

Umweltverträglichkeitsprüfung.

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

Antragsteller: Brenner Basistunnel EWIV

- Nach Einsicht in das Landesgesetz vom 24. Juli 1998, Nr. 7, "Umweltverträglichkeitsprüfung";
- Nach Einsicht in das Dekret des Landeshauptmannes vom 26. März 1999, Nr. 15 "Durchführungsverordnung zur Umweltverträglichkeitsprüfung";
- Nach Einsicht in das Vorprojekt und die Umweltverträglichkeitsstudie zum viergleisigen Ausbau der Brenner-Eisenbahn München-Verona auf dem Gebiet der Autonomen Provinz Bozen Südtirol Abschnitt: Basistunnel, eingereicht beim Amt für Umweltverträglichkeitsprüfung am am 10. Juni 2003;
- Nach Einsicht in das technisch wissenschaftliche Qualitätsurteil der UVP-Arbeitsgruppe vom 22. September 2003, welche zur Ansicht gelangt ist, dass die vorgelegten Unterlagen zum gegenständlichen Projekt die wichtigsten Elemente enthalten, um eine Begutachtung des Projektes hinsichtlich seiner Umweltverträglichkeit zu ermöglichen;
- Nach Einsicht in das zustimmende Gutachten des UVP-Beirates Nr. 11/2003 vom 10. Oktober 2003, hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes welches Bestandteil dieses Beschlusses bildet;
- Festgestellt, dass zum gegenständlichen Bauvorhaben insgesamt 86 schriftliche Stellungnahmen seitens öffentlicher Körperschaften, Verbände sowie Privatpersonen eingereicht worden sind;

Valutazione dell'impatto ambientale.

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

Proponente: GEIE Galleria di base del Brennero

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

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

- Darauf hingewiesen, dass die Stellungnahme des UVP-Beirates zu den eingereichten Einwänden und Vorschlägen in einem eigenen Dokument festgehalten wurde, welches Bestandteil dieses Beschlusses bildet;
- In der Erwägung, dass die vom UVP-Beirat im oben erwähnten Gutachten Nr. 11/2003 dargelegten Schlussfolgerungen geteilt werden;

Dies vorausgeschickt,

**beschließt
die Landesregierung**

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

1. das Vorprojekt der Brenner Basistunnel EWIV zum viergleisigen Ausbau der Brenner-Eisenbahn München-Verona auf dem Gebiet der Autonomen Provinz Bozen Südtirol Abschnitt: Basistunnel, mit Ausnahme des Abschnittes Brenner – Pfitsch, zu genehmigen, wobei die im Gutachten des UVP-Beirates Nr. 11/2003 enthaltenen Auflagen einzuhalten sind;
2. diesen Beschluß im Amtsblatt der Region zu veröffentlichen.

- Constatato che la presa di posizione da parte del Comitato VIA sulle osservazioni presentate é contenuta in un documento separato che costituisce parte della presente deliberazione;

- Ritenuto che conclusioni esposte dal Comitato VIA nel succitato parere n. 11/2003 possono essere condivise;

Ciò premesso e sentito il relatore

la Giunta Provinciale

ad unanimità dei voti legalmente espressi

Delibera

1. di approvare il progetto preliminare della GEIE Galleria di base del Brennero di quadruplicamento della linea ferroviaria Monaco – Verona sul territorio della Provincia Autonoma di Bolzano - tratto galleria di base ad eccezione del tratto Brennero – Val di Vizze alle condizioni imposte dal comitato VIA nel parere n. 11/2003;
2. di pubblicare la presente delibera nel Bollettino Ufficiale della Regione.

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

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

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

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

Festgestellt, dass das Vorprojekt und die Umweltverträglichkeitsstudie wie mit Beschluss der Landesregierung vom 16. Juni 2003, Nr. 2075 festgelegt, für 60 Tage und zwar vom 1. Juli 2003 bis einschließlich 1. September 2003 in den Gemeinden Brenner, Pfitsch, Freienfeld, Franzensfeste Mühlbach, Natz/Schabs und Vahrn sowie im Amt für Umweltverträglichkeitsprüfung zur öffentlichen Einsichtnahme hinterlegt worden sind;

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

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

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

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

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

Constatato che il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale sono stati depositati per la pubblica visione per 60 giorni e cioè dal 1 luglio 2003 fino al 1 settembre 2003 compreso nei Comuni di Brennero, Val di Vizze, Campo di Trens, Fortezza, Rio di Pusteria, Naz/Sciaves e Varna nonchè presso l'Ufficio impatto ambientale come stabilito dalla Giunta provinciale nella deliberazione del 16 giugno 2003 n. 2075;

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

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

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

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

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

zustimmendes Gutachten

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

Lärm

Da die zunehmende Zugfrequenz bereits jetzt zu großen Belastungen der anwohnenden Bevölkerung führt und auf Grund der steilwandigen Täler sich der Lärm auch weit in die Höhe fortpflanzt, muss die Lärmdämmung auf der Bestandsstrecke ab sofort begonnen werden. Den größten Lärm verursachen die Lastzüge; deshalb muss der gesamte Güterverkehr in den Tunnel verlegt werden.

