



Autonome Provinz Bozen
Gemeinde Wolkenstein

Antragssteller

Seggiovia Costabella srl

Projekt

**Verlegung der Trasse des Sesselliftes
"Costabella"**

**Spostamento del tracciato di linea
della seggiovia "Costabella"**

VORPROJEKT/PROGETTO DI FATTIBILITA'

PLANINHALT/CONTENUTO

Rapporto ambientale
Umweltbericht

PLANNUMMER/ELABORATO

REL. 04

PROGETTO

A20/19

STUDIO WINTERPLAN
Dr. Ing. Monica Borsatto

Via Mercato Vecchio 21
39042 Bressanone
Tel 0472/612614 - 3351219579
info@winterplan.it

RP ARCHITECTS STP SRL
Dr. Arch. Rudolf Perathoner

Strada Meisules 103
39048 Selva Val Gardena
Tel 0471/773320
info@archperathoner.com

MwSt.-Nr. Part. IVA 02937860217

PLANVERFASER/DISEGNATO DA

M.B.

DATUM/DATE

13.06.2021

Diese Zeichnung darf ohne meine Genehmigung weder vervielfältigt noch Dritten zugänglich gemacht werden. Alle angegebenen Maße sind Rohbaumaße und müssen vor Baubeginn auf der Baustelle kontrolliert werden. Abweichungen sind der Bauleitung zu melden. Questo disegno non deve essere moltiplicato senza esplicito permesso e nemmeno reso accessibile a terzi. Tutte le misure si riferiscono al grezzo e devono essere controllate prima dell'inizio lavori presso il cantiere. La direzione lavori deve essere avvisata in caso di divergenze.

STUDIO DI FATTIBILITA'

SPOSTAMENTO DEL TRACCIATO DI LINEA DELLA SEGGIOVIA "COSTABELLA"

SOMMARIO

1.	OBIETTIVI DI PROGETTO.....	3
2.	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	4
2.1	Descrizione del sito prescelto	6
2.1	Caratteristiche tecniche dell'impianto	7
3.	Quadro di riferimento programmatico	9
3.1	Riferimenti urbanistici.....	9
3.2	Piano di settore impianti di risalita e piste da sci	9
3.3	Piano paesaggistico.....	10
3.4	Uso del suolo.....	11
3.5	Natura 2000	12
3.6	Parchi naturali, parco nazionale.....	12
3.7	Beni culturali.....	12
3.8	Zone archeologiche.....	13
3.9	Zone di rispetto idrologico.....	13
3.10	Valanghe:	13
3.11	Frane:	13
3.12	Pericoli idraulici.....	14
3.13	Piano delle Zone di Pericolo	14
3.14	Direttiva 96/82/CE (Seveso).....	14
3.15	Interferenze, attraversamenti, parallelismi	14
4.	ALTERNATIVE	16
5.	QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE.....	17
5.1	La diversità biologica	17
5.2	La popolazione	18
5.3	La salute dei cittadini	19
5.4	La fauna	19
5.5	La flora	19
5.6	Il suolo.....	20
5.7	L'acqua.....	20

5.8	L'aria.....	20
5.9	I fattori climatici	20
5.10	i beni materiali	20
6.	MITIGAZIONI	21
7.	COMPENSAZIONI	21
8.	CONCLUSIONI E VALUTAZIONI	22

Il presente progetto prevede la realizzazione di un nuovo impianto funiviario in sostituzione dell'esistente seggiovia COSTABELLA nel Comune di Selva di Val Gardena con una modifica e lo spostamento della linea attuale.

L'impianto esistente COSTABELLA si trova nell'ambito di pianificazione 10 zona 05 Danterceppies – Passo Gardena del Piano di settore impianti di risalita e piste da sci della Prov. di Bolzano.

La nuova linea in studio ricade solo in parte all'interno del piano e per questo intervento è necessaria una richiesta di integrazione del Piano di settore impianti di risalita e piste da sci ai sensi dell'art. 9 bis del D.P.P. 3/2012 che implica la redazione dello studio di fattibilità corredato dal RAPPORTO AMBIENTALE di cui all'art. 5 della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001.

1. OBIETTIVI DI PROGETTO

La Società COSTABELLA Srl che da anni gestisce l'omonima seggiovia a Selva di Val Gardena, intende adeguare l'impianto ai moderni standard del turismo invernale e sta valutando la possibilità di sostituire l'esistente seggiovia con una cabinovia ad ammortamento automatico con cabine di capienza 10 posti e portata oraria 2600p/ora.

L'impianto COSTABELLA è uno storico impianto che fin dalla prima seggiovia del 1957 (ma ancora prima con la slittovia del 1938) porta gli sciatori direttamente dal paese di Selva di Valgardena sul versante Costabella verso la zona Danterceppies e Risaccia ed è l'unico collegamento funiviario che consente agli sciatori provenienti sia dalla val Gardena, sia da passo Sella di proseguire verso passo Gardena e val Badia.

L'attuale impianto ha le seguenti caratteristiche:

IMPIANTO SELVA VALGARDENA-COSTABELLA - seggiovia					
concessione	Quota valle m s.l.m.	Lung. Incl. m	Capienza veicoli	Vel. Max. m/s	Portata oraria p/h
CS57m	1577	477	4	3	2200

Come tutti gli impianti, che per logica turistica, si sono resi fondamentali per collegare i centri abitati di valle con la montagna, anche COSTABELLA ha dovuto adeguarsi negli anni allo sviluppo turistico e di conseguenza urbanistico della valle trovando di volta in volta la modalità di garantire questo servizio di collegamento vitale per Selva che si colloca in una realtà turistica di alto livello e fortemente sviluppata.

Il progetto di sostituzione dell'attuale impianto si propone quindi i seguenti obiettivi:

- Continuare a garantire il servizio di collegamento attuale migliorando gli standard di confort e sicurezza dei passeggeri;
- Adeguare l'impianto alle moderne tecnologie del trasporto funiviario;
- Migliorare la rete di collegamento all'interno dei circuiti sciabili transvallivi e l'interscambio con altri sistemi di trasporto pubblici e privati;
- Offrire un servizio di mobilità alternativa incluso il trasporto di biciclette nel periodo estivo attualmente non attivo;

2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Attualmente l'impianto COSTABELLA costituisce un collegamento strategico su larga scala ed è infatti inserito nel circuito sciistico SELLARONDA orario e nel collegamento transvallivo tra Gardena e Badia, oltre a consentire, come da tradizione, agli ospiti e abitanti del paese di recarsi direttamente verso l'area Dantercepies, Risaccia e i campi scuola senza l'utilizzo di veicoli o Shuttle ma direttamente partendo da case ed alberghi a piedi.



Figura 1: impianto COSTABELLA (giallo) all'interno della mappa sciistica

L'impianto risulta insufficiente a smaltire i picchi di traffico di sciatori soprattutto nelle ore e periodi di massimo afflusso, inoltre la posizione della stazione di valle risulta poco funzionale nel collegamento piste-impianto ed è rimasto l'unico "nodo" critico di collegamento all'interno del circuito Sellaronda.



Figura 2: attuale accesso alla seggiovia COSTABELLA

L'impianto attuale, pur essendo una seggiovia ad agganciamento automatico, è di tecnologia già superata rispetto allo standard turistico offerto nella zona, risultando poco efficiente, non adeguato al trasporto dei bambini, non funzionale al possibile utilizzo estivo.

La sostituzione con un nuovo impianto implica lo spostamento della linea funiviaria a causa di più aspetti sia tecnici sia funzionali dovuti soprattutto alla collocazione dell'attuale stazione di valle:

- l'inserimento di un nuovo impianto (cabinovia), adatta al trasporto sia di sciatori sia di biciclette, non è tecnicamente possibile nell'attuale posizione della stazione di valle per motivi di spazio (dimensioni della struttura e area imbarco);
- L'attuale stazione di valle ha notevoli problematiche di accesso agli utenti e rappresenta una barriera architettonica invalicabile per l'accesso di persone disabili, questi aspetti legati all'attuale accesso non sono risolvibili se non con una delocalizzazione della posizione della stazione.

Per questo motivo, la sostituzione dell'impianto esistente implica necessariamente lo spostamento della stazione di valle e di conseguenza dell'intera linea.

Analizzando approfonditamente la zona vicina all'attuale stazione di valle e valutando tutti gli aspetti inerenti agli spazi necessari e alla fattibilità per la collocazione di una linea funiviaria in un ambito urbanizzato, si è giunti alla conclusione che l'unica possibilità di realizzare una nuova linea, con la medesima funzione di collegamento, è lo spostamento della stazione di valle sul lato opposto della strada statale e del Rio Gardena in corrispondenza dell'area non edificata adiacente alla Strada Ciampinèi e il conseguente spostamento della linea in modo da limitare il più possibile l'interferenza con parti edificate e strutture nell'area urbanizzata.

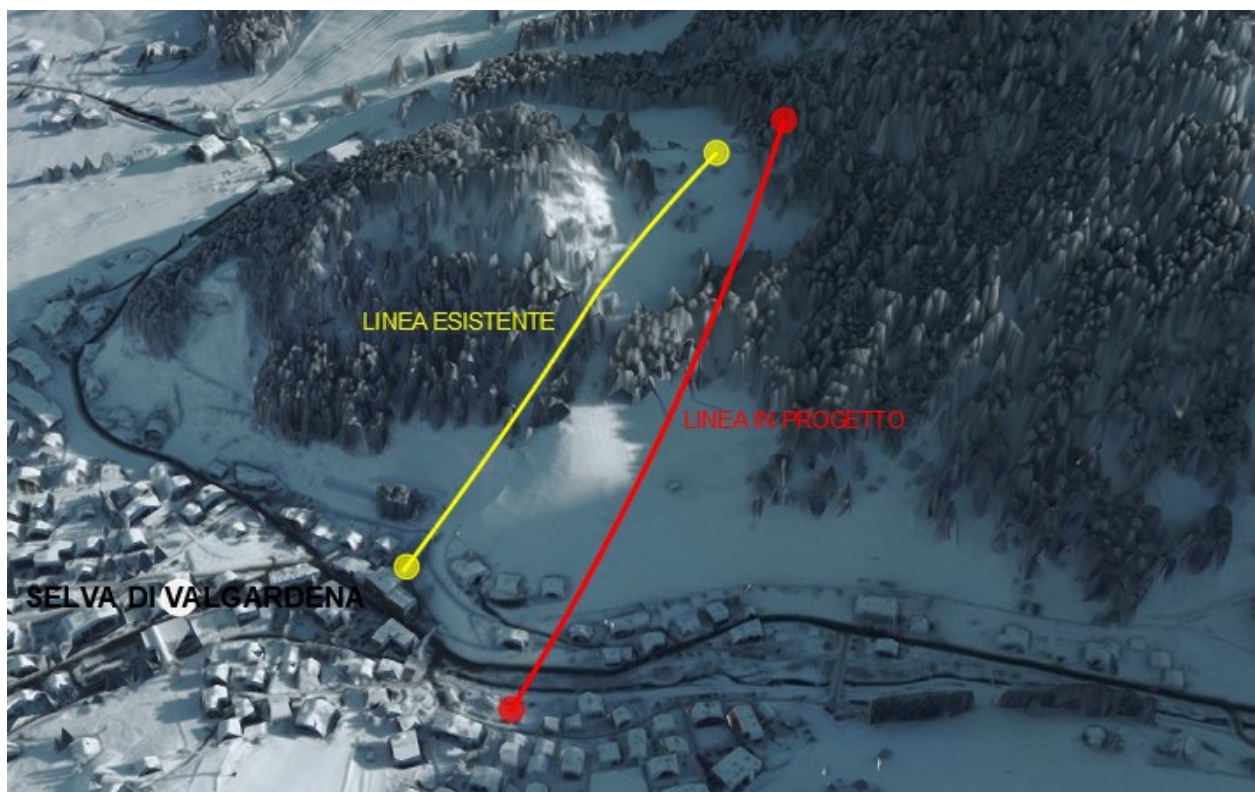


Figura 3: versante Costabella, posizione dell'impianto esistente (giallo) e linea in studio (rosso)

Il progetto prevede dunque l'inserimento di una nuova linea funiviaria (cabinovia 10 posti) in sostituzione di quella esistente con lo spostamento della stazione di valle e di conseguenza della linea e della stazione di monte.

La stazione di monte è prevista a quota ca. 1762 m s.l.m., ovvero 14 metri più a monte di quella attuale (1748 m s.l.m.), collocata al disopra di un crinale in modo da limitare il più possibile lavori di sbancamento per l'inserimento delle infrastrutture funiviarie di stazione e immagazzinamento. La stazione di valle è prevista con imbarco a quota ca. 1565 m s.l.m. a livello della quota strada adiacente. Questa posizione risulta molto più adeguata all'imbarco sia di sciatori in inverno ma anche di pedoni e ciclisti nella stagione estiva. Risulta molto più funzionale ai collegamenti sciistici di valle e del SELLARONDA eliminando l'attraversamento stradale.



Figura 4: collegamenti sciabili, trasferimento piste/impianto, in giallo accesso impianto esistente, in rosso accesso all'impianto in studio.



2.1 Descrizione del sito prescelto

La nuova linea in studio si trova nel medesimo contesto della linea attuale con partenza in ambito urbano e arrivo sullo stesso versante Costabella.

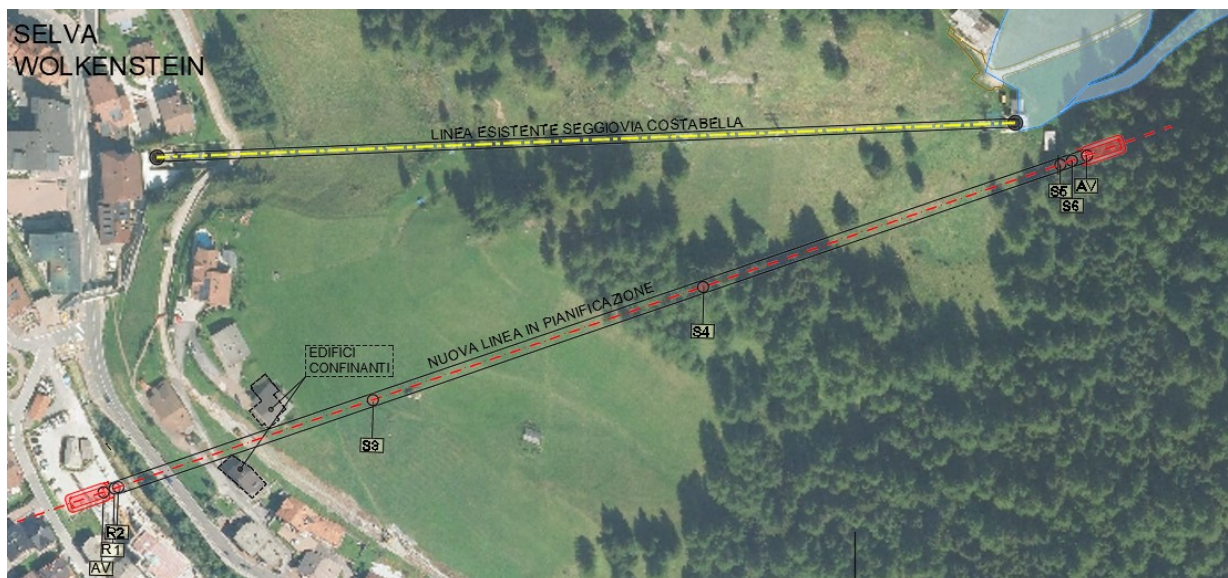


Figura 5: confronto su ortofoto tra linea esistente e linea in studio.

L'impianto rimane con funzione di arroccamento (collegamento senza pista diretta di rientro).

La nuova posizione della stazione di valle implica di conseguenza anche una modifica della posizione della stazione di monte.

Per la stazione di monte si è scelto innanzitutto di portarsi al di fuori della zona di rischio geologico esistente, inoltre la collocazione sulla sommità del limitato crinale individuato a monte dell'attuale stazione a quota ca. 1768 m s.l.m., riduce lavori di movimento terra per l'inserimento delle strutture funiviarie di stazione e immagazzinamento compensando scavi e riporti.

I sostegni di linea previsti sono 6 ma due di essi sono posizionati nelle immediate vicinanze della stazione di valle e 2 in adiacenza della stazione di monte. Pertanto solamente 2 sostegni si trovano effettivamente lungo la linea.

Per il collegamento sciabile con l'attuale pista Costabella dovrà essere previsto un breve tratto di pista dalla zona di sbarco del nuovo impianto fino alla pista esistente.

Sicuramente l'inserimento di un impianto comporta un adeguamento urbanistico che in questo caso favorisce una riqualificazione di tutta l'area di valle e della viabilità.

Ad esclusione del primo tratto, la linea sorvola prevalentemente zone prative e per un breve tratto anche zone boscate per le quali è previsto un esbosco molto ridotto.

2.1 Caratteristiche tecniche dell'impianto

L'impianto in studio è una cabinovia con veicoli chiusi della capienza di 10 persone e con portata oraria 2600 p/h, stazione di rinvio a valle a quota ca. 1565 m s.l.m. e stazione motrice a monte a quota ca. 1768 m s.l.m.

