lösung darstellt. Die Trasse für die Umfahrung von Vintl wird daher, wie im eingereichten Vorprojekt vorgesehen, genehmigt:

- a. für diese Trasse sprechen technische Aspekte in Bezug auf allgemeine Trassierung und zwar geringere Neigung, sicherere Anbindungen und Kreuzungen, kürzere Trassierung, höhere Sicherheit (die Nordumfahrung in Nierdervintl enthält Sicherheitsrisiken, da die Anschlussstelle nach Pfunders in einem nur 80 m langen Straßenstück an der Oberfläche erfolgen müsste; ähnliches gilt für die Tunnelausgänge);
- b. die Südumfahrung weist ökologische Vorteile aufgrund des geringeren technischen Aufwands (geringerer Energieverbrauch für Beleuchtung und Belüftung) für den Betrieb auf; außerdem sind alle Maßnahmen vorgesehen um die Lärm- und Umweltbelastung für die Bevölkerung niedrig zu halten;
- c. die Bauarbeiten sind einfacher auszuführen und benötigen hierzu relativ kleine Baustellenareale, was wiederum geringere Belastungen für die Umwelt mit sich bringt;
- d. die Südumfahrung ist schneller realisierbar;
- e. die Südumfahrung bietet wesentliche ökonomische Vorteile (geringere Bau- und Betriebskosten):
 - Baukosten: die Nordumfahrung im Tunnel wäre doppelt so teuer als die Südumfahrung und fast doppelt so teuer, wenn auch die Tunnelanbindung nach Pfunders gebaut würde;
 - Betriebskosten: die Instandhaltungskosten des Tunnelabschnittes sind ebenso mehr als doppelt so teuer als die offene Variante.

Comuni Naz-Sciaves e Rio Pusteria

Il tracciato nel tratto Sciaves e Rio Pusteria è approvato.

Comune di Vandoies

La Giunta provinciale, in seguito ad un accurato esame di tutte le soluzioni proposte, in diffonità al parere del comitato VIA, è dell'opinione, che il tracciato della variante sud costituisce la soluzione migliore. Il tracciato per la circonvallazione di Vandoies viene quindi approvato come previsto nel progetto preliminare presentato, in quanto:

- a. tale soluzione comporta dei vantaggi tecnici circa il tracciato e cioè minore pendenza, connessioni ed incroci più sicuri, tracciato più corto, livello di sicurezza più elevato (la variante nord comporta dei rischi per la sicurezza, in quanto la connessione con Fundres dovrebbe essere realizzata su un tratto all'aperto lungo solamente 80 m; ciò vale anche per le uscite dalle gallerie);
- b. la variante sud ha dei vantaggi ecologici, in quanto dal punto di vista tecnico è meno dispendiosa nell'esercizio (ridotto consumo di energetico per illuminazione ed aerazione) ed inoltre sono previste tutte le misure necessarie per ridurre l'inquinamento ambientale ed acustico per la popolazione;
- c. l'esecuzione dei lavori è più facile e necessita solo di aree di cantiere relativamente piccole, il che comporta meno ripercussioni negative per l'ambiente;
- d. la variante sud può essere realizzata più rapidamente;
- e. la variante sud comporta notevoli vantaggi in termini economici (costi di costruzione e di esercizio ridotte):
 - costi di costruzione: la variante nord in galleria costerebbe il doppio della variante sud e quasi il doppio qualora venga realizzata anche la connessione con Fundres;
 - costi di esercizio: i costi di manutenzione del tratto in galleria ammontano al doppio di quelle della variante all'aperto.

Gemeinde Kiens

Die Trasse im Gemeindegebiet Kiens wird mit Ausnahme der Südumfahrung Kiens genehmigt. Diese wird aufgrund des erheblichen landschaftlichen Eingriffs mit aufwändigen Kunstbauten (2 Brücken über die Rienz) und Kreuzungsbereiche abgelehnt. Genehmigt wird die als Variante dargestellte unterirdische Nordumfahrung, welche eine wesentlich umweltschonendere Lösung darstellt. Dabei ist allerdings von einer Verlegung der Rienz Abstand zu nehmen.

Gemeinde St. Lorenzen

Die Trasse im Gemeindegebiet Kiens wird mit Ausnahme der unmittelbar vor dem Burghügel Sonnenburg vorgesehenen Abzweigung ins Gadertal genehmigt. Diese wird aus landschaftlichen Gründen abgelehnt. Genehmigt wird die im Laufe des UVP-Verfahrens als Machbarkeitsstudie eingereichte Abzweigung ins Gadertal „Klosterwald“. Im Zuge der Ausarbeitung des entsprechenden Projektes für die Rienzüberquerung muss sowohl den hydraulischen Erfordernissen als auch den landschaftlichen Aspekten Rechnung getragen werden.

2. Für alle genehmigten Abschnitte ist gemäß Art. 3, Absatz 4, des Landesgesetzes vom 24.07.1998, Nr. 7, das Ausführungsprojekt dem UVP-Beirat vorzulegen. Bei der Ausarbeitung des Ausführungsprojektes sind die im Gutachten des UVP-Beirates Nr. 18/2005 enthaltenen Auflagen einzuhalten.

3. diesen Beschluss im Amtsblatt der Region zu veröffentlichen.

Comune di Chienes

Il tracciato nel comune di Chienes viene approvato ad eccezione della circonvallazione sud di Chienes, la quale viene respinta per il suo notevole impatto paesaggistico che prevede dispendiose opere artificiali (2 ponti sulla Rienza) e svincoli. Si approva pertanto la variante nord prevista in galleria, che garantisce una soluzione più rispettosa dell'ambiente. La realizzazione di tale variante dovrà comunque rinunciare ad uno spostamento della Rienza.

Comune di S. Lorenzo

Il tracciato nel comune di Chienes viene approvato ad eccezione dello svincolo previsto immediatamente prima del Castelbadia, la quale viene respinta per motivi paesaggistici. Si approva pertanto la soluzione "Klosterwald", proposta come studio di fattibilità nel corso della procedura di valutazione dell'impatto ambientale.

Per l'attraversamento della Rienza dovrà comunque essere tenuto conto nel corso dell'elaborazione del relativo progetto sia delle esigenze idrauliche che degli aspetti paesaggistici.

2. Per tutti i tratti approvati deve essere presentato un progetto esecutivo ai sensi dell'art. 3, comma 4 della legge provinciale del 24.07.1998, n. 7. Nel corso dell'elaborazione devono essere osservate le condizioni imposte dal comitato VIA nel parere n. 18/2005:

2. di pubblicare la presente delibera nel Bollettino Ufficiale della Regione.