Stromtransport und Pilotstollen

Die Stromversorgung wird für den Tunnel Franzensfeste – Innsbruck über den Pilot- oder Versorgungsstollen erfolgen, der parallel zu den 2 eigentlichen Röhren verläuft, und nicht auf

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

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

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

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

parere positivo

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

Rumore

Poiché l'aumento della frequenza dei treni già a tutt'oggi costituisce un disagio insostenibile per la popolazione residente e poichè le emissioni sonore a causa della ripidità dei versanti si propagano verso l'alto, si dovrà provvedere da subito alla realizzazione di barriere antirumore sulla linea esistente. La maggior parte delle emissioni sonore viene prodotto dai treni merci; per tale motivo l'intero traffico merci dovrà essere spostato in galleria.

Trasporto di energia elettrica e cunicolo pilota

L'approvvigionamento elettrico della galleria di base è previsto attraverso il cunicolo pilota, che si sviluppa parallelamente alle due gallerie ferroviarie e non su linee aeree, le quali in quanto esposte a influssi atmosferici sono poco

oberirdischen Hochspannungsleitungen, die witterungsanfällig, wartungs- und kostenintensiv sind. In diesem Versorgungsstollen können mit moderner Technik und Kühlung auch hohe Stromdichten transportiert werden, was überirdische Hochspannungsleitungen überflüssig macht. Gerade diese Möglichkeit des Stromtransportes könnte auch an andere Stromgesellschaften vermietet werden.

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

Der Pilotstollen kann mit diesen besprochenen Funktionen als eine der ökologischen Kompensationsmaßnahmen angesehen werden.

Personen- und Gütertransport

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

Riggertal

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

Es ist somit eine gemeinsame und koordinierte Führung der Baustelle und Deponie Riggertal notwendig; dies muss in der Ausschreibung festgehalten werden. Hier ist nicht nur die Ablagerung des Tunnelausbruchmaterials, die

ökonomische auch in termini di manutenzione. Attraverso tale cunicolo possono essere trasportate con tecnologie moderne e refrigeranti anche tensioni elevate di energia elettrica, il che renderebbe superflue le linee aeree. Tale soluzione alternativa di trasporto potrebbe essere anche data in affitto ad altre società operanti nel campo energetico.

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

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

Trasporto persone e trasporto merci

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

Val di Riga

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

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

Nella valle Val di Riga non si avrà soltanto il

Sortierung nach wiederverwertbarem und abzulagerndem Material vorzunehmen, sondern auch Zwischenlagerung von verwertbarem Material zu organisieren; zudem ist auch die Weiterverarbeitung vorzusehen und der Abtransport von vorher abgebautem Schottermaterial zu koordinieren, um Platz für die Einlagerung von Tunnelaushub zu schaffen. Es gilt somit organisatorische und logistische Probleme zu lösen. Die entsprechende Einrichtung der Baustelle samt Infrastrukturen müssen im Einreichprojekt in Übereinstimmung mit dem Plan der Gruben, Steinbrüche und Torfstiche festgelegt werden.

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

Beweissicherungsverfahren und Schiedsstelle.

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

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

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

Ökologische Baubegleitung

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

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

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

Procedura di accertamento e organo arbitrale

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

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

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

Supervisione ecologica in fase di cantiere

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

Umweltpolitische Vorgaben

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

Damit der Schienenverkehr richtig zum Tragen kommt, muss der Güterverkehr unterirdisch, der Personentransport möglichst oberirdisch auf der bestehenden Trasse abgewickelt werden. Dazu ist die Modernisierung der bestehenden Schienentrasse mit Vorrangigkeit voranzutreiben. Die Belastung durch die Zunahme des Güterverkehrs auf der bestehenden Strecke bis zur Fertigstellung der neuen Trassen muss deshalb durch Milderungsmaßnahmen abgefangen werden.

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

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

- Maßnahmen zur Steigerung der Transporteffizienz und Akzeptanz der Schiene.
- Abbau von Hindernissen beim privaten Schienentransport.
- Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen bei Eintritt bestimmter Umweltbedingungen.
- Die Verlade- bzw. Umschlagbahnhöfe für die Güter in Südtirol müssen definiert werden, da davon die zukünftige Detailplanung für Infrastrukturen wesentlich abhängt. Diese Entscheidung beeinflusst die Schaffung von notwendigen Infrastrukturen wie die Zufahrt und den Abtransport der Güter zur lokalen

Direttive politico-ambientali

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

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

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

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

- Interventi per l'incremento dell'efficienza del trasporto e dell'accettazione della ferrovia.
- Abolizione di ostacoli nel trasporto ferroviario privato.
- Definizione di interventi di limitazione del traffico in caso dovessero emergere determinati fattori ambientali.
- Dovranno essere stabilite le stazioni di scarico e lo scalo intermodale in quanto da esse dipende essenzialmente la progettazione di dettaglio delle infrastrutture. Tale decisione

Verteilung. Davon hängt die zukünftige lokale Entwicklung an diesen Standorten ab.

- Alle vorzusehenden Maßnahmen müssen schrittweise und ab sofort durchgeführt werden.