La lunghezza inclinata prevista è di ca. 535m, l'intervallo dei veicoli in linea è di 70 metri.

I veicoli chiusi consentono un migliore utilizzo dell'impianto favorendo l'imbarco soprattutto di bambini e ottimizzano il riempimento dei veicoli nelle ore di punta.

L'utilizzo di veicoli chiusi e capienti consente anche il trasporto di persone con Handicap.

La capienza delle cabine (10 posti) limita il numero di veicoli in linea, aumentano la sicurezza dei passeggeri e garantendo una maggiore discrezione nel passaggio attraverso il primo tratto urbanizzato.

La linea funiviaria di nuova generazione consente un utilizzo minimo di sostegni in linea riducendo di molto l'impatto visivo nel territorio.

Anche riguardo la rumorosità delle stazioni e delle rulliere di linea le nuove tecnologie consentono un drastico abbattimento dell'impatto acustico.

L'impianto è previsto con una velocità di esercizio di 5m/s, leggermente inferiore a quella normalmente in uso per questa tipologia di impianto, questa leggera limitazione consente di installare stazioni di dimensioni più contenute e di limitare ulteriormente la rumorosità.

Allo stato attuale di progetto le stazioni considerate sono del tipo funiviario standard, nelle fasi successive di progettazione sarà delineata con precisione l'architettura delle stazioni ed il loro migliore inserimento nel contesto in cui si trovano.

Ad esclusione dei sostegni adiacenti alle stazioni, per l'ingresso/uscita dei veicoli, in linea sono previsti solamente due sostegni posizionati il più possibile lontano dagli edifici esistenti.

La linea dell'impianto non passa al di sopra di edifici ma solamente limitrofa e ad una altezza dei veicoli tale da rispettare tutti i franchi da normativa e da risultare molto discreta.

Di seguito la tabella con i principali dati tecnici dell'impianto in studio allo stato attuale di progettazione:

LINEA FUNIVIARIA IN STUDIO

DATI TECNICI TECHNISCHE DATEN			
UBICAZIONE MOTRICE LAGE ANTRIEB		MONTE BERG	
UBICAZIONE TENDITRICE LAGE SPANNUNG		VALLE TAL	
SENSO DI ROTAZIONE FAHRTRICHTUNG		ORARIO UHRZEIGERISINN	
LUNGHEZZA ORIZZONTALE (AV-AM) HORIZONTALE LÄNGE		495.95	m
DISLIVELLO HÖHENUNTERSCHIED		194.00	m
LUNGHEZZA SVILUPPATA (AV-AM) SCHRÄGE LÄNGE		534.70	m
DIAMETRO FUNE SEILDURCHMESSER		48	mm
POTENZA A REGIME DAUERLEISTUNG		382	kW
POTENZA IN AVVIAMENTO ANFAHRLEISTUNG		429	kW
TENSIONE NOMINALE SPANNKRAFT		580	kW
PORTATA FÖRDERLEISTUNG		2600	p/h
VELOCITÀ IMPIANTO FAHRGESCHWINDIGKEIT		5	m/s
EQUIDISTANZA TRA I VEICOLI FAHRZEUGABSTAND		69.23	m
INTERVALLO TRA I VEICOLI FOLGEZEIT		13.85	s
NUMERO TOTALE DEI VEICOLI FAHRZEUGANZAHL		24	
TEMPO DI PERCORRENZA FAHRZEIT		1'47"	

3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il nuovo impianto in progetto implica uno spostamento della linea rispetto a quella esistente rimanendo nello stesso contesto territoriale.

Di seguito viene esaminato l'inserimento dell'opera in progetto rispetto agli atti di pianificazione e programmazione territoriale.

A tale scopo sono stati utilizzati i dati messi a disposizione dalla Provincia Autonoma di Bolzano anche attraverso il portale Geobrowser.

3.1 Riferimenti urbanistici

Nel Piano Urbanistico Comunale del Comune di Selva di Valgardena la nuova linea prevede l'inserimento della stazione di valle in un'area non edificata attualmente configurata come parcheggio pubblico mentre la linea e la stazione di monte si trovano nel medesimo versante dell'impianto esistente.

Una zona di rischio geologico è presente sul secondo tratto di linea, la stazione di monte è stata posta al di fuori di quest'area.

La linea non prevede sorvolo di edifici, il passaggio nel tratto urbanizzato rispetta ampiamente le distanze e i franchi previsti da normativa.

Il sorvolo di corsi d'acqua e di strade garantisce i franchi previsti da normativa.

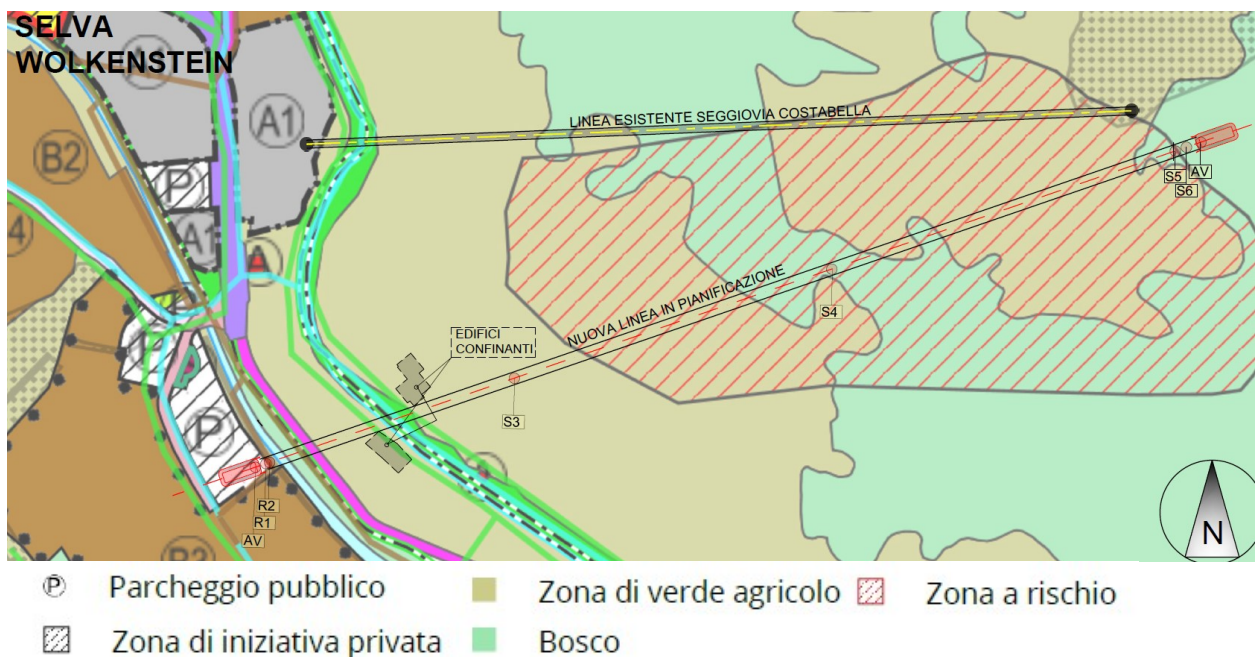


Figura 6: estratto PUC con linea funiviaria prevista (rosso)

3.2 Piano di settore impianti di risalita e piste da sci

L'impianto esistente COSTABELLA ricade nell'ambito di pianificazione 10 zona 05 Danterceppies – Passo Gardena del Piano di settore impianti di risalita e piste da sci della Prov. di Bolzano. La nuova linea in studio ricade solo in parte all'interno del piano e per questo

intervento viene richiesta una integrazione al Piano di settore impianti di risalita e piste da sci ai sensi dell'art. 9 bis del D.P.P. 3/2012.

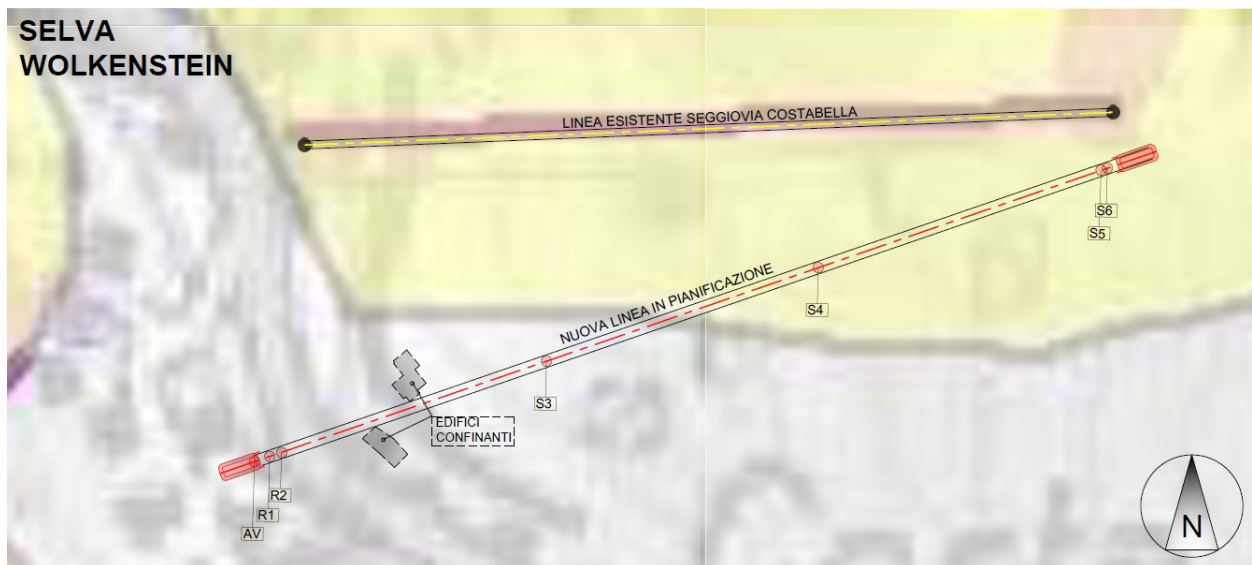


Figura 7: estratto dal Piano di settore impianti di risalita e piste da sci con linea funiviaria prevista (rosso)

I primi ca 230m di linea e la stazione di valle necessitano dell'inserimento nel piano di settore.

3.3 Piano paesaggistico

Nel piano paesaggistico la linea in progetto si colloca all'interno di zone urbane (a valle, e zone di bosco e verde agricolo per la linea e la stazione di monte).

La linea in progetto va a sostituire una linea esistente e, anche se non coincidente, si inserisce nel medesimo contesto e nelle immediate vicinanze di quella attuale.

A livello paesaggistico, con la nuova linea, si avrà il sorvolo di un tratto urbano (senza avere sorvolo di edifici) ma d'altro canto andrà demolito l'attuale sovrappasso stradale, funzionale all'accesso al piano di imbarco dell'attuale stazione di valle, e la linea funiviaria esistente.

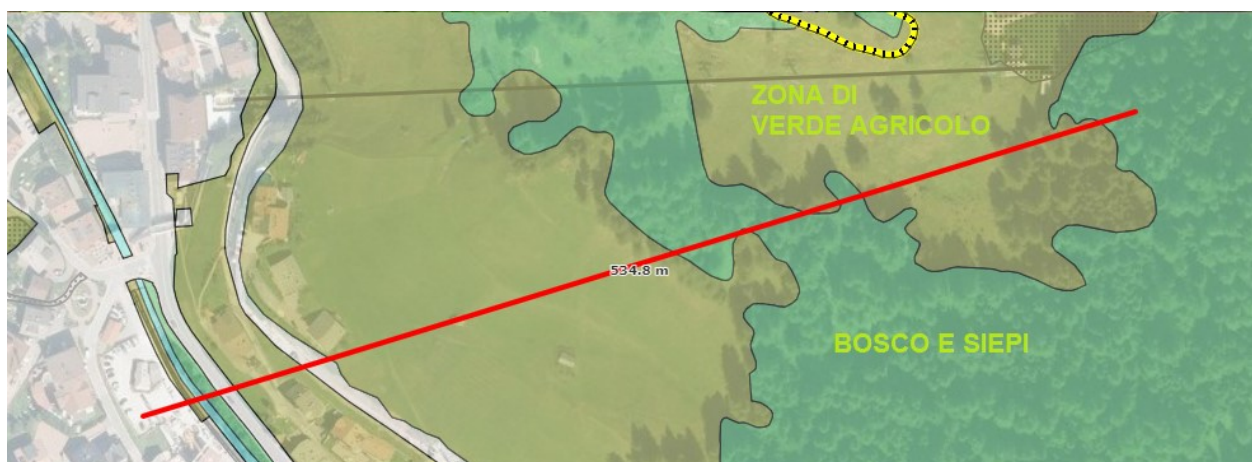


Figura 8: Estratto da Geobrowser - piano paesaggistico

La stazione di valle, collocata in ambito urbano, dovrà essere studiata in fase successiva in modo da integrarsi nel contesto in cui si inserisce e consentendo una riqualificazione di tutta l'area.



Figura 9: area nella quale è pensata la sistemazione della stazione di valle.

I sostegni previsti in linea, ad esclusione di quelli immediatamente adiacenti alle stazioni di valle e di monte, sono solamente due, limitando ulteriormente le strutture fisse di linea.

La stazione di monte è prevista nelle vicinanze di quella attuale ad una quota maggiore in modo da potersi inserire al disopra di un debole crinale in una posizione morfologicamente favorevole. Dal punto di vista paesaggistico, la stazione risulterà ben inserita.

Dal punto di vista paesaggistico si può dire che il nuovo impianto comporta la realizzazione di nuove stazioni e strutture di linea ma d'altro canto l'impianto attualmente esistente sarà demolito e quindi anche le relative stazioni e strutture di linea.

Non ci si aspetta una modifica sostanziale del paesaggio, anche una modifica di paesaggio relativa all'esbosco previsto per la nuova linea è molto limitato, allo stato attuale di progetto, per la realizzazione delle opere in progetto, si prevede un esbosco relativo ed una parte della linea (sorvolo) e all'area della stazione di monte, corrispondente ad una superficie di:

- Linea ca. 2.100 m²
- Stazione di monte ca. 600m²

3.4 Uso del suolo

Il piano di uso del suolo evidenzia le medesime indicazioni del piano paesaggistico.

La nuova linea funiviaria non va a modificare le zonizzazioni attuali.

La linea prevede solamente il sorvolo e per essa è previsto il taglio delle piante senza modifica di coltura.

Per la struttura di monte (stazione e zona imbarco/sbarco) sarà da definire l'area di occupazione in una fase successiva di progettazione, tenendo conto anche di eventuali raccordi con sciabili con la pista da sci esistente.

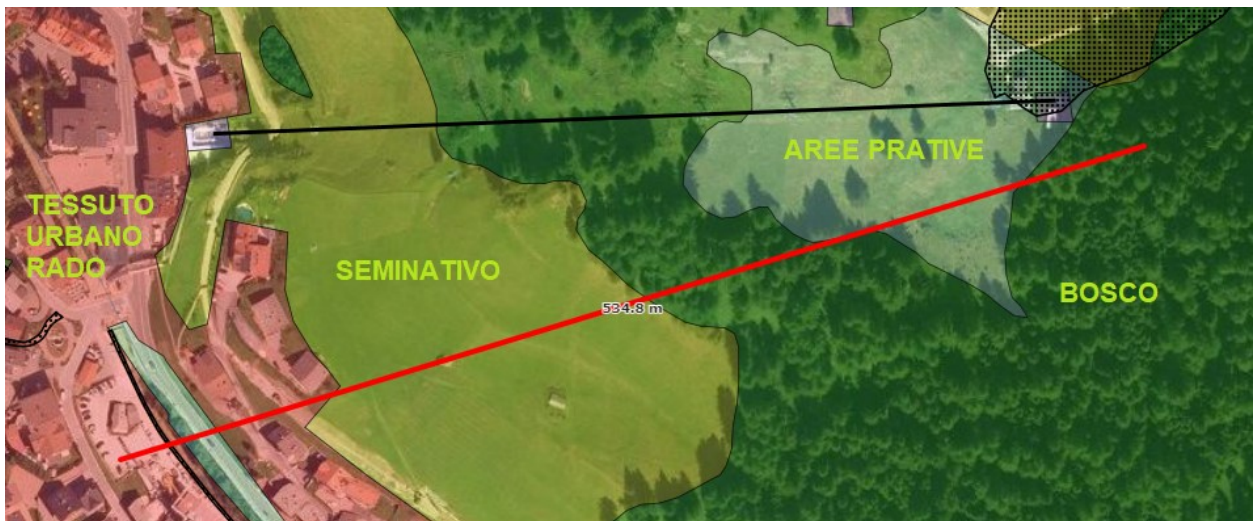


Figura 10: Estratto da Geobrowser – uso del suolo

3.5 Natura 2000

Le opere in progetto non ricadono all'interno di siti natura 2000 direttiva 92/43/CEE (fauna-flora-habitat).