Abschnitt Brenner - Pfitsch

Für den Trassenverlauf im Abschnitt Brenner – Pfitsch muss aus folgenden Gründen negatives

Gutachten erteilt werden:

1. Das Projekt sieht vor, die Entwässerung der Tunnelröhren in Richtung der Neigung der Trasse durchzuführen, wobei der Scheitelpunkt auf italienischem Staatsgebiet etwa 4,2 km südlich der Staatsgrenze liegt. Daraus folgt, dass die Entwässerung eines Großteils der Strecke zwischen der Staatsgrenze und dem Fensterstollen Pfitsch nach Österreich erfolgen wird. Der Scheitelpunkt des Brennerbasistunnels muss aus wasserwirtschaftlichen Gründen an der Staatsgrenze liegen.
2. Die in der Örtlichkeit Brennerbad austretende Thermalquelle „St. Zacharias“ wird mit großer Wahrscheinlichkeit durch den Vortrieb des Tunnels beeinträchtigt. Der Aquifer wird durch den Tunnelvortrieb angeschnitten bzw. das ausgewiesene Quellschutzgebiet durchquert. Laut Dekret mit welchem das Quellschutzgebiet ausgewiesen worden ist, dürfen innerhalb dieses Schutzgebietes weder Strassen errichtet, noch gefährliche Stoffe transportiert werden. Es könnten sich somit irreversible, ständige, negative Auswirkungen ergeben, welche insbesondere die Bereiche Bevölkerung (Tourismus, Kurbetrieb, Kultur, Wirtschaft – die Brenner Thermalquellen sind offiziell als Mineralwasser anerkannt, werden abgefüllt und zu Kuren verwendet) und den Wasserhaushalt betreffen. Die Trasse des Brennerbasistunnels muss auf jeden Fall außerhalb des Schutzgebietes verlegt werden und durch weitere geologische und hydrogeologische Untersuchungen muss festgestellt werden, wie weit die Trasse nach Osten verlegt werden muss, damit eine Beeinflussung des Aquifers ausgeschlossen

condiziona la realizzazione delle infrastrutture necessarie come le strade di accesso e la distribuzione locale delle merci nonché il futuro sviluppo di questi centri.

- Tutti questi provvedimenti dovranno essere attuati gradualmente e da subito.

Tratto Brennero Val di - Vize

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

1. Il progetto prevede il drenaggio delle singole gallerie in direzione della pendenza del tracciato. Poiché il vertice è situato a 4,2 km a sud del confine nazionale in territorio italiano, ne consegue che l'acqua drenata da gran parte del tratto tra il confine ed il cunicolo d'accesso Val di Vize verrà convogliata verso l' Austria. Il vertice della galleria di base del Brennero deve, per motivi di gestione delle risorse idriche, essere fissato sulla linea di confine.
2. La sorgente termale „St. Zacharias“ in località Terme di Brennero verrà molto probabilmente danneggiata dalla realizzazione del tunnel. Il tunnel interseca l'acquifero della sorgente attraversando la zona di rispetto istituita. In base al decreto di istituzione della zona di rispetto, all'interno dell'area è vietata la costruzione di strade ed il trasporto di sostanze pericolose. È probabile un impatto negativo duraturo ed irreversibile che interessa specialmente l'aspetto "popolazione umana" (in materia di turismo, stabilimenti di cura, cultura ed economia – le sorgenti Termali di Brennero sono ufficialmente riconosciute come acque minerali, vengono imbottigliate ed utilizzate per cure terapeutiche) e l'aspetto "bilancio idrico". Il tracciato del tunnel deve in ogni caso essere spostato ad est, al di fuori della zona di rispetto e specifici studi idrogeologici dovranno fissarne la dimensione in modo tale da non influenzare l'acquifero.

werden kann.

Es müssen folgende Auflagen eingehalten werden:

Allgemeine Auflagen

1. Das Einreichprojekt für den Brennerbasistunnel einschließlich Baustellen, dazugehöriger Infrastrukturen sowie Deponien sowie muss im Sinne des Art. 3, Absatz 4 des Landesgesetzes vom 24.07.1998, Nr. 7, dem UVP-Beirat zur Begutachtung vorgelegt werden.
2. Es müssen die in den Projektunterlagen vorgeschlagenen zwei Einspurröhren mit Pilotstollen errichtet werden. Um den Gesamteingriff auch während der Betriebsphase des Tunnels zu minimieren (Landschaftlicher Eingriff, Elektrosmog, etc.), muss die gesamte Stromzufuhr des Tunnels in den Pilotstollen verlegt werden.
3. Das Projekt und die UVS geben viele Möglichkeiten des kombinierten Abtransports des Materials (Lkw, Zug, Förderbänder, etc.) vor. Im Zuge des Einreichprojekts müssen die verschiedenen alternativen Infrastrukturen zum Abtransport des Materials im Hinblick ihrer Auswirkung auf die Umwelt ausreichend beschrieben werden (Position, Verlauf, konstruktive Details, etc.). Ebenso sind detaillierte Angaben zu den Transportfahrzeugen und den Durchfahrtsfrequenzen durch die einzelnen Ortschaften vorzulegen.
4. Wo wasserführende Schichten gequert werden, sind Abdichtungsmaßnahmen vorzusehen um eine Beeinträchtigung der Grundwasservorkommen zu vermeiden; diese Maßnahmen sind im Einreichprojekt im Detail für den Pilotstollen und die 2 Eisenbahnrohre darzustellen.
5. Sollten diese Abdichtungsmaßnahmen nicht möglich sein, müssen die Wasser gesammelt werden und soweit es Koten und Drucke ermöglichen, beim nächsten Fenster in den Vorfluter zurückgegeben werden (Pfitscherbach, Eisack bei Mauls, Eisack bei Franzensfeste, Eisack bei Aicha usw.); dieses Entwässerungssystem muss im Einreichprojekt vorgesehen werden. Größere Wassereinträge (ab 5 l/s), die lokal zugeordnet werden können (Punkt-Austritte) müssen dem Amt für