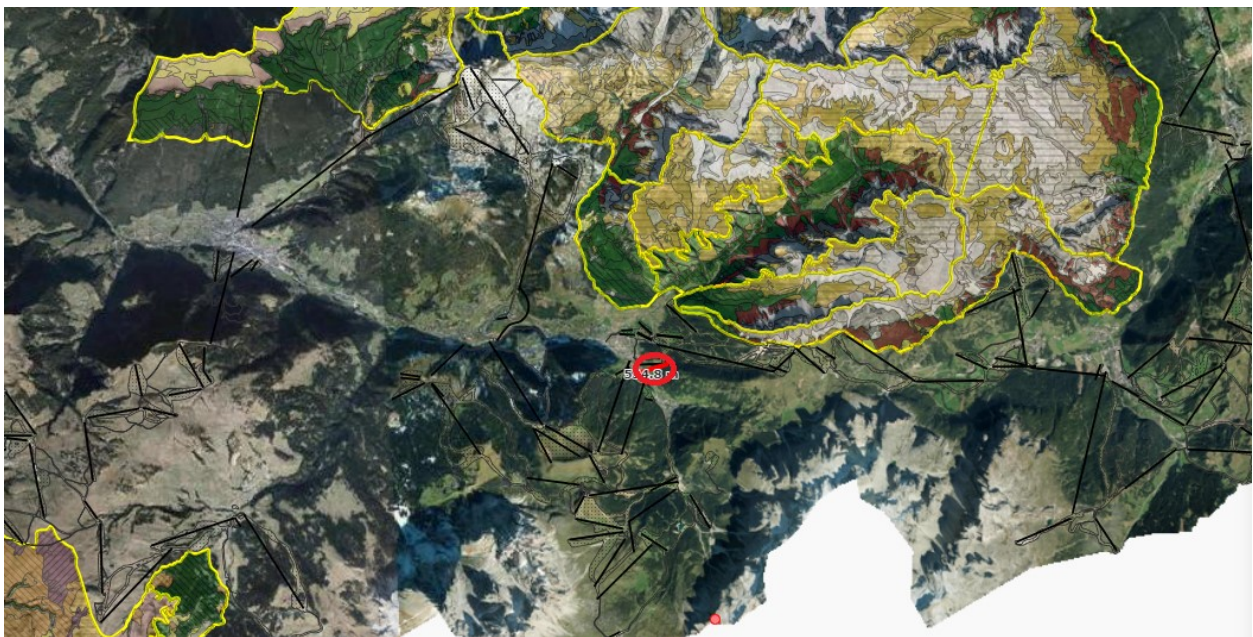


Figura 11: Estratto da geobrowser – siti natura 2000 habitat e unità di terra

3.6 Parchi naturali, parco nazionale

Le opere in progetto non rientrano in zone di parco naturale o nazionale.

3.7 Beni culturali

Si specifica che le opere in progetto si trovano in parte ad una quota al disopra dei 1.600 m s.l.m. con vincolo paesaggistico secondo l'art.142/d del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137.

3.8 Zone archeologiche

l'impianto in progetto prevede il sorvolo di una zona di interesse archeologico, tuttavia allo stato attuale di progetto non si prevedono strutture al suolo che vadano ad interessare queste aree.

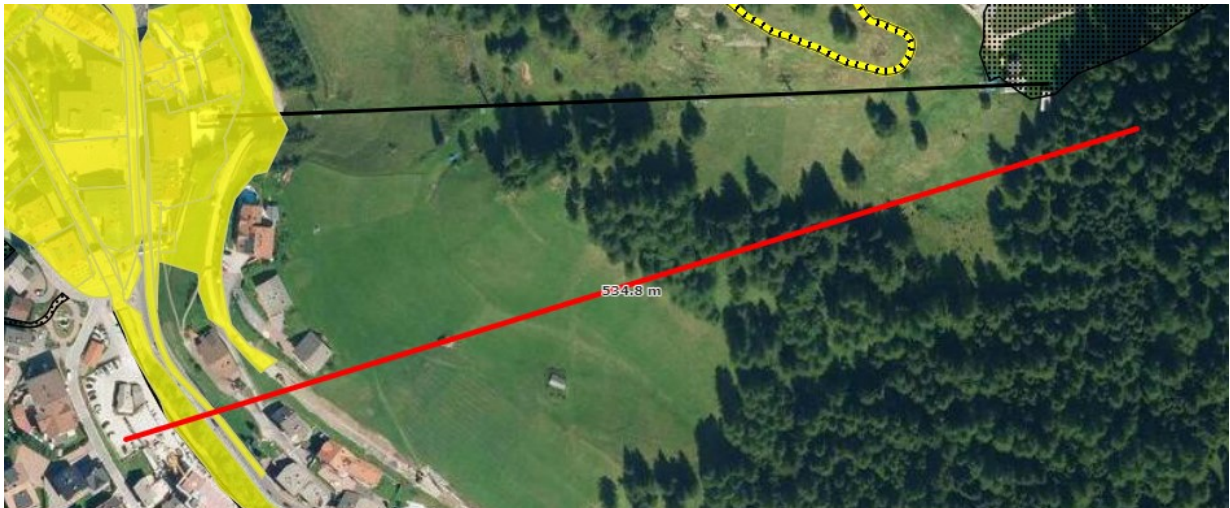


Figura 12: Estratto da Geobrowser, zone di interesse archeologico – piano paesaggistico

3.9 Zone di rispetto idrologico

l'impianto in progetto ricade in zona soggetta a vincolo idrogeologico forestale, non sono segnalati altri vincoli di tipo idrologico, non sono presenti sorgenti o aree di tutela.



Figura 13: Estratto da Geobrowser, vincolo idrogeologico forestale

3.10 Valanghe:

Le opere in progetto non sono inserite in zone di rischio valanghivo.

3.11 Frane:

Le opere in oggetto non sono interessate da frane.

3.12 Pericoli idraulici

Le opere in progetto non sono soggette a pericoli idraulici.

3.13 Piano delle Zone di Pericolo

La linea funiviaria si trova, **ad esclusione delle stazioni di valle e di monte**, all'interno di una zona di rischio geologico D.L. 180, 11.6.1998.

Per i sostegni di linea ricadenti all'interno della zona dovrà essere effettuato un approfondito studio geologico e dovranno essere prese le adeguate misure per la prevenzione del rischio e l'adeguata stabilizzazione delle fondazioni.

Come già riportato l'intera linea è esente da rischio frane e valanghe.



Figura 14: Estratto da Geobrowser, PZP

3.14 Direttiva 96/82/CE (Seveso)

Non ricorre per le opere in progetto.

3.15 Interferenze, attraversamenti, parallelismi

La linea funiviaria in studio prevede relativamente al primo tratto di linea il sorvolo delle seguenti infrastrutture nel rispetto di tutti i franchi normativi:

- Rio Gardena
- Strada statale S.S. 242
- Rete ciclabile sovracomunale
- Strade private di accesso

Non vi sono interferenze con linee aeree di servizi elettrici o telecomunicazioni.

Allo stato attuale di progettazione non sono individuate, per le installazioni fisse previste (stazioni e plinti dei sostegni), interferenze con infrastrutture urbane (acquedotto, fognatura, rete elettrica, ecc...)

La linea funiviaria in studio interessa le seguenti Particelle Fondiarie CC SELVA:

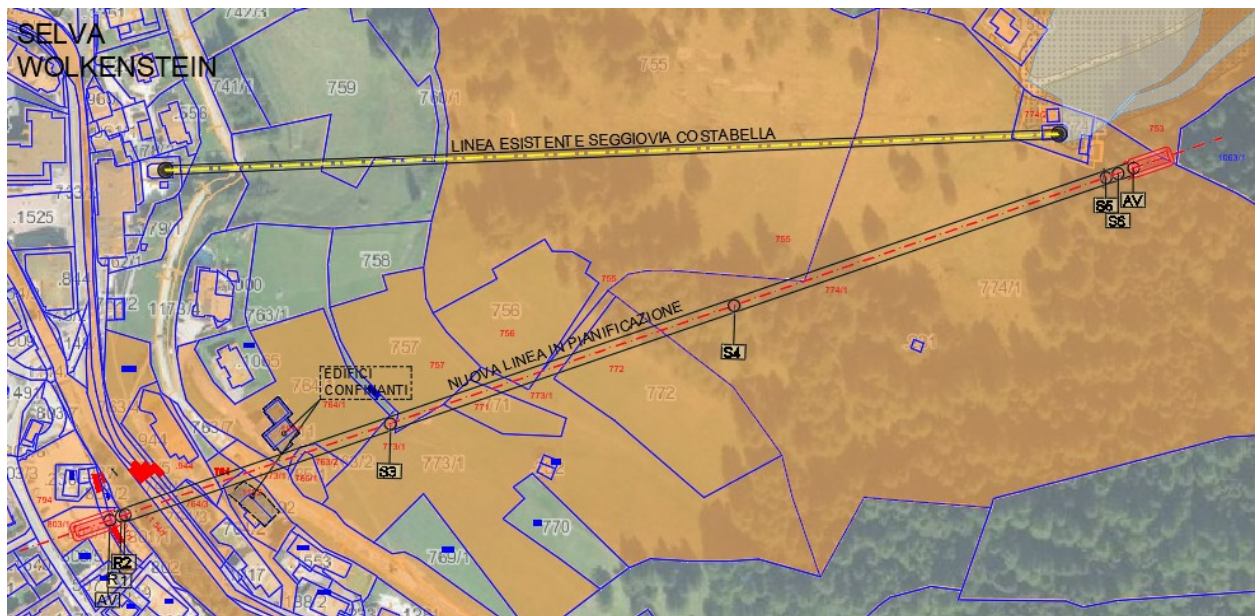


Figura 15: Estratto da Mappa catastale

CATASTO FONDIARIO - ELENCO PARTICELLE FONDIARIE/EDIFICILI INTERESSATE E INTESTATARI					
	p.f./p. e.	Occupazione suolo per impianto m ²		Intestatario	Luogo di nascita/Sede
Stazione a valle	803/1	ingombro stazione di valle, zone imbarco/sbarco, varie	350	Ferrario Franca	Cinisello Balsamo
	1156/ 1	ingombro stazione valle	48	Ferrario Franca	Cinisello Balsamo
	801/1	pali di avanzstazione e sorvolo	76	Ferrario Franca	Cinisello Balsamo
	801/2	parziale sorvolo	9	Ferrario Franca	Cinisello Balsamo
Linea impianto	1154/ 1	sorvolo edificio adiacente	215	Provincia Autonoma di BZ - Demanio Pubblico Ramo Acque	
	799/1 1	sorvolo	66	Comune di Selva di Val Gardena	
	1146/ 10	sorvolo	45	Provincia Autonoma di BZ - Demanio Pubblico Ramo Strade	
	763/5	sorvolo	28	Provincia Autonoma di BZ - Demanio Pubblico Ramo Strade	
	.944	sorvolo	140	Mussner Simon	Bolzano
	763/4	sorvolo	10	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena
	764/3	sorvolo	122	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena
	764/2	sorvolo	105	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena
	.1192	sorvolo edificio adiacente	100	Perathoner Carlo e Perathoner Emanuela Paula (Partita tavolare 1099 II)	Bressanone
	1173/ 1	sorvolo	193	Comune di Selva di Val Gardena	
	.1811	sorvolo edificio adiacente	21	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena
	764/1	sorvolo	510	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena
	765/1	sorvolo	54	Perathoner Carlo e Perathoner Emanuela Paula	Bressanone

	763/2	sorvolo	113	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena
	771	sorvolo	253	Senoner Ivo	Bolzano
	757	sorvolo	250	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena
	773/1	sorvolo + PALO 3	565	Senoner Ivo	Bolzano
	756	sorvolo	195	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena
	755	sorvolo	90	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena
	772	sorvolo	642	Senoner Ivo	Bolzano
Stazione monte	774/1	sorvolo + PALO 4-5-6 +stazione monte + eventuale magazzino interrato	3340	Senoner Ivo	Bolzano
	753	Stazione monte + zona sbarco	100	Perathoner Walter	Bressanone
	1063/ 1	sbarco + pista collegamento	ND	Comune di Selva di Val Gardena (Zona Boschiva)	

4. ALTERNATIVE

La ripianificazione della attuale linea funiviaria COSTABELLA è dovuta alla necessità di rinnovare l'impianto dal punto di vista tecnico, migliorando il servizio di trasporto e garantendo accessibilità e abbattimento delle barriere architettoniche.

Fin dalla realizzazione del primo impianto su questo versante (slittovia del 1938), si sono susseguite, più o meno sulla stessa linea, installazioni funiviarie via via più moderne al passo con l'evoluzione della tecnologia del settore e con lo sviluppo del turismo invernale della zona.

Per i motivi descritti nei precedenti paragrafi, la sostituzione dell'impianto esistente con uno di nuova tecnologia sulla stessa linea non è possibile sia per motivi di spazio (insufficiente per l'inserimento della stazione di valle e relativo imbarco) sia per motivi di accessibilità alla stazione di valle.

Lo spostamento della linea deve garantire la funzionalità di collegamento dell'attuale impianto risolvendo le attuali criticità relative all'accesso, al trasporto estivo, alla sicurezza degli sciatori, allo smaltimento del traffico di sciatori nei periodi di massimo afflusso.

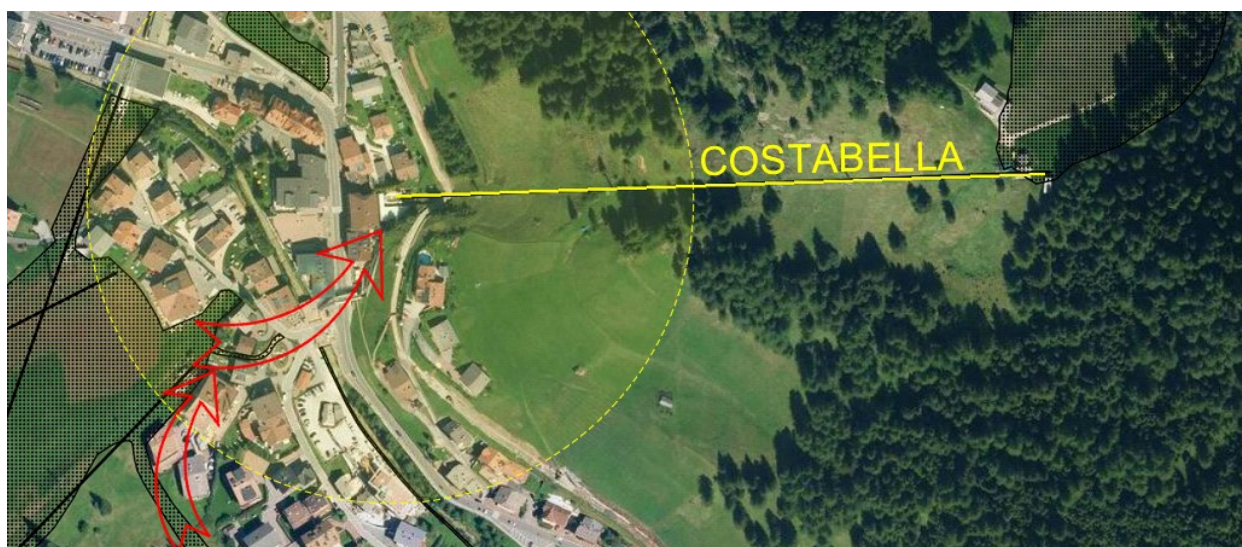


Figura 16: Estratto da Geobrowser – attuale linea COSTABELLA (giallo). Le frecce indicano le indicazioni dei collegamenti sciabili. In giallo l'areale urbano con distanza inferiore ai 200m dall'attuale stazione di valle.

Per ovvi motivi non è semplice, in un'area già urbanizzata, trovare degli spazi idonei, non solo all'inserimento della stazione di valle ma soprattutto al passaggio della linea funiviaria in modo che essa non interferisca pesantemente con gli edifici e le infrastrutture presenti.

L'analisi del versante COSTABELLA e dell'area urbana sviluppata al suo piede non dà grandi possibilità di posizionamento di una linea funiviaria che garantisca almeno il servizio attuale.

L'alternativa di progetto è l'unica che trova un inserimento fattibile sia dal punto di vista tecnico che urbano andando a migliorare tutti quegli aspetti legati all'accessibilità, sicurezza e utilizzo multi-stagionale attualmente indispensabili per l'impianto.

L'unica ALTERNATIVA a questo progetto è la variante ZERO ovvero il mantenimento dell'attuale impianto nella medesima posizione.

Ovviamente la variante ZERO può sussistere finché l'impianto attuale può ancora essere in grado di funzionare garantendo il rinnovo della vita tecnica ovvero il funzionamento in sicurezza per l'esercizio. Nel momento in cui non potrà più essere garantita questa funzionalità si ripresenterà la necessità di inserire un impianto di nuova tecnologia ricadendo nella problematica della collocazione dimensionale dell'impianto che viene affrontata in questa pianificazione.

Inoltre, la variante ZERO non risolve i problemi legati all'accessibilità e all'utilizzo in sicurezza dell'impianto nel periodo estivo.

5. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Il nuovo impianto COSTABELLA in progetto va a sostituire una seggiovia esistente con una cabinovia su una linea leggermente spostata ma che ricade nello stesso ambito ambientale.