Dovranno essere osservate le seguenti prescrizioni:

Prescrizioni generali

1. Il progetto definitivo per la galleria di base compreso i cantieri, le relative infrastrutture ed i depositi di materiale dovranno essere sottoposti all'esame del comitato VIA ai sensi dell'art. 3, comma 4 della legge provinciale 24.07.1998, n. 7.
2. Dovranno essere realizzate le due gallerie ferroviarie con il cunicolo pilota indicati nella documentazione progettuale. Al fine di minimare l'intervento nel suo complesso anche in fase di esercizio (intervento paesaggistico, elettrosmog, ecc.) l'approvvigionamento con corrente elettrica dovrà essere spostata nella galleria del cunicolo pilota.
3. Per quanto riguarda l'asporto del materiale nel progetto e nello studio di impatto ambientale sono riportate diverse soluzioni (mezzi pesanti, treno, nastro trasportatore ecc.). Nel corso dell'elaborazione del progetto definitivo dovranno essere descritte dettagliatamente le diverse infrastrutture alternative per l'asporto del materiale in rapporto ai loro effetti sull'ambiente (posizione, percorso, dettagli costruttivi ecc.). Contemporaneamente dovranno essere riportate indicazioni dettagliate su i mezzi di trasporto e sulla frequenza dei passaggi nei singoli abitati.
4. Nei tratti dove verranno attraversati strati acquiferi devono essere attuati interventi di impermeabilizzazione al fine di evitare interferenze con le falde acquifere; tali interventi vanno indicati dettagliatamente nel progetto definitivo sia per il cunicolo pilota che per le due gallerie ferroviarie.
5. Qualora queste opere di impermeabilizzazione non fossero realizzabili, le acque devono essere raccolte e, per quanto quote e pressioni lo consentano, restituite al corso d'acqua adiacente al più vicino cunicolo di accesso (Torrente Vizzate, Isarco presso Mules, Isarco presso Fortezza, Isarco presso Aica, ecc.); questo sistema di drenaggio deve essere illustrato nel progetto definitivo. Notevoli infiltrazioni d'acqua (superiori a 5 l/s) stabiliti localmente (emergenze puntiformi), devono

Gewässernutzung gemeldet werden, die aufgrund der Qualität über eine eventuelle Verwendung des Wassers befindet und das separate Einfassen und Ableiten des Austrittes mit trinkwassergerechten Materialien vorschreibt.

6. Am Ablauf der Gewässerschutzanlagen (Bau- und Betriebsphase) an den jeweiligen Tunnelportalen sind die Emissionsgrenzwerte gemäß der Anlage D des Landesgesetzes vom 18.06.2002, Nr. 8 stets einzuhalten. Für die Baustellen Pfitsch und Aicha-Riggertal besteht der Vorfluter aus Restwasserstrecken und somit sind die Auswirkungen der Abwasserleitungen genau zu überprüfen und falls erforderlich zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen bzw. strengere Grenzwerte vorzusehen.
7. Für die Wasserversorgung der Baubetriebe/Baustellen muss eine Trinkwasserversorgung vorgesehen werden. Diese muss vorzugsweise über einen Anschluss an die bestehende öffentliche Trinkwasserleitung erfolgen, andernfalls über die Nutzung einer nahen Quelle oder über die Grundwassernutzung. Wenn der Anschluss an eine bestehende Trinkwasserleitungen erfolgt und neue Leitungen verlegt werden müssen, so muss eine Vereinbarung mit dem Wasserversorgungsunternehmen getroffen und dem Amt für Gewässernutzung ein entsprechendes Detailprojekt übermittelt werden. Bei der Nutzung eigener Quellen oder Tiefbrunnen müssen die entsprechenden Detailpläne vorgesehen und die wasserrechtliche Genehmigung beantragt werden.
8. Der Bedarf an Industrierwasser (Schotterwaschen-Betonherstellen u.ä.) muss durch Nutzung vorhandenen Wassers aus dem Bergbau, durch Schöpfen aus dem nächstgelegenen Oberflächenwasser, durch Wasserableitung aus anderen Oberflächengewässern oder durch Errichten eines Tiefbrunnens abgedeckt werden. Es müssen dafür die entsprechenden Detailpläne vorgesehen und die notwendige wasserrechtliche Genehmigung beantragt werden.
9. An allen Baustellen sind entsprechende Anlagen zur Verarbeitung des Ausbruchmaterials und zur Herstellung von

essere denunciate all'ufficio gestione risorse idriche. L'ufficio sulla base della qualità valuterà un eventuale utilizzo dell'acqua prescrivendo la captazione e derivazione delle emergenze con materiali adatti all'uso potabile.