Con la realizzazione del nuovo impianto viene contestualmente smantellato quello esistente pertanto, ad esclusione di una prima fase di cantierizzazione, a medio e lungo termine ci si aspetta che tale sostituzione porti, per il nuovo impianto, un impatto equiparabile a quello esistente, anzi ci si attende che il nuovo impianto sia più armonizzato all'interno del contesto urbanistico e paesaggistico, con un minor numero di sostegni in linea e un minore numero di veicoli in linea, diminuendo anche la rumorosità complessiva.

5.1 La diversità biologica

Con l'inserimento della nuova linea e lo smantellamento di quella esistente, non ci si attende un impatto forte sulla diversità biologica.

La prima parte di linea ricade in ambito urbanizzato e questo non influisce su questa componente.

La seconda parte della linea si inserisce in un ambito di prossimità all'area abitata ed interessa una zona di verde agricolo per la linea e di bosco per una breve parte di linea e nei pressi della stazione di monte in una fascia altimetrica tra i 1600 m s.l.m e i ca. 1765 m s.l.m.

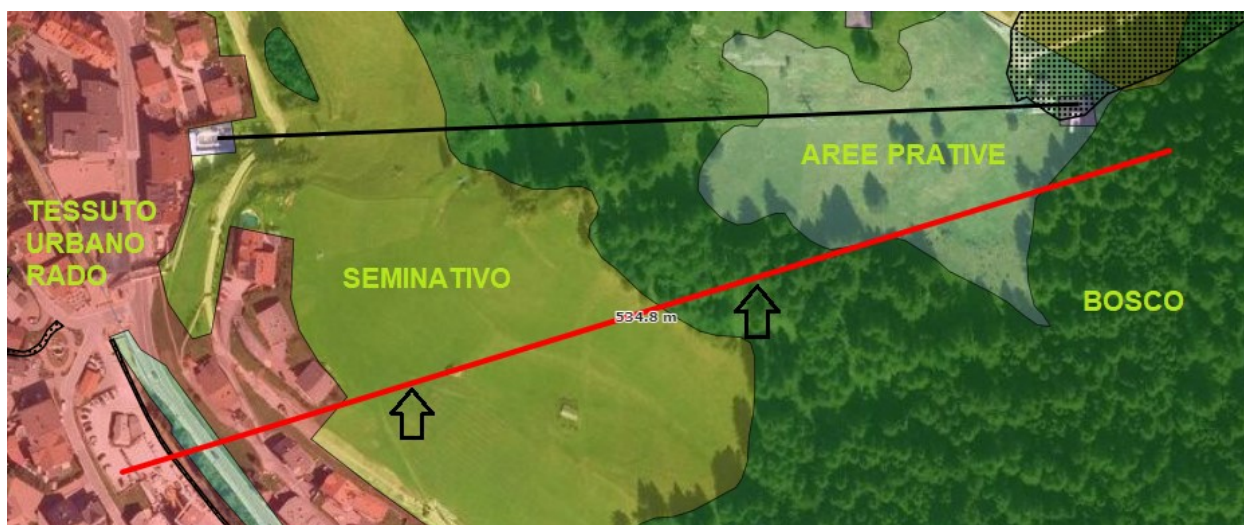


Figura 17: Linea funiviaria esistente (nero) e in progetto (rosso) con indicata la posizione dei due sostegni che interessano al parte centrale della linea.

Le strutture fisse dell'impianto riguardano le stazioni ed i sostegni di linea.

Si evidenzia in particolare che solamente due sostegni si trovano lungo la linea mentre gli altri sono tutti localizzati in corrispondenza delle due stazioni, quindi, ricadono nella cantierizzazione delle stazioni stesse.

Sicuramente in una fase di cantierizzazione, durante la demolizione del vecchio impianto e la contestuale realizzazione del nuovo, ci si attende una possibile alterazione in ambito biologico, le zone soggette a demolizione saranno oggetto di ripristino dei luoghi, le aree soggette alla realizzazione dei nuovi manufatti e fondazioni sicuramente saranno zone sottratte al territorio ma con la medesima incidenza di quelle attuali.

Gli accessi al cantiere saranno oggetto di ripristino al termine dei lavori.

In generale con l'inserimento del nuovo impianto e lo smantellamento di quello esistente non ci si attende una alterazione della diversità biologica rispetto allo stato attuale.

5.2 La popolazione

La nuova linea funiviaria in progetto interessa una prima fascia urbanizzata e passa attraverso (non sopra) ad edifici. La scelta della collocazione della stazione di valle, e conseguentemente della linea, è stata obbligata dall'esigenza di disporre di uno spazio idoneo per la realizzazione delle infrastrutture funiviarie di valle ed il passaggio della linea attraverso l'unico "corridoio" individuabile tra gli edifici esistenti nella zona urbanizzata.

Per l'abitato di SELVA e la sua popolazione questo impianto costituisce l'unico collegamento possibile per bypassare il paese e consentire il transito di sciatori all'interno dei circuiti transvallivi e SELLARONDA.

Inoltre, COSTABELLA il mezzo di trasporto che parte dal paese e consente ai residenti e agli ospiti di accedere, senza utilizzare altri mezzi, alla zona Danterceppies.

La sostituzione della seggiovia esistente con una cabinovia va ad agevolare in modo evidente il trasporto, migliorando in modo inequivocabile la modalità di accesso e garantendo, con cabine chiuse e capienti, il trasporto sicuro di bambini, di disabili e garantendo nel periodo estivo la mobilità con biciclette.

Presso la nuova stazione di valle c'è lo spazio sufficiente per poter sviluppare un concetto di viabilità integrata con un'area di scambio tra l'impianto e i mezzi pubblici (Bus) e privati (shuttle).

Sicuramente la linea funiviaria andrà ad interessare, con il suo sorvolo, un'area urbanizzata, ma per questo motivo non sono previsti sostegni adiacenti alle abitazioni ed il sorvolo è previsto ad un'altezza tale che l'impianto causi il minore disturbo.

Dal punto di vista normativo sono ampiamente rispettati i franchi rispetto agli elementi fissi di linea.

L'utilizzo di veicoli chiusi (cabine) con trasporto di sci all'interno, garantisce sicurezza nel sorvolo e consente di limitare la visuale verso il basso dalla cabina, rispettando la privacy delle abitazioni che si trovano più vicine alla linea.

5.3 La salute dei cittadini

La nuova linea funiviaria sostituisce una linea esistente. L'impianto funiviario è movimentato da motori elettrici, la stazione motrice è prevista a monte.

La rumorosità dell'impianto anche in zona urbana non sarà diversa da quella attuale, anzi, un impianto tecnologicamente più moderno, un minore numero di veicoli in linea, e un limitato numero di sostegni di linea va a diminuire globalmente la rumorosità rispetto all'attuale.

Non c'è nessun aspetto dell'impianto in progetto che possa essere correlato alla salute dei cittadini.

5.4 La fauna

La componente faunistica in quest'area è sempre stata condizionata dalla vicina presenza dell'insediamento umano.

Il nuovo impianto prevede la realizzazione della stazione a monte in una posizione non coincidente con quella dell'attuale stazione, ma nelle immediate vicinanze.

Questo comporterà, soprattutto in fase di realizzazione dell'impianto, un disturbo della fauna ma ci si attende che, già nel medio termine, l'intervento non comporterà un impatto permanente sulla fauna locale.

Lo spazio occupato dalla nuova stazione sarà compensato dalla demolizione e ripristino dell'area occupata dalla stazione di monte dell'attuale seggiovia.

Un eventuale aumento di portata oraria non comporterà un grande aumento di persone nel sito ma piuttosto una migliore gestione del flusso andando ad attenuare i picchi di afflusso.

Sicuramente un esercizio anche estivo potrà comportare un disturbo alla fauna.

5.5 La flora

Anche per la flora non ci si aspetta che il nuovo impianto in progetto abbia un impatto rilevante. La realizzazione della nuova linea prevede la contemporanea dismissione di quella esistente.

La superficie boscata che andrà ad essere ridotta per l'inserimento della nuova stazione di monte potrà essere compensata con un eventuale riforestazione di un'area equivalente come mitigazione e ripristino nella demolizione dell'impianto esistente.

5.6 Il suolo

La composizione del suolo e la morfologia del versante, allo stato attuale di studio, risulta assimilabile a quella interessata dall'attuale impianto.

Nella collocazione della stazione di monte del presente progetto, si è tenuto conto della zona di rischio geologico D.L. 180, 11.6.1998 che interessa tutto il versante Costabella al disopra dell'abitato di SELVA, la stazione di monte dell'impianto è quindi stata inserita più a monte al di fuori di quest'area in una zona morfologicamente favorevole all'inserimento senza dover apportare sostanziali movimenti terra.

Gli interventi di scavo e riporto per la realizzazione della stazione di monte saranno da quantificare con precisione nelle fasi successive di progetto, ma è già intuibile dal piano quotato, che la stazione potrà essere inserita in modo da gestire in modo appropriato la compensazione tra scavi e riporti.

Le fondazioni sia delle stazioni, sia dei sostegni di linea dovranno essere supportate da un approfondito studio geologico. Tuttavia, non ci si aspettano particolari criticità.

Nell'area non sono segnalate sorgenti e non ci sono corsi d'acqua o linee di impluvio significative.

5.7 L'acqua

Le opere in progetto prevedono la realizzazione della stazione di valle adiacente al Rio Gardena senza interessare l'alveo.

Sarà da definire, con opportuni approfondimenti, che non vi sia interferenza alcuna con zone di falda in relazione agli elementi fissi dell'impianto (stazioni valle e monte, sostegni).

Su tutta la linea e nell'area della stazione di valle non sono presenti corsi d'acqua, zone umide e sorgenti.

Per questo ci si aspetta che con i dovuti provvedimenti non vi sia alcun impatto sulle acque superficiali e sotterranee.

5.8 L'aria

L'impianto funiviario in progetto è movimentato da motori elettrici come peraltro l'impianto esistente che verrà dismesso e demolito contestualmente alla realizzazione di quello nuovo.

Non ci si attende alcun impatto sull'aria per le opere in progetto.

5.9 I fattori climatici

In considerazione anche di eventuali mutazioni climatiche nei prossimi anni, il presente progetto si prefigge esattamente l'obiettivo di aumentare la sostenibilità di questa linea:

continuare ad offrire un sistema di mobilità su fune che dal centro di SELVA possa portare direttamente turisti e residenti al di fuori dell'area urbanizzata anche nel periodo estivo, con una migliore accessibilità e con veicoli molto più confortevoli e sicuri.

Questo tipo di trasporto, ancora più se integrato nel sistema di mobilità pubblico, può rappresentare una valida alternativa al trasporto privato in valle.

5.10 i beni materiali

Il nuovo impianto in progetto andrà a rivalutare tutta l'area di valle migliorando il collegamento comprensoriale e creando un miglioramento nella mobilità locale.

Anche la configurazione urbanistica dell'area di valle potrà essere oggetto di rivalutazione. Sicuramente gli edifici attigui alla linea potranno avere un disturbo dal passaggio dell'impianto, tuttavia tale passaggio è studiato per arrecare minima visibilità ed interferenza con le abitazioni, mantenendosi molto aereo (alto rispetto agli edifici) e collocando gli elementi fissi dell'impianto più distante possibile dalle abitazioni.

6. MITIGAZIONI

Per le opere in progetto dovrà essere valutato con particolare attenzione l'inserimento delle stazioni nel territorio.

In, particolare per la stazione di valle nel contesto urbano, facendo le dovute considerazioni sia architettoniche sia in merito alla viabilità.

La stazione di monte dovrà essere studiata in modo da limitare i movimenti terra e prevedere una compensazione di scavi e riporti, il suo inserimento dovrà armonizzarsi con la morfologia locale in modo da limitare la visibilità delle strutture.

La riduzione della superficie boscata potrà essere compensata con la riforestazione sull'area dismessa dell'impianto da demolire in accordo con la locale stazione forestale.

Lungo la linea l'area boschiva soggetta a taglio non prevede il cambio di coltura, non sarà inibita la crescita boschiva che tuttavia dovrà rimanere allo stato tagliato lungo tutta la parte di sorvolo.

L'impianto da demolire dovrà prevedere gli opportuni ripristini con la rimozione di tutte le strutture e fondazione delle opere fisse, la ricomposizione delle scarpate che dovranno raccordarsi in modo continuo ed armonico con le scarpate naturali adiacenti ed il rinverdimento delle superfici con specie tipiche e sementi locali in modo da ricostruire la copertura vegetale locale.

Eventuali provvedimenti tecnici in relazione alla mitigazione della rumorosità dovranno essere attuati per esempio nella scelta dei componenti meccanici o elettromeccanici idonei alla riduzione della rumorosità in esercizio.

Nella cantierizzazione dovrà essere fatto un opportuno programma di monitoraggio e controllo delle fasi di realizzazione e di esercizio per consentire di tenere sotto controllo le fasi di lavoro, l'efficacia delle mitigazioni applicate, e di acquisire una serie di dati che potranno rappresentare una valida base tecnica per future progettazioni.

In fase di cantiere dovranno essere attuate delle verifiche sullo stato dei mezzi di trasporto e meccanici impiegati, dovranno essere fatte le valutazioni sulla cantierizzazione in base al disturbo che le fasi di progetto potranno dare alle componenti ambientali e dovrà di conseguenza essere attuata una opportuna programmazione dei lavori.

7. COMPENSAZIONI

In relazione alla grandezza delle opere in esame e al loro impatto sull'ambiente, saranno da valutare le compensazioni relative.

8. CONCLUSIONI E VALUTAZIONI

Il presente progetto di sostituzione dell'impianto funiviario esistente seggiovia COSTABELLA con una moderna cabinovia risulta necessario per motivi riconducibili principalmente ai seguenti aspetti:

- Adeguamento tecnico tecnologico e relativo alla sicurezza dell'impianto;
- Accessibilità alla stazione di valle ed eliminazione delle barriere architettoniche;
- Miglioramento dei collegamenti sciabili transvallivi e all'interno del circuito SELLARONDA;
- Utilizzo dell'impianto anche nel periodo estivo come mobilità alternativa ad integrata.

La necessità di dislocare l'impianto su una linea diversa dell'attuale deriva da esigenze di carattere dimensionale (un impianto di nuova tecnologia non può essere collocato negli spazi dell'attuale stazione di valle) ma soprattutto per motivi di accessibilità degli utenti all'impianto.

Il presente progetto tiene quindi conto della necessità di rinnovamento tecnico funiviario ma al contempo coglie l'esigenza manifestata negli anni di migliorare sostanzialmente il collegamento con impianti e piste posti sul lato orografico opposto, riqualificando tutta un'area e consentendo di sviluppare in modo razionale un nodo di viabilità sviluppando una stazione di interscambio tra l'impianto e i mezzi pubblici o i mezzi di navetta e quindi decongestionare il traffico in paese e sviluppare una nuova modalità di viabilità alternativa anche nella stagione estiva.

In generale il nuovo impianto va a sostituire quello esistente anche se non sulla stessa linea, comunque sullo stesso versante e ambito ambientale.

Nel passaggio in area urbana la nuova linea va effettivamente a sorvolare una zona abitata ma sempre all'interno di un "corridoio" non edificato, rispettando tutti i franchi previsti da normativa e tenendo una linea particolarmente alta in modo da arrecare minore disturbo possibile.

Anche i sostegni di linea sono collocati ad una distanza tale da arrecare il minimo disturbo.

Tale compromesso è comunque compensato dal fatto che tutta la zona di valle avrà una riqualificazione in termini di servizi e di riconfigurazione urbanistica.

Dal punto di vista ambientale la nuova linea sostituisce una esistente, dove le stazioni andranno a occupare aree e terreni, le equivalenti aree derivanti la dismissione del vecchio impianto verranno ripristinate andando a compensare completamente gli interventi.

Dal punto di vista paesaggistico in linea le opere fisse (sostegni) sono minimi, in totale sono previsti sei sostegni dei quali i primi due (sostegno 1 e 2) sono immediatamente adiacenti alla stazione di valle mentre gli ultimi due (sostegno 5 e 6) sono di avanstazione ovvero adiacenti alla stazione di monte.

In pratica in linea saranno evidenti solamente 2 sostegni contro gli attuali 4 della linea esistente. Inoltre l'utilizzo di veicoli chiusi (cabine 10 posti) al posto di seggiole quadriposto consente l'imbarco di più persone per ogni veicolo diminuendo così il numero di veicoli in linea. Ancora meno veicoli sono previsti nell'esercizio estivo con portata oraria minore.

Il presente progetto è soggetto a studio di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza della Provincia Autonoma di Bolzano ai sensi della Legge Provinciale n. 17 del 13 ottobre 2017 e DL n.152 del 3 aprile 2006 all. IV art. 7 - Progetti di infrastruttura lettera c) *“piste da sci di lunghezza superiore a 1,5 km o che impegnano una superficie superiore a 5 ettari nonche' impianti meccanici di risalita, escluse le sciovie e le monofuni a collegamento permanente aventi lunghezza inclinata non superiore a 500 metri, con portata oraria massima superiore a 1800 persone”*.

VORPROJEKT

VERLEGUNG DER TRASSE DES SESSELLIFTES "COSTABELLA"

SOMMARIO

1.	PROJEKTZIELE.....	3
2.	REFERENZRAHMEN FÜR DAS PROJEKT	4
2.1	Beschreibung des gewählten Standorts.....	6
2.2	Technische Merkmale des Systems.....	7
3.	PROGRAMMISCHER REFERENZRAHMEN	9
3.1	Urbanistische Referenzen.....	9
3.2	Fachplan für Aufstiegsanlagen und Skipisten	9
3.3	Landschaftsplan	10
3.4	Flächennutzung	11
3.5	Natura 2000	12
3.6	Naturparks, Nationalpark	12
3.7	Kulturelles Erbe	12
3.8	Archäologische Zonen	13
3.9	Wasserschutzgebiete	13
3.10	Lawinen	13
3.11	Erdrutsche	13
3.12	Hydraulische Gefährdungen.....	14
3.13	Gefahrenzonenplan	14
3.14	Richtlinie 96/82/EG (Seveso).....	14
3.15	Interferenzen, Kreuzungen, Parallelismen.....	14
4.	ALTERNATIVE	16
5.	UMWELTSPEZIFISCHER REFERENZRAHMEN.....	17
5.1	Biologische Vielfalt	17
5.2	Die Bevölkerung	18
5.3	Die Gesundheit der Bürger	19
5.4	Fauna.....	19
5.5	Flora	19
5.6	Der Boden	20
5.7	Wasser	20
5.8	Die Luft.....	20

5.9	Klimatische Faktoren	20
5.10	Materielle Vermögenswerte	21
6.	MILDERUNGEN	21
7.	AUSGLEICHENDE AKTIONEN	22
8.	SCHLUSSFOLGERUNGEN UND BEWERTUNGEN	22

Bei diesem Projekt handelt es sich um den Bau einer neuen Seilbahnanlage als Ersatz für die bestehenden COSTABELLA-Sesselbahn in der Gemeinde Wolkenstein in Gröden, mit einer

Änderung und Verlegung der derzeitigen Strecke. Die bestehende COSTABELLA-Anlage befindet sich im Planungsgebiet 10 Zone 05 Danterceppies - Grödnerjoch des Sachplans für Aufstiegsanlagen und Skipisten der Provinz Bozen.

Die untersuchte Neubaustrecke liegt nur teilweise innerhalb des Plans und für diesen Eingriff ist ein Antrag auf Integration des Sektorenplans für Skilifte und Skipisten gemäß Art. 9 bis des D.P.P. 3/2012 nötig, was die Erstellung der Durchführbarkeitsstudie zusammen mit dem UMWELTBERICHT gemäß Art. 5 der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 mit sich bringt.

1. PROJEKTZIELE

Die Firma COSTABELLA Srl, die seit Jahren die gleichnamige Sesselbahn in Wolkenstein in Gröden betreibt, beabsichtigt, die Anlage an die modernen Standards des Wintertourismus anzupassen und prüft die Möglichkeit, die bestehenden Sesselbahn durch eine kuppelbare Gondel mit einer Kapazität von 10 Sitzplätzen und einer Stundenleistung von 2600 P/h zu ersetzen.

Die COSTABELLA-Anlage ist eine historische Anlage, die seit dem ersten Sessellift im Jahr 1957 (aber noch früher mit dem Schlittenlift von 1938) die Skifahrer direkt vom Dorf Wolkenstein in Gröden am Costabella-Hang in die Gebiete Danterceppies und Risaccia bringt und die einzige Seilbahnverbindung ist, die es den Skifahrern ermöglicht, sowohl vom Grödnertal als auch vom Sellajoch kommend, weiter nach Gröden und ins Gadertal zu fahren.

Die aktuelle Anlage hat die folgenden Eigenschaften:

LIFT WOLKENSTEIN IN GRÖDEN-COSTABELLA - Sesselbahn					
Konzession	Talhöhe m a.s.l.	Lang. Incl. m	Fahrzeugkapazität	Vel. Max. m/s	Stünd. durchfluss p/h
CS57m	1577	477	4	3	2200

Wie alle Einrichtungen, die aus touristischen Gründen für die Verbindung der Dörfer im Tal mit den Bergen unentbehrlich geworden sind, musste sich auch COSTABELLA im Laufe der Jahre an die Entwicklung des Tourismus und damit an die urbanistische Entwicklung des Tals anpassen und einen Weg finden, um diesen lebenswichtigen Verbindungsdienst für Wolkenstein zu gewährleisten, das sich in einem hoch entwickelten Tourismusgebiet befindet.

Das Projekt zum Austausch der aktuellen Anlage hat daher folgende Ziele:

- Weiteres Sicherstellen des aktuellen Anschlussverkehrs durch Verbesserung der Standards für Fahrgastkomfort und Sicherheit;
- Anpassung der Anlage an moderne Seilbahntechnik;
- Verbesserung des Verbindungsnetzes innerhalb der talübergreifenden Skikreise und den Austausch mit anderen öffentlichen und privaten Transportsystemen;
- Angebot eines alternativen Mobilitätsdienstes einschließlich Fahrradtransport in der Sommerzeit, der derzeit nicht aktiv ist;

2. REFERENZRAHMEN FÜR DAS PROJEKT

Gegenwärtig ist die COSTABELLA-Anlage eine strategische Verbindung in großem Umfang und ist in der Tat in den stündlichen SELLARONDA-Skikreislauf und in die talübergreifende Verbindung zwischen Gröden und Gadertal eingebunden. Außerdem ermöglicht sie den Gästen und Einwohnern des Dorfes, direkt zum Dantercepies-Gebiet, zur Risaccia und zu den Schulcamps zu gelangen, ohne Fahrzeuge oder Shuttles zu benutzen, indem sie direkt von den Häusern und Hotels aus zu Fuß zu gehen.



Abbildung 1: COSTABELLA-Anlage (gelb) innerhalb der Skikarte

Die Anlage ist unzureichend, um die Spitzen des Skifahrerverkehrs zu bewältigen, vor allem während der Stunden und Zeiträume des maximalen Zustroms, außerdem ist die Lage der Talstation nicht sehr funktionell in der Verbindung zwischen den Pisten und der Anlage und ist der einzige kritische Verbindungs-"Knoten" innerhalb des Sellaronda-Rings geblieben.



Abbildung 2: Aktueller Zugang zur Sesselbahn COSTABELLA

Das derzeitige System, obwohl es sich um eine Sesselbahn mit automatischer Kupplung handelt, ist bereits veraltete Technologie im Vergleich zum Standard-Tourismus in der Gegend, was daher ineffizient, nicht geeignet für den Transport von Kindern, nicht funktional für die mögliche Nutzung im Sommer ist.

Der Ersatz durch eine neue Anlage impliziert die Verlegung der Seilbahnlinie aufgrund mehrerer technischer und funktioneller Aspekte, insbesondere aufgrund der Lage der derzeitigen Talstation:

- die Einfügung einer neuen Anlage (Gondelbahn), die sowohl für den Transport von Skifahrern als auch von Fahrrädern geeignet ist, ist am derzeitigen Standort der Talstation aus Platzgründen (Größe der Struktur und des Einstiegsbereichs) technisch nicht möglich;
- Die derzeitige Talstation hat erhebliche Probleme beim Zugang der Benutzer und stellt eine unüberwindbare architektonische Barriere für Behinderte dar. Diese Probleme im Zusammenhang mit dem derzeitigen Zugang können nur durch eine Verlegung des Stationsstandorts gelöst werden.

Aus diesem Grund impliziert der Ersatz der bestehenden Anlage zwangsläufig die Verlegung der Talstation und damit der gesamten Strecke. Nach einer eingehenden Analyse des Gebietes in der Nähe der jetzigen Talstation und der Bewertung aller Aspekte bezüglich der notwendigen Flächen und der Machbarkeit einer Seilbahnlinie in einem urbanisierten Gebiet kamen wir zu dem Schluss, dass die einzige Möglichkeit, eine neue Linie mit der gleichen Verbindungsfunktion zu realisieren, darin besteht, die Talstation und folglich die Seilbahnlinie, auf die gegenüberliegende Seite der Strada Statale und des Rio Gardena, auf der Höhe des nicht bebauten Gebiets neben der Strada Ciampinei zu verlegen, um die Interferenz im bebauten Gebiet und Strukturen der urbanisierten Gegend so weit wie möglich zu begrenzen.

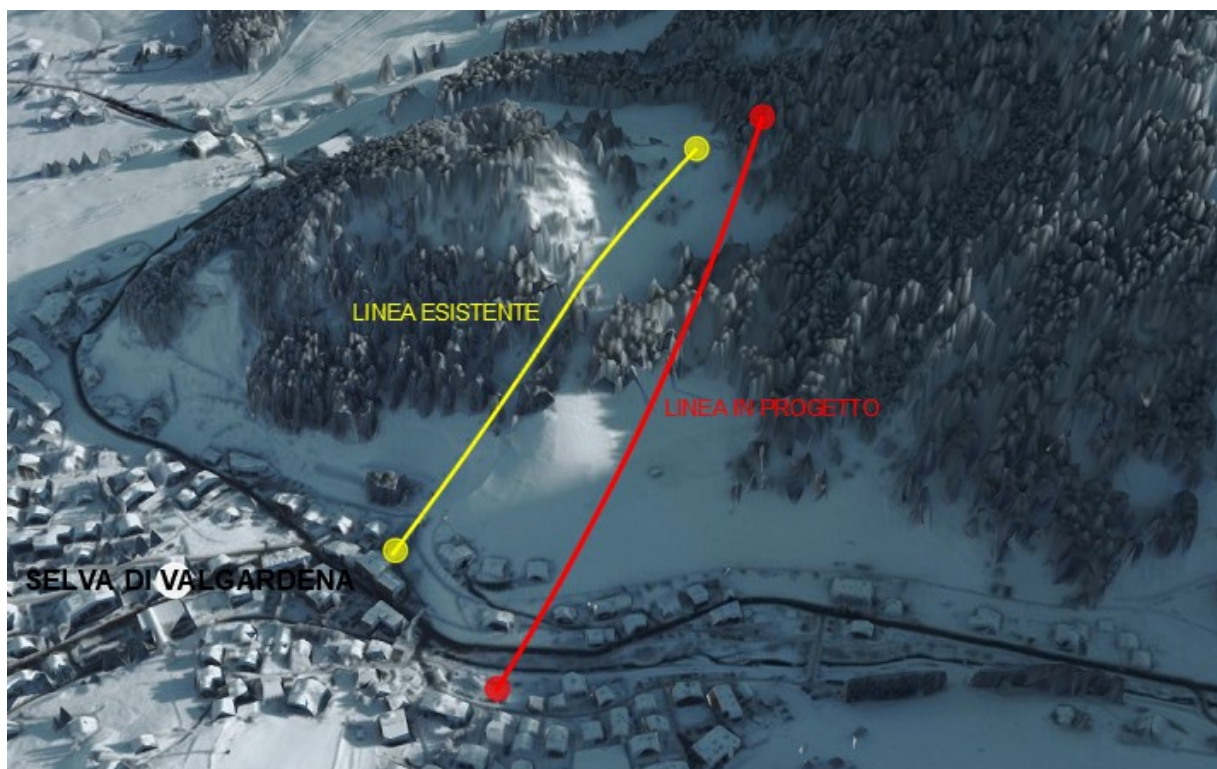


Abbildung 3: Costabella-Hang, Position der bestehenden Anlage (gelb) und untersuchte Linie (rot)

Das Projekt sieht daher die Einfügung einer neuen Seilbahnlinie (10er-Gondel) als Ersatz für die bestehende vor, mit Verlegung der Talstation und folglich der Linie und der Bergstation. Die Bergstation soll auf einer Höhe von ca. 1762 m ü. NN, also 14 Meter höher als die jetzige (1748 m ü. NN), über einem Bergrücken errichtet werden, um die Aushubarbeiten für das Einbringen der Station und der Speichereinrichtungen so weit wie möglich zu begrenzen. Die Talstation ist mit Einstieg in einer Höhe von ca. 1565 m ü. NN auf Höhe der angrenzenden Straße geplant. Diese Position ist viel besser geeignet für das Einsteigen sowohl von Skifahrern im Winter als auch von Fußgängern und Radfahrern im Sommer. Durch den Wegfall der Straßenüberquerung ist sie für die Skiverbindungen des Tals und der SELLARONDA wesentlich funktionaler.



Abbildung 4: Skipisten, Pisten-Verlegung/Anlage, in gelb Zugang zur bestehenden Anlage, in rot Zugang zur untersuchten Anlage



2.1 Beschreibung des gewählten Standorts

Die neue untersuchte Linie befindet sich im gleichen Kontext wie die aktuelle Linie mit Abfahrt im urbanisierten Gebiet und Ankunft auf der gleichen Seite Costabella.

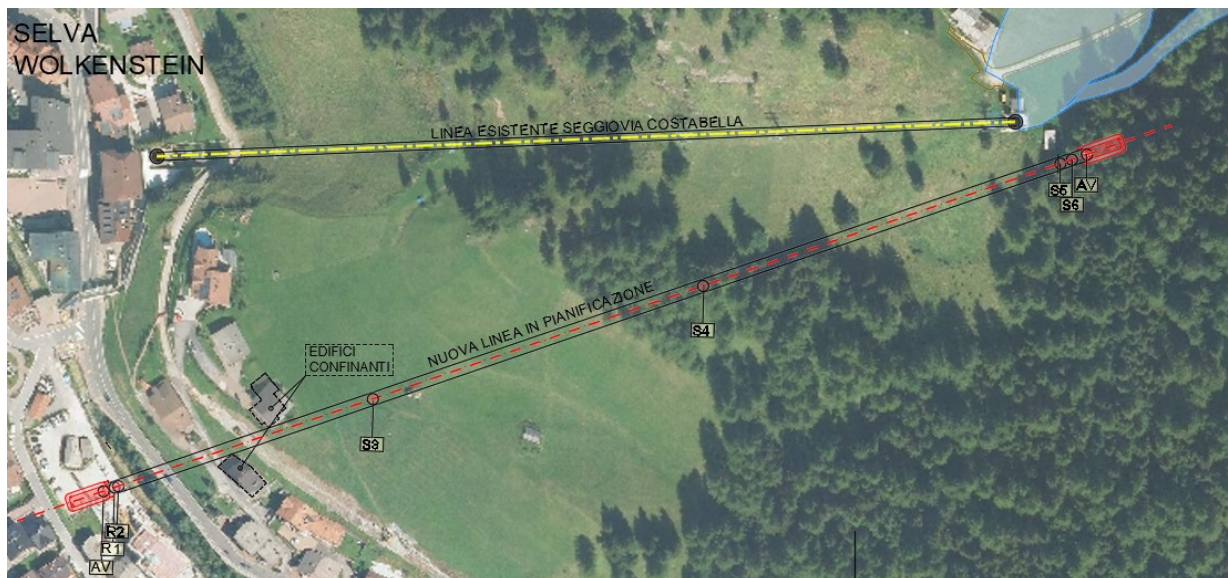


Abbildung 5: Vergleich auf Orthofoto zwischen bestehender und zu untersuchender Linie.

Die Anlage bleibt mit Ankerfunktion (Anschluss ohne direkte Eintrittsbahn).

Die neue Position der Talstation bedeutet, dass sich auch die Position der Bergstation ändern wird.

Für die Bergstation wurde entschieden, sich von der bestehenden geologischen Risikozone zu entfernen, außerdem reduziert der Standort auf der Spitze des begrenzten Bergrückens, der vor der jetzigen Station auf einer Höhe von ca. 1768 m über dem Meeresspiegel identifiziert wurde, die Erdarbeiten für das Einbringen der Seilbahnstation und der Speicherbauwerke durch Ausgleichsgrabungen und Aufschüttungen.

Es sind 6 Streckenstützen geplant, von denen sich jedoch zwei in unmittelbarer Nähe der Talstation und 2 in der Nähe der Bergstation befinden. Daher befinden sich nur 2 Stützen tatsächlich entlang der Linie.

Für die skifahrbare Verbindung mit der bestehenden Costabella-Piste ist ein kurzes Pistenstück vom Landebereich der neuen Anlage bis zur bestehenden Piste vorzusehen.

Sicherlich impliziert die Einfügung einer Anlage eine urbanistische Anpassung, die in diesem Fall eine Requalifizierung des gesamten Talbereichs und des Straßensystems begünstigt.

Mit Ausnahme des ersten Abschnitts verläuft die Linie überwiegend über Wiesen und für einen kurzen Abschnitt auch über Waldgebiete, in denen nur wenig Wald gerodet werden soll.

2.2 Technische Merkmale des Systems

Bei der untersuchten Seilbahnanlage handelt es sich um eine Gondelbahn mit geschlossenen Fahrzeugen für 10 Personen und einer Stundenleistung von 2600 P/h mit einer Umlenkstation unten auf ca. 1565 m ü. M. und einer Antriebsstation oben auf ca. 1768 m ü. M.

Die geplante Schräglänge beträgt ca. 535m, der Fahrzeugabstand in der Linie beträgt 70m.

Die geschlossenen Fahrzeuge ermöglichen eine bessere Nutzung der Anlage, indem sie insbesondere das Einsteigen von Kindern erleichtern und die Befüllung der Fahrzeuge zu Spitzenzeiten optimieren.

Der Einsatz von geschlossenen und geräumigen Fahrzeugen ermöglicht auch den Transport von Menschen mit Behinderungen.