6. Allo scarico degli impianti di depurazione agli imbocchi delle gallerie (fase di costruzione e di esercizio) devono essere sempre rispettati i valori limite di emissione dell'allegato D della legge provinciale 18.06.2002, n. 8. Per i cantieri Val di Vizze ed Aica – Val di Riga il ricettore è rappresentato da tratti di corsi d'acqua portata residua e pertanto le conseguenze degli scarichi vanno valutati in modo dettagliato prevedendo, se necessario, ulteriori misure di sicurezza o limiti di emissioni più restrittive.
7. Per i cantieri e le imprese di costruzione deve essere previsto l'approvvigionamento idropotabile. Questo deve essere realizzato preferibilmente con allacciamento all'acquedotto pubblico esistente oppure utilizzando una sorgente vicina o la falda acquifera sotterranea. Qualora ci si allacci all'acquedotto esistente e debbano essere posate nuove condotte, deve essere siglato un accordo con il suo gestore ed inviato all'ufficio gestione risorse idriche il relativo progetto dettagliato. Per l'utilizzo di sorgenti o pozzi deve essere redatto il relativo progetto e richiesta la concessione a norma di legge.
8. Per il fabbisogno d'acqua ad uso industriale (lavaggio inerti - produzione di calcestruzzo e altro) deve essere utilizzata in primo luogo l'acqua presente in galleria. Se ciò non fosse possibile dovrà essere richiesta l'autorizzazione all'attingimento, alla derivazione delle acque superficiali più vicine o alla costruzione di un pozzo. Le autorizzazioni saranno rilasciate in seguito alla presentazione dei relativi progetti e richiesta di concessione a norma di legge.
9. Presso tutti i cantieri sono previsti impianti per la lavorazione del materiale proveniente dallo scavo e per la produzione di

Beton vorgesehen. Für diese Anlagen ist eine vollständige Kreislaufführung des Wassers vorzusehen. Für häusliche Abwässer der Wohnlager und Kantinen im Bereich der Baustellen ist immer der Anschluss an die öffentliche Kanalisation vorzusehen. Für die Abwässer aus Werkstätten, Waschanlagen und Tankstellen sind die geltenden Bestimmungen für industrielle Abwässer einzuhalten. D.h. nachdem an allen Baustellen die Anschlussmöglichkeit besteht, sind die entsprechenden Anschlussleitungen mit Vorbehandlung (Absetzbecken und Ölabscheider) vorzusehen. Die Betankungsbereiche sind abzudichten und das Oberflächenwasser ist ebenfalls über Ölabscheider in die Kanalisation zu entsorgen. Zu berücksichtigen sind die Auswirkungen der Abwasserableitungen auf die Vorfluter unabhängig von der Einhaltung der Grenzwerte. Diese Bewertung muss im Einreichprojekt berücksichtigt werden.

10. Gemäß Art. 48 des Landesgesetzes vom 18.06.2002, Nr. 8 ist bei allen für den Bau des Tunnels benötigten Flächen ein Schutzstreifen von 10 m ab Uferoberkante der Oberflächengewässer vorzusehen.
11. Bereits im Einreichprojekt ist eine Programmierung für die Sicherstellung der Trinkwasserversorgung bei Ausfall der zurzeit genutzten Wasserquellen notwendig. Folgende Maßnahmen sind darin vorzusehen:
 - Sofortmaßnahmen bei mangelnden Quellschüttungen innerhalb 48 Stunden;
 - provisorische Versorgung innerhalb von 30 Tagen;
 - Projekt für die endgültige Ersatzversorgung;
 - Alle Maßnahmen müssen vorher mit den Wasserkonzessionären abgestimmt werden.
12. Nicht erhobene Quellen für Trinkwasser - Eigenversorgungen oder nicht angeführte Trinkwasserleitungen, andere Wassernutzungen, wie Beregnungen, Industrienutzungen usw. sind ebenso im Einreichprojekt zu berücksichtigen.
13. Zwecks möglicher zukünftiger Nutzungen der abgelagerten Materialien muss für jede Deponiefläche bei Abschluss der Ablagerungen

calcestruzzo. Per tali impianti deve essere previsto il riciclo d'acqua completo. Per gli scarichi civili dagli alloggi e dalle mense deve essere previsto l'allacciamento alla fognatura. Per gli scarichi dalle officine, piazzali lavaggio ed aree di rifornimento carburante devono essere rispettate le norme vigenti per scarichi industriali. Siccome sussiste la possibilità di allacciamento dovranno essere quindi previste le relative condotte con pretrattamento (vasche di sedimentazione e disoleatori). Le aree di rifornimento carburante dovranno essere impermeabilizzate ed anche l'acqua superficiale dovrà essere convogliata pure attraverso disoleatori nella fognatura. Dovranno essere considerate le ripercussioni delle acque di scarico sui corpi idrici ricettori indipendentemente dall'osservanza delle soglie limite. Tale valutazione deve essere riportata nel progetto definitivo.

10. Ai sensi dell'art. 48 della legge provinciale del 18.06.2002, n. 8 è da prevedere per tutte le superfici occupate per le gallerie una fascia di rispetto di 10 m dal ciglio sponda delle acque superficiali.
11. Già nel progetto definitivo dovrà essere stilato un programma di emergenza del sistema di approvvigionamento idropotabile in caso di esaurimento delle sorgenti attualmente utilizzate. Sono da prevedere i seguenti provvedimenti:
 - provvedimenti d'urgenza entro 48 ore in caso di ridotta portata delle sorgenti;
 - realizzazione di un approvvigionamento provvisorio entro 30 gg.;
 - Progetto per l'approvvigionamento sostitutivo definitivo.
 - Tutti i provvedimenti devono essere precedentemente concordati con i titolari delle concessioni d'acqua.
12. Sorgenti per l'approvvigionamento idropotabile di utenze per uso proprio, acquedotti potabili o altri utilizzi d'acqua come impianti irrigui, usi industriali ecc. non inclusi nel monitoraggio eseguito per questo progetto, devono essere considerati nel progetto definitivo.
13. Per eventuali futuri utilizzi dei materiali depositati dovrà essere allegata al progetto definitivo per ogni area di deposito una

eine geolithologische Materialbeschreibung mit Lageplan und Schnitten ausgearbeitet werden.