Die Kapazität der Kabinen (10 Sitzplätze) begrenzt die Anzahl der Fahrzeuge auf der Strecke, was die Sicherheit der Fahrgäste erhöht und eine größere Diskretion bei der Durchfahrt durch den ersten urbanen Abschnitt gewährleistet.

Die Seilbahnlinie der neuen Generation ermöglicht eine minimale Verwendung von Stützen in der Linie, wodurch die visuelle Auswirkung auf das Territorium reduziert wird.

Auch im Hinblick auf den Geräuschpegel der Stationen und der Linienrollen ermöglichen die neuen Technologien eine drastische Reduzierung der akustischen Belastung.

Das System ist mit einer Betriebsgeschwindigkeit von 5m/s vorgesehen, etwas niedriger als die normalerweise für diese Art von System verwendete; diese leichte Einschränkung ermöglicht es, Stationen mit kleineren Abmessungen zu installieren und den Geräuschpegel weiter zu begrenzen.

In der gegenwärtigen Phase des Projekts sind die berücksichtigten Stationen vom Typ Standard-Seilbahn, in den folgenden Phasen des Projekts wird die Architektur der Stationen und ihre beste Einfügung in den Kontext, in dem sie sich befinden, genau umrissen werden.

Mit Ausnahme der Stützpfeiler in der Nähe der Stationen werden nur zwei Türme, die so weit wie möglich von bestehenden Gebäuden entfernt sind, auf der Strecke für die Ein- und Ausfahrt der Fahrzeuge vorgesehen.

Die Linie der Anlage verläuft nicht oberhalb von Gebäuden, sondern nur daneben und in einer solchen Fahrzeughöhe, dass sie allen Normen entspricht und sehr diskret ist.

Nachfolgend die Tabelle mit den wichtigsten technischen Daten der untersuchten Anlage im aktuellen Auslegungszustand:

UNTERSUCHTE SEILBAHNLINIE

DATI TECNICI TECHNISCHE DATEN			
UBICAZIONE MOTRICE LAGE ANTRIEB		MONTE BERG	
UBICAZIONE TENDITRICE LAGE SPANNUNG		VALLE TAL	
SENSO DI ROTAZIONE FAHRTRICHTUNG		ORARIO UHRZEIGERISINN	
LUNGHEZZA ORIZZONTALE (AV-AM) HORIZONTALE LÄNGE		495.95	m
DISLIVELLO HÖHENUNTERSCHIED		194.00	m
LUNGHEZZA SVILUPPATA (AV-AM) SCHRÄGE LÄNGE		534.70	m
DIAMETRO FUNE SEILDURCHMESSER		48	mm
POTENZA A REGIME DAUERLEISTUNG		382	kW
POTENZA IN AVVIAMENTO ANFAHRLEISTUNG		429	kW
TENSIONE NOMINALE SPANNKRAFT		580	kW
PORTATA FÖRDERLEISTUNG		2600	p/h
VELOCITÀ IMPIANTO FAHRGESCHWINDIGKEIT		5	m/s
EQUIDISTANZA TRA I VEICOLI FAHRZEUGABSTAND		69.23	m
INTERVALLO TRA I VEICOLI FOLGEZEIT		13.85	s
NUMERO TOTALE DEI VEICOLI FAHRZEUGANZAHL		24	
TEMPO DI PERCORRENZA FAHRZEIT		1'47"	

3. PROGRAMMISCHER REFERENZRAHMEN

Die geplante neue Anlage impliziert eine Verlegung der Linie von der bestehenden Anlage, während sie im gleichen territorialen Kontext bleibt.

Im folgenden Abschnitt wird die Einbeziehung der Arbeit in das Projekt in Bezug auf die Akte der territorialen Planung und Programmierung untersucht.

Zu diesem Zweck wurden die von der Autonomen Provinz Bozen über das Portal Geobrowser zur Verfügung gestellten Daten verwendet.

3.1 Urbanistische Referenzen

Im Bebauungsplan der Gemeinde Wolkenstein in Gröden sieht die neue Strecke die Einfügung der Talstation in ein unbebautes Gebiet vor, das derzeit als öffentlicher Parkplatz gestaltet ist, während die Strecke und die Bergstation am gleichen Hang wie die bestehende Anlage liegen.

Auf dem zweiten Streckenabschnitt ist ein geologisches Risikogebiet vorhanden, die Bergstation wurde außerhalb dieses Gebietes platziert.

Die Linie geht über keine Gebäude, die Passage im bebauten Bereich hält die von den Vorschriften geforderten Abstände und Grenzwerte voll ein.

Das Überqueren von Wasserläufen und Straßen garantiert die vorgeschriebenen Franken.

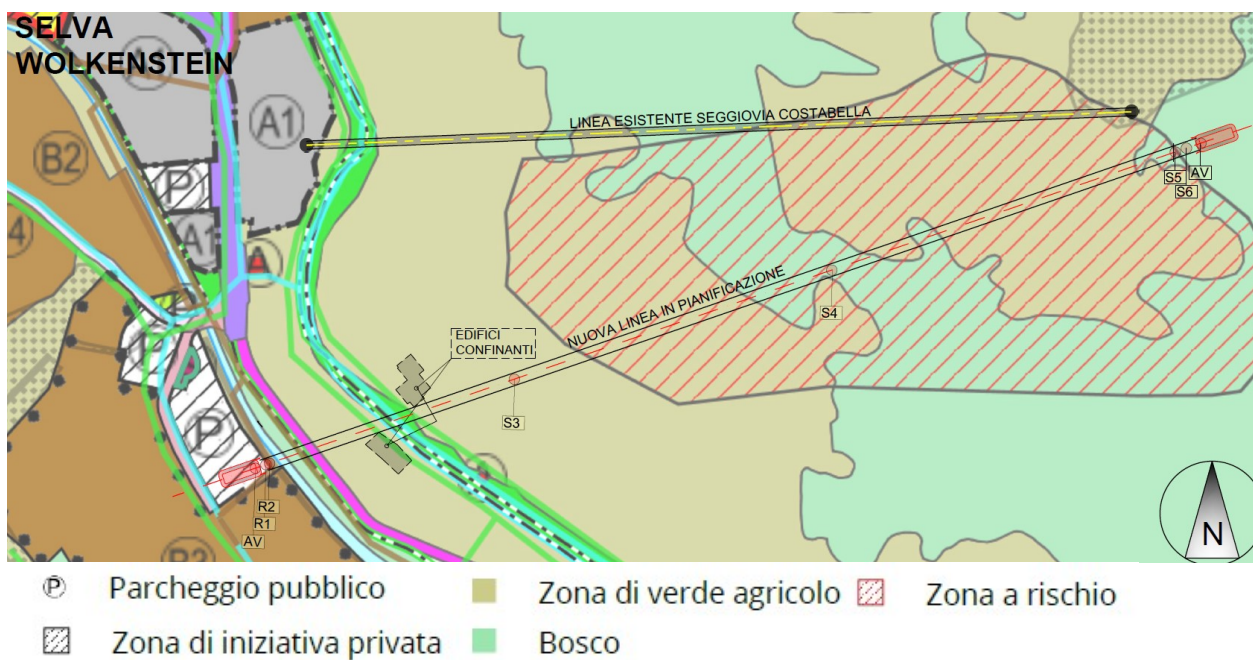


Abbildung 6: PUC-Ausschnitt mit geplanter Seilbahnlinie (rot)

3.2 Fachplan für Aufstiegsanlagen und Skipisten

Die bestehende Anlage COSTABELLA befindet sich im Planungsgebiet 10 Zone 05 Danterceppies - Grödnerjoch für Aufstiegsanlagen und Skipisten der Provinz Bozen. Die zu untersuchende Neubaustrecke liegt nur teilweise innerhalb des Plans und für diesen Eingriff **wird eine Einbindung in den Sachplan für Seilbahnanlagen und Skipisten gemäß Art. 9 bis des Präsidialdekrets 3/2012 angefordert.**

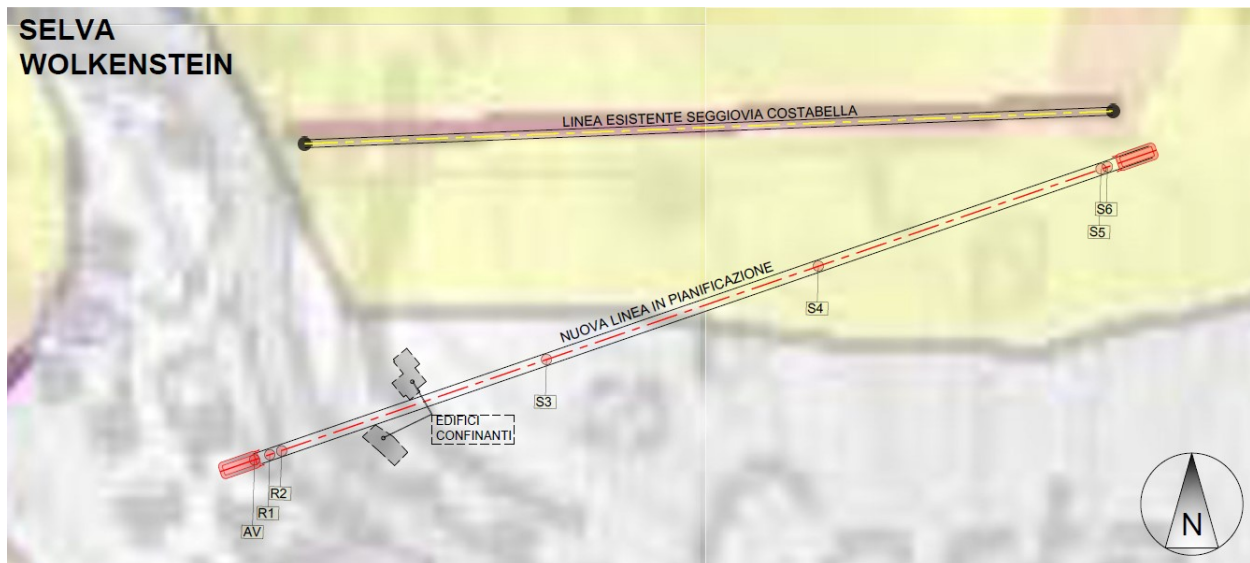


Abbildung 7: Auszug aus dem Sektorenplan Seilbahnanlagen und Skipisten mit geplanter Seilbahnlinie (rot)

Die ersten ca. 230m der Strecke und die Talstation müssen in den Sachplan aufgenommen werden.

3.3 Landschaftsplan

Im Landschaftsplan liegt die geplante Linie innerhalb von Siedlungsgebieten (im Tal, sowie Wald- und landwirtschaftliche Grünflächen für die Linie und die Bergstation).

Die geplante Linie ersetzt eine bestehende Linie und wird, auch wenn sie nicht übereinstimmt, im gleichen Kontext und in unmittelbarer Nähe der aktuellen Linie eingefügt.

Aus landschaftlicher Sicht wird die neue Linie ein Stadtgebiet überqueren (ohne über Gebäude zu gehen), aber auf der anderen Seite wird es notwendig sein, die derzeitige Straßenüberführung abzureißen, die für den Zugang zur Einstiegsebene der derzeitigen Talstation funktional ist, sowie die bestehende Seilbahnlinie.

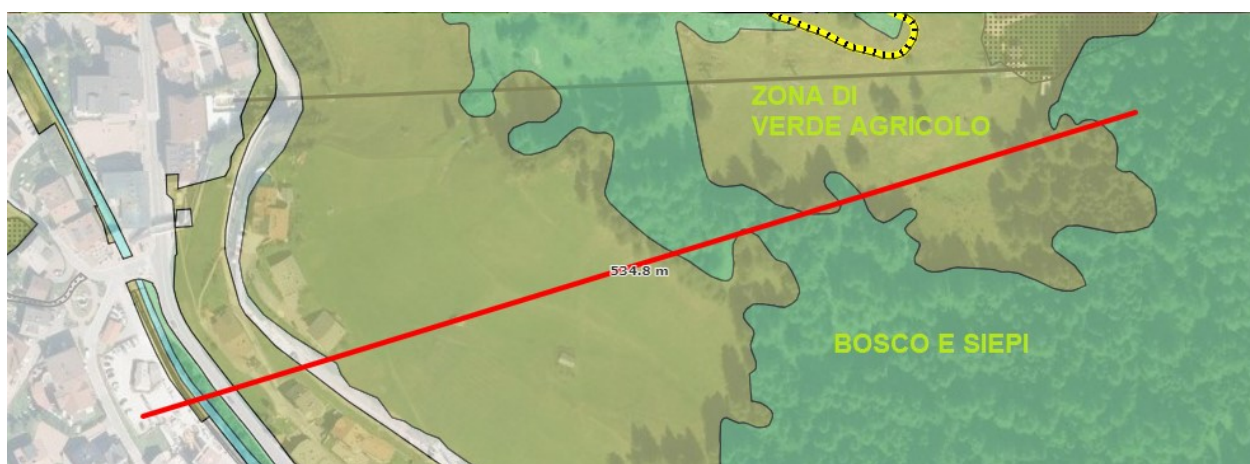


Abbildung 8: Auszug aus Geobrowser - Landschaftsplan

Die Talstation, die sich in einem städtischen Gebiet befindet, muss zu einem späteren Zeitpunkt untersucht werden, um sie in den Kontext, in den sie eingefügt ist, zu integrieren und eine Neuentwicklung des gesamten Gebiets zu ermöglichen.



Abbildung 9: Das Gebiet, in dem die Talstation geplant ist.

Es gibt nur zwei **Stützpfeiler auf der Strecke**, mit Ausnahme derer, die unmittelbar an die Tal- und Bergstation grenzen, was die festen Streckenstrukturen weiter einschränkt.

Die **Bergstation** ist in der Nähe der jetzigen in größerer Höhe geplant, um oberhalb eines schwachen Bergrückens in einer morphologisch günstigen Lage eingefügt zu werden. Aus landschaftlicher Sicht wird die Station gut integriert sein.

Aus landschaftlicher Sicht kann man sagen, dass die neue Anlage den Bau neuer Stationen und Streckenbauwerke beinhaltet, andererseits wird die bestehende Anlage abgerissen und damit auch die zugehörigen Stationen und Streckenbauwerke.

Eine wesentliche Landschaftsveränderung ist nicht zu erwarten, selbst eine Landschaftsveränderung im Hinblick auf die geplante Waldung für die neue Strecke ist sehr begrenzt, beim derzeitigen Projektstand ist für die Realisierung der geplanten Arbeiten eine Waldung im Zusammenhang mit einem Teil der Strecke (Überführung) und im Bereich der Bergstation vorgesehen, entsprechend einer Fläche von:

- Linie ca. 2.100 m²
- Bergstation ca. 600m²

3.4 Flächennutzung

Der Flächennutzungsplan hebt die gleichen Hinweise wie der Landschaftsplan hervor.

Die neue Seilbahnlinie ändert die aktuelle Zonierung nicht.

Die Linie sieht nur die Überführung und dafür das Schneiden von Pflanzen ohne Anbauänderung vor.

Für die Bergstation (Station und Ein-/Ausstiegsbereich) wird der Nutzungsbereich in einer späteren Planungsphase festgelegt, wobei auch mögliche Verbindungen mit der bestehenden Skipiste berücksichtigt werden.

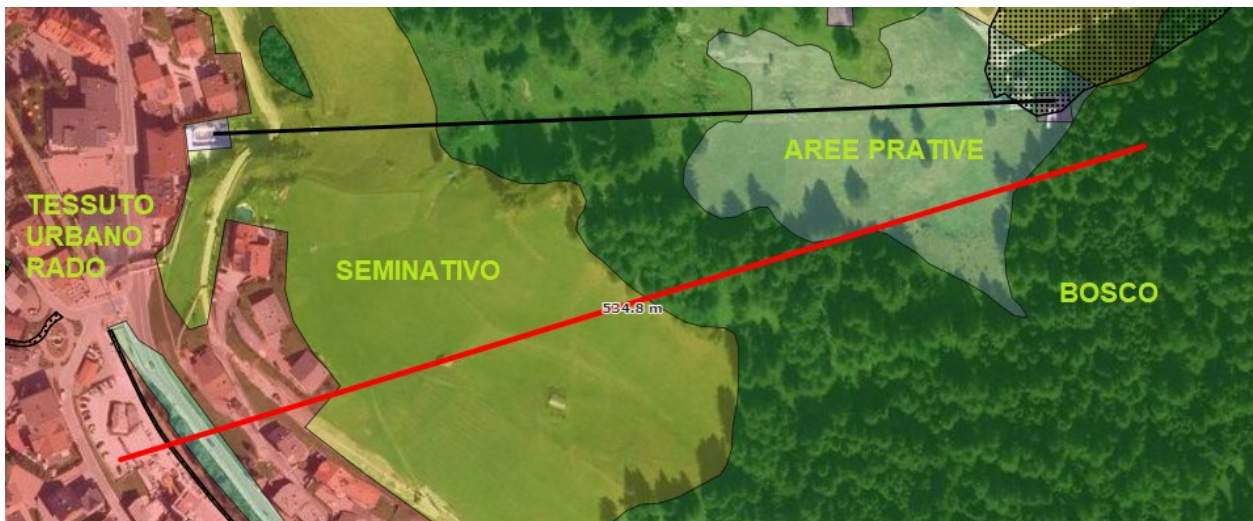


Abbildung 10: Auszug aus Geobrowser - Flächenutzung

3.5 Natura 2000

Die geplanten Arbeiten fallen nicht in die Natura 2000-Gebiete der Richtlinie 92/43/EWG (Fauna-Flora-Habitat).



Abbildung 11: Auszug aus dem Geobrowser - Natura 2000-Gebiete Lebensräume und Flächeneinheiten

3.6 Naturparks, Nationalpark

Die geplanten Arbeiten liegen nicht in Natur- oder Nationalparkgebieten.

3.7 Kulturelles Erbe

Es ist zu beachten, dass sich einige der Arbeiten im Projekt auf einer Höhe von über 1.600 m über dem Meeresspiegel befinden, was eine landschaftliche Einschränkung gemäß art.142/d des Gesetzesdekrets vom 22. Januar 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, gemäß Artikel 10 des Gesetzes vom 6. Juli 2002, Nr. 137 mit sich führt.

3.8 Archäologische Zonen

Die Anlage im Projekt sieht vor, ein Gebiet von archäologischem Interesse zu überqueren, jedoch gibt es im derzeitigen Stadium des Projekts keine Pläne für Bodenstrukturen, die diese Gebiete beeinträchtigen würden.

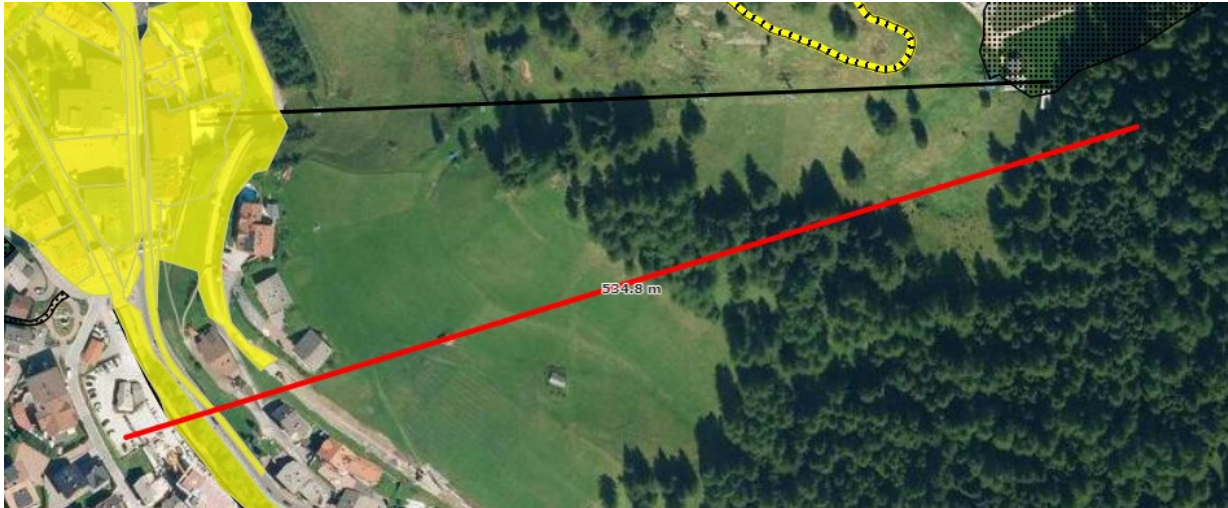


Abbildung 12: Auszug aus Geobrowser, Bereiche von archäologischem Interesse - Landschaftsplan

3.9 Wasserschutzgebiete

Die betreffende Anlage liegt in einem Gebiet mit hydrogeologischen forstwirtschaftlichen Einschränkungen, es gibt keine anderen hydrologischen Einschränkungen, es gibt keine Quellen oder Schutzgebiete.



Abbildung 13: Auszug aus dem Geobrowser, hydrogeologische forstwirtschaftliche Einschränkung

3.10 Lawinen

Die Projektarbeiten befinden sich nicht in lawinengefährdeten Gebieten.

3.11 Erdbeben

Die fraglichen Arbeiten sind nicht von Erdbeben betroffen.

3.12 Hydraulische Gefährdungen

Die geplanten Arbeiten unterliegen keinen hydraulischen Gefährdungen.

3.13 Gefahrenzonenplan

Die Seilbahnlinie befindet sich, mit **Ausnahme der Tal- und Bergstation**, innerhalb einer geologischen Risikozone D.L. 180, 11.6.1998.

Für Stützpfeiler, die in die Zone fallen, müssen eine eingehende geologische Untersuchung durchgeführt und geeignete Maßnahmen zur Risikovermeidung und angemessenen Stabilisierung der Fundamente getroffen werden.

Wie bereits berichtet, ist die gesamte Strecke frei von Erdrutsch- und Lawinengefahr.



Abbildung 14: Auszug aus Geobrowser, GZP

3.14 Richtlinie 96/82/EG (Seveso)

Sie gilt nicht für die vorliegende Projektarbeit.

3.15 Interferenzen, Kreuzungen, Parallelismen

Die untersuchte Seilbahnlinie sieht die Überführung der folgenden Infrastrukturen in Bezug auf den ersten Streckenabschnitt unter Einhaltung aller behördlichen Auflagen vor

- Rio Gardena
- Strada Statale S.S. 242
- Überkommunale Fahrradwege
- Private Zufahrtsstraßen

Es gibt keine Interferenzen mit elektrischen Freileitungen oder Telekommunikation.

Für die geplanten Festinstallationen (Stationen und Stützsockel) sind nach derzeitigem Planungsstand keine Eingriffe in städtische Infrastrukturen (Wasserwerk, Kanalisation, Stromnetz etc.) erkennbar

Die untersuchte Seilbahnlinie betrifft die folgenden Grundstücke der CC SELVA:

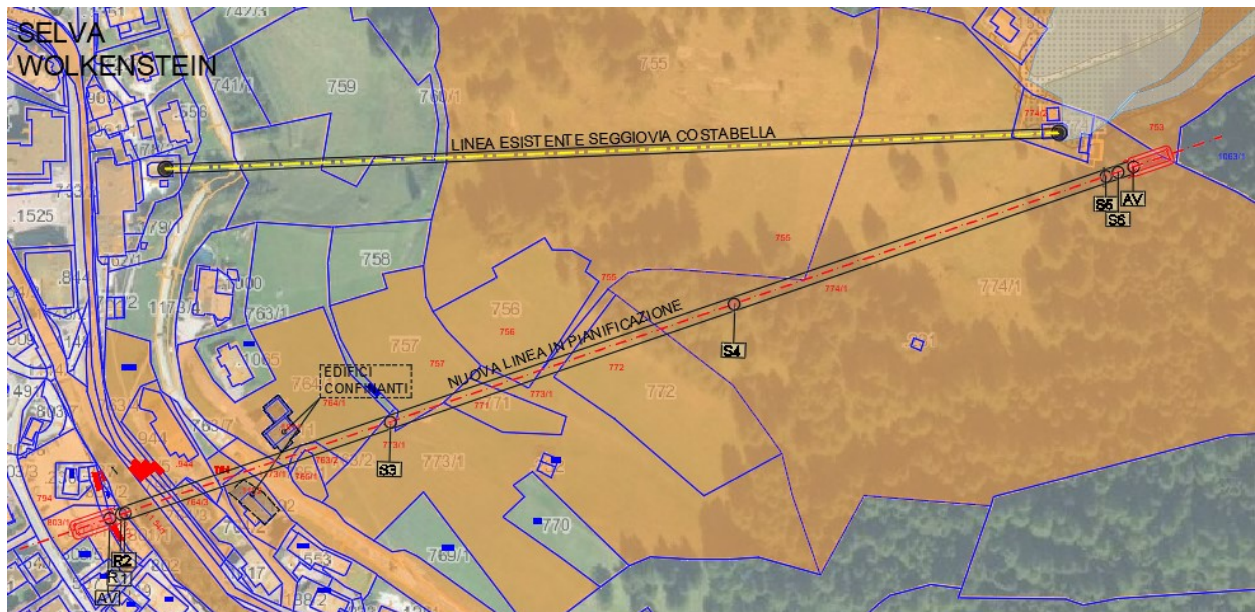


Abbildung 15: Auszug aus der Katasterkarte

GRUNDSTÜCKSKATASTER - LISTE DER BETROFFENEN GRUNDSTÜCKE UND DEREN BESITZER					
	p.f./p.e	Occupazione suolo per impianto m ²		Intestatario	Luogo di nascita/Sede
Talstation	803/1	ingombro stazione di valle, zone imbarco/sbarco, varie	350	Ferrario Franca	Cinisello Balsamo
	1156/1	ingombro stazione valle	48	Ferrario Franca	Cinisello Balsamo
	801/1	pali di avanzstazione e sorvolo	76	Ferrario Franca	Cinisello Balsamo
	801/2	parziale sorvolo	9	Ferrario Franca	Cinisello Balsamo
Linie	1154/1	sorvolo edificio adiacente	215	Provincia Autonoma di BZ - Demanio Pubblico Ramo Acque	
	799/11	sorvolo	66	Comune di Selva di Val Gardena	
	1146/10	sorvolo	45	Provincia Autonoma di BZ - Demanio Pubblico Ramo Strade	
	763/5	sorvolo	28	Provincia Autonoma di BZ - Demanio Pubblico Ramo Strade	
	.944	sorvolo	140	Mussner Simon	Bolzano
	763/4	sorvolo	10	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena
	764/3	sorvolo	122	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena
	764/2	sorvolo	105	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena
	.1192	sorvolo edificio adiacente	100	Perathoner Carlo e Perathoner Emanuela Paula (Partita tavolare 1099 II)	Bressanone
	1173/1	sorvolo	193	Comune di Selva di Val Gardena	
	.1811	sorvolo edificio adiacente	21	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena
	764/1	sorvolo	510	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena
	765/1	sorvolo	54	Perathoner Carlo e Perathoner Emanuela Paula	Bressanone
	763/2	sorvolo	113	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena
	771	sorvolo	253	Senoner Ivo	Bolzano
	757	sorvolo	250	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena

	773/1	sorvolo + PALO 3	565	Senoner Ivo	Bolzano
	756	sorvolo	195	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena
	755	sorvolo	90	Mussner Andrea	Selva di Val Gardena
	772	sorvolo	642	Senoner Ivo	Bolzano
Bergstation	774/1	sorvolo + PALO 4-5-6 + stazione monte + eventuale magazzino interrato	3340	Senoner Ivo	Bolzano
	753	Stazione monte + zona sbarco	100	Perathoner Walter	Bressanone
	1063/1	sbarco + pista collegamento	ND	Comune di Selva di Val Gardena (Zona Boschiva)	

4. ALTERNATIVE

Die Neuplanung der aktuellen COSTABELLA-Seilbahnlinie ist auf die Notwendigkeit zurückzuführen, die Anlage aus technischer Sicht zu erneuern, den Transportdienst zu verbessern und die Zugänglichkeit sowie die Beseitigung architektonischer Barrieren zu gewährleisten.

Seit dem Bau der ersten Anlage auf dieser Piste (ein Schlittenlift im Jahr 1938), mehr oder weniger auf der gleichen Linie, folgten mehr und mehr moderne Seilbahnanlagen im Gleichschritt mit der Entwicklung der Technologie in diesem Sektor und mit der Entwicklung des Wintertourismus in diesem Gebiet.

Aus den in den vorangegangenen Abschnitten beschriebenen Gründen ist der Ersatz der bestehenden Anlage durch eine Anlage mit neuer Technologie auf derselben Strecke sowohl aus Platzgründen (unzureichend für die Einfügung der nachgelagerten Station und den entsprechenden Einstieg) als auch aus Gründen der Zugänglichkeit zur nachgelagerten Station nicht möglich.

Die Verlegung der Strecke muss die Funktionalität des Anschlusses der aktuellen Anlage garantieren, indem sie die aktuellen Kritiken in Bezug auf den Zugang, den Sommertransport, die Sicherheit der Skifahrer und die Entsorgung des Skifahrerverkehrs in den Zeiten des maximalen Zustroms löst.



Abbildung 16: Auszug aus Geobrowser - aktuelle COSTABELLA-Linie (gelb). Die Pfeile zeigen die Hinweise auf die skifahrbaren Verbindungen in gelb der städtische Bereich mit einer Entfernung von weniger als 200m von der aktuellen Talstation.

Aus offensichtlichen Gründen ist es nicht einfach, in einem bereits urbanisierten Gebiet Flächen zu finden, die nicht nur für die Einfügung der Talstation, sondern vor allem für die Durchfahrt der Seilbahnlinie geeignet sind, so dass sie nicht stark in die bestehenden Gebäude und Infrastrukturen eingreift.

Die Analyse des COSTABELLA-Hangs und des an seinem Fuß entwickelten Stadtgebiets gibt keine großen Möglichkeiten für die Positionierung einer Seilbahnlinie, die zumindest den aktuellen Service garantieren würde.

Die Projektalternative ist die einzige, die sowohl aus technischer als auch aus städtebaulicher Sicht eine realisierbare Einfügung findet und dabei all jene Aspekte verbessert, die mit der Zugänglichkeit, der Sicherheit und der mehrjährigen Nutzung zusammenhängen, die derzeit für die Anlage wesentlich sind.

Die einzige ALTERNATIVE zu diesem Projekt ist die NULL-Variante, d.h. die Beibehaltung der jetzigen Anlage an der gleichen Stelle.

Natürlich kann die ZERO-Variante so lange bestehen, wie die aktuelle Anlage noch so betrieben werden kann, dass eine Erneuerung der technischen Lebensdauer bzw. ein sicherer Betrieb gewährleistet ist. Wenn diese Funktionalität nicht mehr gewährleistet werden kann, entsteht wieder die Notwendigkeit, eine neue Technologieanlage einzusetzen, womit das Problem der Dimensionierung der Anlage auftritt, das in dieser Planung behandelt wird.

Darüber hinaus löst die ZERO-Variante nicht die Probleme im Zusammenhang mit der Zugänglichkeit und der sicheren Nutzung der Anlage während der Sommerzeit.

5. UMWELTSPEZIFISCHER REFERENZRAHMEN

Die geplante neue COSTABELLA-Bahn ersetzt eine bestehende Sesselbahn durch eine Gondelbahn auf einer leicht verschobenen Linie, aber im gleichen Umgebungskontext.

Mit dem Bau der neuen Anlage wird gleichzeitig die bestehende demontiert, daher wird, abgesehen von einer anfänglichen Bauphase, mittel- und langfristig erwartet, dass dieser Ersatz eine mit der bestehenden Anlage vergleichbare Auswirkung haben wird. Es wird sogar erwartet, dass sich die neue Anlage harmonischer in den städtebaulichen und landschaftlichen Kontext einfügt, mit einer geringeren Anzahl von Stützen in der Reihe und einer geringeren Anzahl von Fahrzeugen in der Reihe, wodurch auch der Gesamtlärmpegel sinkt.

5.1 Biologische Vielfalt

Mit der Einfügung der neuen Leitung und der Stilllegung der bestehenden Leitung werden keine größeren Auswirkungen auf die biologische Vielfalt erwartet.

Der erste Teil der Strecke liegt innerhalb des Stadtgebiets, was sich nicht auf diese Komponente auswirkt.

Der zweite Teil der Strecke wird in einem Gebiet in der Nähe des bewohnten Gebietes eingefügt und umfasst eine grüne landwirtschaftliche Fläche für die Strecke und Wald für einen kurzen Teil der Strecke und in der Nähe der Bergstation in einem Höhenbereich zwischen 1600 m über dem Meeresspiegel und etwa 1765 m über dem Meeresspiegel.

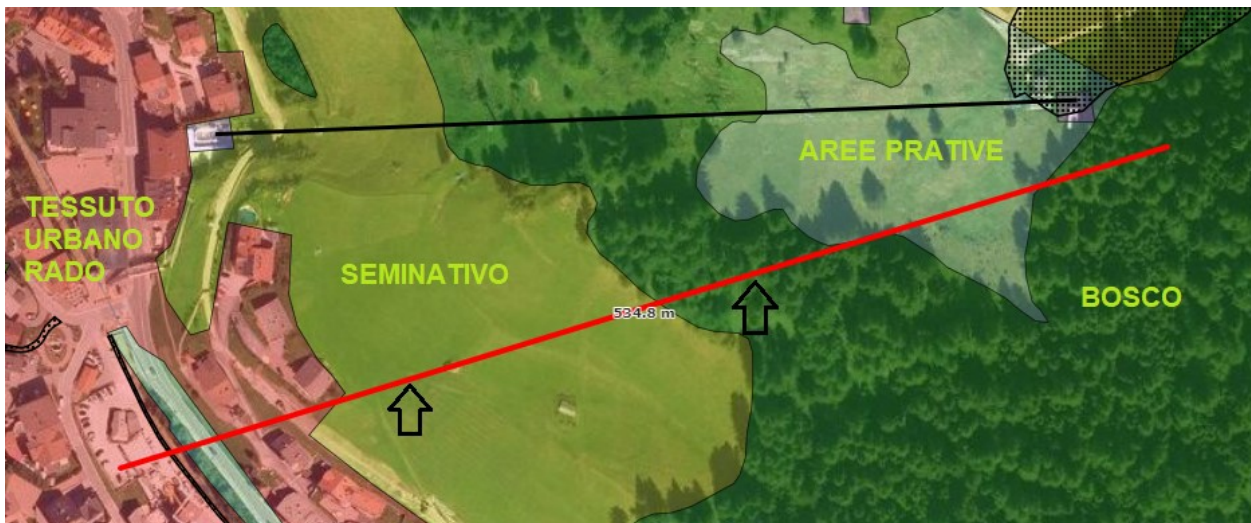


Abbildung 17: Bestehende (schwarz) und geplante (rot) Seilbahnlinie, die die Position der beiden Stützen im mittleren Teil der Linie zeigt.