14. Die ausgewiesenen Deponieflächen sowie alle anderen Bautätigkeiten der Zulaufstrecken sind hinsichtlich der bestehenden Altlasten gemäß Altlastenplan der Autonomen Provinz Bozen zu untersuchen.
15. Die Abfallbewirtschaftung (Lagerung, Verwertung, Beseitigung, usw.) aller restlichen Abfälle, die bei der Realisierung des BBT anfallen werden, muss im Sinne der geltenden gesetzlichen Bestimmungen erfolgen. Diesbezügliche Daten und Maßnahmen sind in der nächsten Projektphase anzuführen.
16. Die nächste Planungsstufe muss alle Maßnahmen der ökologischen, naturkundlichen und landschaftlichen Rückführung der gesamten Eingriffsbereiche vorsehen und eine Erfolgskontrolle/Monitoring der geplanten Maßnahmen ermöglichen. Ebenso muss vor Beginn der Arbeiten eine wirtschaftliche Beweissicherung der betroffenen Flächen durchgeführt werden.
17. An sämtlichen Baustellen entlang der Strecke dürfen zur Begrenzung der Lärm- und Abgasemissionen nur Fahrzeuge bzw. Technologien eingesetzt werden, die dem Stand der Technik (Rußfilter, Reifenwaschanlage u.a.) entsprechen.
18. Grundsätzlich gilt, dass sämtliche Materialtransporte mittels Elektroantrieb erfolgen müssen. Nur in jenen Fällen, wo dies nachweislich nicht möglich ist, dürfen Maschinen mit Verbrennungsmotoren (neuester Stand der Technik) verwendet werden. Ebenso sind für die Materialaufbereitungen sowie Materialablagerungen/-zwischenlagerungen sämtliche zur Verfügung stehenden Techniken und Mittel einzusetzen, um die Lärm- und Staubbelastung so gering wie möglich zu halten.
19. Das Einreichprojekt muss, zum Ausgleich für die vorübergehenden und bleibenden Eingriffe beim Bau, angemessene landschaftsökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beinhalten. Als solche werden u.a. auch die Errichtung des Pilotstollens, die Verlegung der Elektrofzuleitungen

beschreibung geolithologica del materiale depositato, accompagnata da una planimetria e sezioni.

14. Le aree individuate per i depositi di materiale nonché tutte le altre attività di costruzione sono da sottoporre ad una ulteriore valutazione rispetto alle discariche dismesse esistenti ai sensi del piano provinciale di risanamento delle ex discariche di rifiuti.
15. La gestione (deposito, recupero, smaltimento, ecc.) di tutti gli altri rifiuti prodotti nell'ambito della costruzione della galleria di base deve avvenire in rispetto alle vigenti normative in materia. A tale riguardo dovranno essere riportati nella prossima fase progettuale i relativi dati di produzione dei rifiuti.
16. La prossima fase progettuale dovrà prevedere tutte le misure ecologiche, paesaggistiche ed ambientali per il ripristino delle aree di intervento ed un sistema di monitoraggio delle misure stesse. Dovrà essere accertato prima dell'inizio dei lavori il rendimento dal punto di vista economico delle aree interessate.
17. Al fine di ridurre le emissioni gassose e sonore, presso tutti i cantieri lungo la tratta possono essere impiegati solo veicoli e tecnologie che siano al passo con la miglior tecnologia disponibile (filtro fuliggine, impianto pulizia gomme).
18. Di norma tutti i trasporti di materiale devono essere eseguiti con trazione elettrica. Solo nei casi in cui è dimostrabile che ciò non è possibile, possono essere utilizzate macchine con motori a combustione interna che in ogni caso devono essere dotate della migliore tecnologia disponibile. Parimenti, nelle operazioni di lavorazione e stoccaggio definitivo o provvisorio del materiale, devono essere impiegati tutti i sistemi e le tecniche disponibili per mantenere il più basso possibile i livelli di inquinamento acustico o da polveri.
19. Il progetto definitivo dovrà contenere come compensazione per gli interventi temporanei e definitivi adeguate misure paesaggistico-ambientali di compensazione e sostitutive. Come tali possono essere considerati p. es. anche la realizzazione del cunicolo pilota, lo spostamento delle linee aeree nel cunicolo

in den Pilotstollen, die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen, die Zusammenlegung des in Vahn bestehenden Umspannwerkes mit dem im Riggertal geplanten in einer Kaverne u. a. angesehen.