Die festen Strukturen der Anlage betreffen die Stationen und die Leitungsträger.

Insbesondere ist zu beachten, dass sich nur zwei Stützen entlang der Strecke befinden, während die anderen alle an den beiden Stationen liegen, also in den Baubereich der Stationen selbst fallen.

In der Bauphase, während des Abrisses der alten Anlage und des gleichzeitigen Baus der neuen Anlage, erwarten wir sicherlich eine mögliche Veränderung der biologischen Umwelt, die Bereiche, die dem Abriss unterliegen, werden der Wiederherstellung der Orte unterliegen, die Bereiche, die dem Bau neuer Artefakte und Fundamente unterliegen, werden sicherlich Bereiche sein, die aus dem Territorium entfernt werden, aber mit der gleichen Inzidenz wie die aktuellen.

Die Zugänge zum Gelände werden nach Abschluss der Arbeiten wiederhergestellt.

Generell wird mit dem Einbringen der neuen Anlage und dem Abbau der bestehenden Anlage keine Veränderung der biologischen Vielfalt gegenüber dem jetzigen Zustand erwartet.

5.2 Die Bevölkerung

Die geplante neue Seilbahntrasse betrifft einen ersten bebauten Streifen und führt durch (nicht über) Gebäude. Die Wahl des Standorts der Talstation und damit der Strecke entstand durch die Notwendigkeit, einen geeigneten Platz für den Bau der Seilbahninfrastruktur im Tal zu haben und die Strecke durch den einzigen "Korridor" zu führen, der unter den bestehenden Gebäuden im urbanisierten Gebiet erkennbar ist.

Für das Dorf SELVA und seine Bevölkerung ist diese Anlage die einzig mögliche Verbindung, um das Dorf zu umgehen und das Durchfahren der Skifahrer innerhalb der Strecken durch das Tal und SELLARONDA zu ermöglichen.

Darüber hinaus ermöglicht COSTABELLA, da es direkt vom Ort aus startet, den Bewohnern und Gästen den Zugang zum Bereich Danterceppies, ohne andere Transportmittel zu nutzen.

Der Ersatz des bestehenden Sessellifts durch eine Gondelbahn wird den Transport deutlich erleichtern, die Zugänglichkeit eindeutig verbessern und mit geschlossenen und geräumigen Kabinen den sicheren Transport von Kindern und Behinderten gewährleisten sowie die Mobilität mit Fahrrädern im Sommer garantieren.

An der neuen Talstation ist ausreichend Platz vorhanden, um ein integriertes Verkehrskonzept mit einem Umsteigebereich zwischen der Anlage und dem öffentlichen (Bus) und privaten (Shuttle) Verkehr zu entwickeln.

Sicherlich wird die Seilbahn ein urbanisiertes Gebiet überqueren, aber aus diesem Grund sind keine Stützpfeiler neben Häusern vorgesehen und der Überflug ist in einer Höhe vorgesehen, die die geringste Störung verursachen wird.

Aus regulatorischer Sicht wird der Franken in Bezug auf Festnetzelemente in jeder Hinsicht respektiert.

Die Verwendung von geschlossenen Fahrzeugen (Kabinen), in denen die Skier transportiert werden, gewährleistet die Sicherheit beim Überfliegen und ermöglicht es, die Sicht aus der Kabine nach unten zu begrenzen, wobei die Privatsphäre der Häuser, die näher an der Strecke liegen, respektiert wird.

5.3 Die Gesundheit der Bürger

Die neue Seilbahnlinie ersetzt eine bestehende Linie. Die Seilbahn wird von Elektromotoren angetrieben, die Antriebsstation befindet sich an der Bergstation.

Der Geräuschpegel der Anlage wird sich auch im städtischen Gebiet nicht von dem jetzigen unterscheiden. Im Gegenteil, eine technologisch modernere Anlage, eine geringere Anzahl von Fahrzeugen auf der Strecke und eine begrenzte Anzahl von Streckenstützen werden den Gesamtgeräuschpegel im Vergleich zur jetzigen Anlage senken.

Es gibt keinen Aspekt der geplanten Anlage, der mit der öffentlichen Gesundheit in Verbindung gebracht werden kann.

5.4 Fauna

Die Fauna-Komponente in diesem Gebiet war schon immer durch die nahe gelegene menschliche Besiedlung bedingt.

Die neue Anlage sieht den Bau der vorgelagerten Station an einer Stelle vor, die nicht mit der jetzigen Station zusammenfällt, sondern in unmittelbarer Nähe liegt.

Dies wird zu einer Störung der Fauna führen, insbesondere während des Baus der Anlage, aber es wird erwartet, dass der Eingriff bereits mittelfristig keine dauerhaften Auswirkungen auf die lokale Fauna haben wird.

Der Platz, den die neue Station einnimmt, wird durch den Abriss und die Wiederherstellung der Fläche, die von der Bergstation des jetzigen Sessellifts eingenommen wird, kompensiert.

Eine eventuelle Erhöhung der stündlichen Belastbarkeit wird nicht zu einem großen Anstieg der Personenanzahl auf dem Gelände führen, sondern eher zu einer besseren Verwaltung des Durchflusses, indem die Spitzen des Zustroms gedämpft werden.

Sicherlich wird ein Betrieb auch im Sommer zu einer Störung der Fauna führen.

5.5 Flora

Auch die Flora wird durch die geplante neue Anlage voraussichtlich nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Der Bau der neuen Linie ist mit der gleichzeitigen Stilllegung der bestehenden Linie verbunden.

Die Waldfläche, die für das Einfügen der neuen Bergstation reduziert wird, kann durch eine mögliche Wiederaufforstung einer gleichwertigen Fläche als Ausgleich und Wiederherstellung beim Abriss der bestehenden Anlage kompensiert werden.

5.6 Der Boden

Die Zusammensetzung des Bodens und die Morphologie des Hangs sind beim derzeitigen Stand der Untersuchung ähnlich wie bei der aktuellen Anlage.

Beim Standort der Bergstation dieses Projekts wurde die geologische Risikozone D.L. 180 vom 11.6.1998 berücksichtigt, die den gesamten Costabella-Hang oberhalb des Dorfes SELVA betrifft, die Bergstation der Anlage wurde daher weiter bergaufwärts außerhalb dieses Bereiches in einem morphologisch günstigen Bereich eingefügt, ohne dass umfangreiche Erdarbeiten durchgeführt werden mussten.

Die Aushub- und Auffüllarbeiten für den Bau der Bergstation werden in späteren Projektphasen genau quantifiziert, aber aus dem bemaßten Plan ist bereits ersichtlich, dass die Station eingefügt werden kann, um den Ausgleich zwischen Aushub und Verfüllung richtig zu handhaben.

Die Fundamente sowohl der Stationen als auch der Streckenstützen müssen durch eine eingehende geologische Studie gestützt werden. Es werden jedoch keine besonderen kritischen Punkte erwartet.

In dem Gebiet sind keine Quellen bekannt und es gibt keine signifikanten Bäche oder Talwege.

5.7 Wasser

Zu den geplanten Arbeiten gehört der Bau der Talstation neben dem Rio Gardena, ohne das Flussbett zu beeinträchtigen.

Es wird notwendig sein, mit entsprechenden vertiefenden Untersuchungen zu definieren, dass keine Beeinträchtigung von Grundwasserbereichen in Bezug auf die festen Elemente der Anlage (Tal- und Bergstationen, Stützen) vorliegt.

Auf der gesamten Strecke und im Bereich der Talstation sind keine Bäche, Feuchtgebiete oder Quellen vorhanden.

Es wird daher erwartet, dass bei entsprechenden Maßnahmen keine Auswirkungen auf Oberflächen- und Grundwasser zu erwarten sind.

5.8 Die Luft

Das Seilbahnsystem im Projekt wird durch Elektromotoren bewegt, ebenso wie das bestehende System, das gleichzeitig mit dem Bau des neuen Systems außer Betrieb genommen und abgerissen wird.

Von den geplanten Arbeiten sind keine Auswirkungen auf die Luft zu erwarten.

5.9 Klimatische Faktoren

Auch im Hinblick auf mögliche Klimaveränderungen in den kommenden Jahren zielt das vorliegende Projekt genau darauf ab, die Nachhaltigkeit dieser Linie zu erhöhen:

weiterhin ein Seilbahnsystem anzubieten, das vom Zentrum von SELVA aus Touristen und Einwohner auch im Sommer direkt aus dem Stadtgebiet herausführt, mit besserer Zugänglichkeit und mit viel komfortableren und sichereren Fahrzeugen.

Diese Art des Transports, vor allem wenn sie in das öffentliche Mobilitätssystem integriert ist, kann eine echte Alternative zum Individualverkehr im Tal darstellen.

5.10 Materielle Vermögenswerte

Die geplante neue Anlage wird den gesamten Talbereich aufwerten, indem sie die Anbindung des Stadtteils verbessert und eine Verbesserung der lokalen Mobilität schafft.

Auch die städtebauliche Konfiguration des Talbereichs könnte neu bewertet werden.

Sicherlich können die an die Linie angrenzenden Gebäude durch die Durchfahrt der Anlage gestört werden, jedoch ist diese Durchfahrt so konzipiert, dass sie ein Minimum an Sichtbarkeit und Beeinträchtigung der Häuser verursacht, indem sie sehr hoch gehalten wird (hoch im Vergleich zu den Gebäuden) und die festen Elemente der Anlage so weit wie möglich von den Häusern entfernt platziert werden.

6. MILDERUNGEN

Bei den Arbeiten im Projekt muss besonders auf die Einfügung der Stationen in das Gelände geachtet werden.

Insbesondere für die Talstation im städtischen Kontext, wobei die notwendigen Überlegungen sowohl architektonisch als auch hinsichtlich des Straßensystems angestellt werden.

Die vorgelagerte Station muss so geplant werden, dass Erdarbeiten begrenzt werden und ein Ausgleich für Ausgrabungen und Aufschüttungen geschaffen wird, und ihre Einfügung muss mit der örtlichen Morphologie harmonisieren, um die Sichtbarkeit der Bauwerke zu begrenzen.

Die Verringerung der bewaldeten Fläche kann durch Aufforstung auf der Brachfläche der abzubrechenden Anlage in Abstimmung mit der örtlichen Forststation kompensiert werden.

Entlang der Linie sieht die zu schneidende Waldfläche keinen Anbauwechsel vor; der Gehölzaufwuchs wird nicht gehemmt, sondern muss auf der gesamten Überflugstrecke im geschnittenen Zustand bleiben.

Die abzubrechende Anlage muss eine angemessene Wiederherstellung mit der Entfernung aller Strukturen und Fundamente der festen Werke, der Neuzusammensetzung der Böschungen, die in einer kontinuierlichen und harmonischen Weise mit den angrenzenden natürlichen Böschungen verbunden sein müssen, und der Begrünung der Oberflächen mit typischen Arten und lokalem Saatgut vorsehen, um die lokale Vegetationsdecke wiederherzustellen.

Alle technischen Maßnahmen zur Geräuschminderung müssen umgesetzt werden, z. B. bei der Auswahl von mechanischen oder elektromechanischen Komponenten, die zur Geräuschminderung im Betrieb geeignet sind.

Während der Bau- und Betriebsphase muss ein geeignetes Überwachungs- und Kontrollprogramm durchgeführt werden, um die Arbeitsphasen unter Kontrolle zu halten, die Wirksamkeit der angewandten Minderungsmaßnahmen zu überprüfen und eine Reihe von Daten zu erfassen, die eine valide technische Grundlage für zukünftige Planungen darstellen können.

Während der Bauphase müssen Kontrollen des Zustands der verwendeten Transport- und Maschinenausrüstung durchgeführt werden, und es müssen Bewertungen der Baustelle auf der Grundlage der Störung vorgenommen werden, die die Projektphasen für die Umweltkomponenten verursachen können, und folglich muss ein entsprechender Arbeitsplan umgesetzt werden.

7. AUSGLEICHENDE AKTIONEN

In Abhängigkeit von der Größe der in Frage kommenden Arbeiten und ihrer Auswirkung auf die Umwelt muss die damit verbundene ausgleichende Aktion bewertet werden.

8. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND BEWERTUNGEN

Das vorliegende Projekt, die bestehende Seilbahnanlage COSTABELLA durch eine moderne Seilbahn zu ersetzen, erweist sich aus folgenden Gründen als notwendig:

- Technisch-technologische und sicherheitstechnische Anpassung der Anlage;
- Zugänglichkeit zur Talstation und Beseitigung von architektonischen Barrieren;
- Verbesserung der talseitigen Skiverbindungen und innerhalb des SELLARONDA-Kreises;
- Nutzung der Anlage auch in der Sommerzeit als Alternative zur integrierten Mobilität.

Die Notwendigkeit, die Anlage auf einer anderen Strecke als der jetzigen zu verlegen, ergibt sich aus den Anforderungen an die Abmessungen (eine Anlage mit neuer Technologie kann nicht am selben Ort der jetzigen Talstation untergebracht werden), aber vor allem aus Gründen der Zugänglichkeit der Anlage für die Benutzer.

Das vorliegende Projekt berücksichtigt daher die Notwendigkeit einer technischen Erneuerung der Seilbahn, gleichzeitig aber auch die im Laufe der Jahre manifestierte Notwendigkeit, die Verbindung mit den auf der gegenüberliegenden orographischen Seite gelegenen Liften und Pisten wesentlich zu verbessern, ein ganzes Gebiet zu requalifizieren und die rationelle Entwicklung eines Knotenpunktes des Straßennetzes zu ermöglichen, indem eine Umsteigestation zwischen der Anlage und den öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. Shuttlebussen entwickelt wird und so der Verkehr im Ort entlastet und ein neues alternatives Straßennetz auch während der Sommersaison entwickelt wird.

Im Allgemeinen ersetzt die neue Anlage die bestehende, wenn auch nicht auf der gleichen Strecke, so doch auf jeden Fall am gleichen Hang und in der gleichen Umgebung.

Bei der Durchquerung eines Stadtgebiets wird die neue Leitung zwar ein bewohntes Gebiet überfliegen, aber immer innerhalb eines unbebauten "Korridors", wobei alle behördlichen Auflagen eingehalten und eine besonders hohe Leitung beibehalten wird, um so wenig Störungen wie möglich zu verursachen.

Die Stützpfeiler werden ebenfalls in einem Abstand angebracht, um möglichst wenig Störungen zu verursachen.

Dieser Kompromiss wird jedoch durch die Tatsache kompensiert, dass das gesamte Talgebiet in Bezug auf Dienstleistungen und städtische Neugestaltung aufgewertet wird.

Aus Umweltsicht ersetzt die neue Strecke eine bestehende, wobei die Stationen Flächen und Land in Anspruch nehmen werden, die äquivalenten Flächen, die aus der Stilllegung der alten Anlage resultieren, werden wiederhergestellt, um die Eingriffe vollständig zu kompensieren.

Aus landschaftlicher Sicht sind die festen Werke (Stützen) minimal, insgesamt gibt es sechs Stützen, von denen die ersten beiden (Stütze 1 und 2) unmittelbar an der Talstation liegen, während die letzten beiden (Stütze 5 und 6) vor oder neben der Bergstation liegen.

In der Praxis werden nur 2 Stützen auf der Strecke zu sehen sein, im Gegensatz zu den derzeitigen 4 auf der bestehenden Strecke.

Außerdem können durch den Einsatz geschlossener Gondeln (10-Sitzer-Kabinen) anstelle von 4-Sitzern mehr Personen pro Gondel einsteigen, wodurch sich die Anzahl der Gondeln in der Schlange verringert. Noch weniger Gondeln werden im Sommerbetrieb bei geringerer Stundenkapazität erwartet.

Dieses Projekt unterliegt einer Umweltverträglichkeitsprüfung durch die Autonome Provinz Bozen gemäß dem Landesgesetz Nr. 17 vom 13. Oktober 2017 und DL n.152 vom 3. April 2006 all. IV art. 7 - Projekte der Infrastruktur Buchstabe c) "*Skipisten mit einer Länge von mehr als 1,5 km oder einer Fläche von mehr als 5 Hektar **sowie mechanische Skilifte**, ausgenommen Skilifte und Monobahnen mit ständiger Verbindung, mit einer geneigten Länge von nicht mehr als 500 Metern, mit einer **maximalen stündlichen Kapazität von mehr als 1800 Personen**".*