Baustelle Fensterstollen Pfitsch

1. Der gegenständliche Fensterstollen stellt ein hohes Risiko für die Quellen „Brunnental-Zamesleite“ und „Kaltwasser“ dar, die zurzeit als Trinkwasserversorgung von Afens und Wiesen/Pfitsch dienen. In diesem Zusammenhang muss die Möglichkeit geprüft werden, den Stollen auf die orographisch linke Talseite zu verlegen um so eine Beeinträchtigung der genannten Quellen zu vermeiden, ohne jedoch andere Quellen zu gefährden. Andernfalls müssen alle Vorkehrungen getroffen werden, um das Austrocknen der Quellen zu vermeiden. Die Trasse muss so abgeändert werden, dass das Risiko für die Quellen minimiert wird. Die Abdichtung des Fensterstollens muss für die gesamte Strecke vorgesehen werden, in der der Aquifer der genannten Quellen gefährdet ist. Hier ist es besonders wichtig, die Maßnahmen laut Punkt 11 der allgemeinen Auflagen detailliert auszuführen.
2. Die in der Örtlichkeit Kematen ausgewiesene Deponie für Ablagerung des Ausbruchmaterials muss gestrichen werden, da jene in Wiesen vorgesehene bei entsprechender Modellierung genügt.
3. Der Transport des Ausbruchmaterials aus dem gegenständlichen Fensterstollen zur Deponie in Wiesen muss mittels Förderband erfolgen.
4. Die während der ein- bis zweijährigen Bauphase vorgesehene, provisorische Umfahrungsstrasse durch ein derzeit noch unberührtes Gebiet in Wiesen muss ebenso gestrichen werden, da diese in Anbetracht der relativ geringen Frequenz von 10 – 20 Lkw/Tag für den Transport von Baumaterial nicht gerechtfertigt erscheint bzw. sich die Belastungen der Wohngebiete durch Schwerverkehr in Grenzen hält und damit die Folgewirkungen einer Neuerschließung ausgeschlossen werden.

Baustelle Fensterstollen Mauls

1. Die im diesem Bereich vorgesehene Baustelle

pilota stesso, la realizzazione di barriere antirumore, la concentrazione della stazione di trasformazione a Varna con quella prevista nella Valle Val di Riga in sotterraneo.

Cantiere galleria finestra Val di Vize

1. Il cunicolo d'accesso in oggetto rappresenta un grosso rischio per le sorgenti „Brunnental-Zamesleite“ e „Kaltwasser“ che attualmente sono utilizzate per l'approvvigionamento idropotabile delle località Avenes e Prati di Vize. In questo contesto deve essere esaminata la possibilità di realizzare il cunicolo in orografica sinistra per evitare il danneggiamento delle suddette sorgenti, ma senza mettere in pericolo altre sorgenti. Altrimenti devono essere presi tutti i provvedimenti necessari atti ad evitare il prosciugamento delle sorgenti. Il tracciato dovrà essere variato in modo tale da ridurre al minimo il rischio per le sorgenti. Nel tratto in cui il cunicolo rappresenta un pericolo per le succitate sorgenti deve essere realizzata la sua impermeabilizzazione. E' molto importante eseguire dettagliatamente le prescrizioni citate nel punto 11 delle disposizioni generali.
2. L'area prevista per il deposito di materiale in località Caminata deve essere stralciata, in quanto quella prevista in località Prati è sufficiente previo apposto modellamento.
3. L'asporto del materiale da scavo proveniente dalla galleria finestra al deposito in località Prati dovrà essere eseguito mediante nastro trasportatore.
4. La strada di circonvallazione provvisoria prevista durante la fase di cantiere di durata di uno o due anni in un paesaggio incontaminato nei pressi della località Prati deve essere stralciata, in quanto ritenuta non necessaria considerando la scarsa frequenza di ca. 10 – 20 mezzi pesanti al giorno e l'inquinamento causato da questi mezzi pesanti rientra nei limiti sostenibili. Inoltre vengono escluse ripercussioni negative causata da questa urbanizzazione.

Cantiere galleria finestra Mules

1. Il cantiere previsto in quest'ambito è ubicato

befindet sich in einer Bannzone aus Landschaftsschutzgründen, in welchem ein Bauverbot besteht. Es müssen somit zunächst die gesetzlichen Voraussetzung für die Baustelleneinrichtungen geschaffen werden. Außerdem muss durch die Verlegung der dort vorgesehenen Unterkünfte für die Bauarbeiter sowie des Info-Points nach Franzensfeste das Ausmaß der Baustelle reduziert werden. Eine Verlegung der Baustelle in Richtung Süden muss überprüft werden.

2. Aufgrund des in den Landschaftsschutzbestimmungen enthaltenen Schotterverarbeitungsverbotes, darf diese nicht innerhalb der Bannzone vorgenommen werden.
3. Für den An- und Abtransport des Materials muss ein direkter Anschluss an die dort unmittelbar vorbeiführende Autobahn geschaffen werden.
4. Von den in den Projektunterlagen vorgesehenen Deponien für die Materialablagerung wird lediglich die als „Genauen 2“ benannte gutgeheißen. Die beiden anderen Deponien in Grasstein bzw. Trens müssen gestrichen werden, da sie sich in landschaftlich unter Schutz gestellten Gebieten befinden.
5. Zum Schutz der Ortschaft Mauls vor Lärm und Staub muss ein Erdwall errichtet werden.

Franzensfeste

1. In Franzensfeste muss die in den Planunterlagen als Variante 3b eingetragene Trasse, orographisch rechts, entlang des Berghanges verwirklicht werden, da laut Umweltverträglichkeitsstudie die im Projekt dargestellte Variante 1 den zulässige Lärmpegel auch bei Verwirklichung von Lärmschutzmaßnahmen überschreitet. Derzeit sind jedoch keine ausreichenden Projektunterlagen vorhanden: Diese müssen für die nächsten Projektstufe ausgearbeitet werden.
2. Aus der Sicht des Gewässerschutzes sind die Grundwasserabsenkung und die Zerstörung der Ufervegetation problematisch; es müssen somit im Einreichprojekt entsprechende Maßnahmen um bei der Grundwasserabsenkung eine Eintrübung des Eisacks zu verhindern sowie zur Maßnahmen zur Renaturierung der Ufervegetation vorgesehen werden.

in una zona di rispetto con divieto di costruzione per motivi paesaggistici. Dovranno quindi essere creati prima i presupposti giuridici per la realizzazione delle infrastrutture di cantiere. Inoltre dovranno essere spostati a Fortezza gli alloggi per gli operai e l'ufficio informazioni. In tale modo viene ridotta l'estensione complessiva del cantiere. È da esaminare inoltre la fattibilità di spostare l'intera area di cantiere verso sud.

2. A causa del divieto contenuto nelle norme paesaggistiche la lavorazione della ghiaia non potrà essere effettuata nella zona di rispetto.
3. Per il trasporto del materiale dovrà essere previsto un allacciamento diretto all'autostrada.
4. Delle aree previste per il deposito del materiale da scavo viene approvata solamente quella denominata „Genauen 2“. Quelle previste nelle località Le Cave e Trens devono essere stralciate, in quanto sono ubicate in zone sottoposte a particolare tutela paesaggistica.
5. Per proteggere l'abitato di Mules dal rumore e dalle polveri deve essere eretto un terrapieno.

Fortezza

1. A Fortezza deve essere realizzata la proposta di variante 3b lungo il versante orograficamente a sinistra dell'Isarco, in quanto secondo lo studio di impatto ambientale la variante 1 non rispetta i valori limiti fissate per l'inquinamento acustico pur realizzando le barriere antirumore. Attualmente non sono state presentati i relativi progetti. Gli stessi dovranno essere elaborati nella prossima fase progettuale.
2. Dal punto di vista della tutela delle acque risulta problematico l'abbassamento della falda e la distruzione della vegetazione ripale. Nel progetto definitivo devono quindi essere previste misure per evitare l'intorbidamento dell'Isarco nonchè misure per la rinaturazione della vegetazione ripale.

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>3. Da fast der gesamte Ort von Franzensfeste im 300 m Einzugsbereich des Bauwerkes gelegen ist, bedeutet dies eine erhebliche Schallbelastung für die Bevölkerung. Somit muss aus Lärmschutzgründen in Franzensfeste eine akustische Einhausung der gesamten neuen Trasse verwirklicht werden, wobei im Wohngebiet der Lärmpegel 55 dB(A) am Tage bzw. 45 dB(A) in der Nacht nicht überschreiten darf.</p> | <p>3. Considerato che la quasi totalità dell'abitato di Fortezza si trova all'interno dei 300 metri di distanza dall'opera, essa rappresenta una notevole fonte di inquinamento acustico per la popolazione. Quindi, per ragioni di tutela acustica a Fortezza deve essere realizzato un incapsulamento acustico dell'intera nuova tratta. Tale accorgimento deve garantire nell'ambito di zone residenziali il rispetto del limite di 55 dB(A) di giorno e di 45 dB(A) la notte.</p> |
| <p>4. Die ursprünglich auf der Baustelle in Mauls vorgesehenen Unterkünfte für die Bauarbeiter sowie der Info-Point müssen in Franzensfeste vorgesehen werden.</p> | <p>4. Gli alloggi per gli operai e l'ufficio informazioni previsti originariamente a Mules devono essere realizzati a Fortezza</p> |

Baustelle Service-Stollen Aicha – Riggertal

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

Cantiere cunicolo di servizio Aica – Val di Riga

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

„Unterseeber“ (Kapazität ca. 1 Million m³) gutgeheißen. Als zusätzliche Deponie kann bei Bedarf jene in der Örtlichkeit „Unterplattner“, orographisch rechts des Eisacks in Anspruch genommen werden.

6. Die Baustelleneinrichtung muss im nördlichen Bereich der Zone „Hinterrigger“ konzentriert werden. Entsprechend zeitgerecht muss mit dem obenerwähnten Schotterabbau in diesem Bereich begonnen werden.
7. Das in Vahrn bestehende Umspannwerk muss mit dem im Riggertal geplanten in einer Kaverne zusammengelegt werden.
8. Am Portal des Pilotstollens ist ein geeignetes Auffangbecken vorzusehen damit bei etwaigen Unfällen verunreinigende Stoffe bzw. Löschwasser zurückgehalten werden.

cava „Unterseeber“ (capacità ca. 1 milione di m³); inoltre a secondo del fabbisogno può venire considerata anche l'area in località „Unterplattner“ orograficamente a destra dell'Isarco.

6. L'area di cantiere deve essere concentrata nell'ambito nord della zona „Hinterrigger“. Per questo motivo la coltivazione di sabbia e ghiaia dovrà iniziare in tale ambito.
7. La stazione di trasformazione esistente a Varna dovrà essere riunita con quella prevista nella Val di Riga in sotterraneo.
8. Al portale del cunicolo pilota va prevista un'idonea vasca di raccolta al fine di poter trattenere eventuali sostanze sversate o acque di spegnimento.