



Bruneck Olang Percha
Brunico Valdaora Perca

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE STUDIO D'IMPATTO AMBIENTALE

Projekt / *Progetto* 2008

**Anbindung der Kronplatz Aufstiegsanlagen und Skipisten
an das Eisenbahnnetz**

***Collegamento degli impianti di risalita e delle piste da sci
del Plan de Corones alla rete ferroviaria***

13. Nicht-technische Zusammenfassung 13. *Relazione non tecnica*



Bauherr / Committente

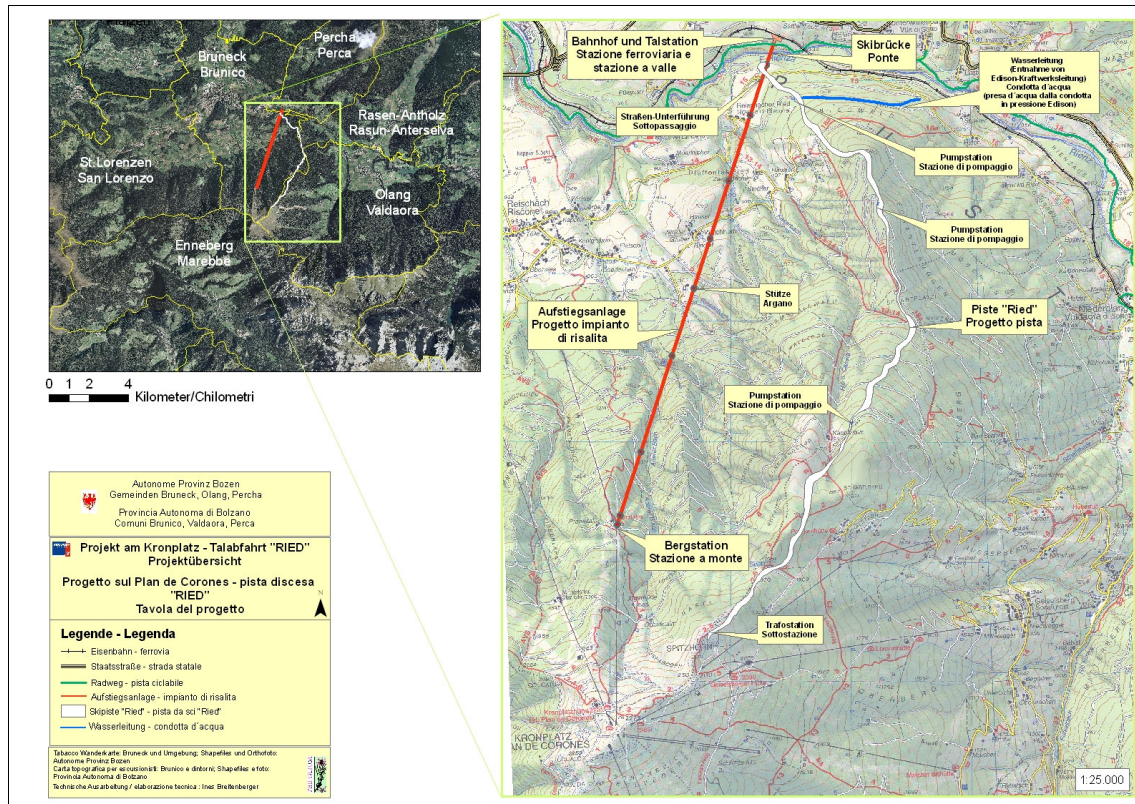


KRONPLATZ - SEILBAHN AG
Seilbahnstraße, 10
39031 – BRUNECK/REISCHACH

Koordination / Coordinazione



Trifolium
Natur & Landschaft
Dominikanerplatz 35
I-39100 Bozen



EINLEITUNG und PROJEKTZIELE	INTRODUZIONE e OBIETTIVI DEL PROGETTO
<p>Die touristische Entwicklung der Gemeinde Bruneck wurde wesentlich von der Erschließung des Kronplatzes geprägt. Mit dem Beginn des Ausbaues des Wintertourismus am Brunecker Hausberg begann die erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung des Gebietes, in dessen Zentrum besonders die Fraktion Reischach von der neuen Entwicklung profitieren konnte.</p> <p>An der Weiterentwicklung der Kronplatz - Erschließung arbeiteten ursprünglich neben dem Alpenverein Südtirol (AVS) auch Wirtschaftstreibende aus Bruneck und Umgebung, die ihre Kräfte in Form einer Gesellschaft, der Kronplatz Seilbahn AG bündelten.</p> <p>Dem wirtschaftlichen Erfolg und dem steten Ausbau dieses Unternehmens konnten sich weitere Wirtschaftstreibende, vor allem des Hotel- und Gastgewerbes anschließen. So entstand sowohl im Stadtgebiet Bruneck, als auch in der Fraktion Reischach, eine erfolgreiche Hotellerie mit entsprechendem Gastgewerbe. Dieser Trend hat sich bis heute fortgesetzt.</p> <p>Mit dem Ausbau der wirtschaftlichen Aktivitäten besonders in Reischach haben sich die Landschaft des Gebietes und dessen sozio-ökonomische Struktur verändert. Der starke Zulauf von Touristen, besonders während der Wintersaison, verursachte zunehmend verkehrstechnische Probleme sowohl im Stadtgebiet von Bruneck, als auch in den betroffenen Siedlungen entlang der West-Zufahrt von St. Lorenzen. Der dominierende Individualverkehr bedient sich fast ausschließlich des Autos, welches durch seinen Platzbedarf, seinen Abgasen und seinen beinahe unkontrollierbaren Einsatz neue verkehrstechnische Maßnahmen verlangt. Verkehrs-Spitzentage führen zu einer erheblichen Belastung der ortsansässigen Bevölkerung, zu Unmut bei den Autofahrern und zu einer hilflosen Ohnmacht bei den zuständigen Behörden.</p> <p>Demzufolge knüpften die Landesbehörden</p>	<p>Lo sviluppo turistico del comune di Brunico è dovuto in gran parte dalla urbanizzazione del Plan de Corones. Il successo dello sviluppo economico della zona è collegato allo sfruttamento turistico invernale del monte. Dal punto di vista economico, soprattutto la frazione di Riscone, è quella che ha potuto approfittarsene.</p> <p>Tra coloro che hanno promosso per primi l'accesso al Plan de Corones e che successivamente hanno raccolto le loro forze formando la società Funivia Plan de Corones SpA, ci sono il Alpenverein Südtirol (AVS), nonché diversi imprenditori della zona di Brunico.</p> <p>Al successo e all'espansione del Plan de Corones potevano anche partecipare il settore alberghiero e gastronomico. In seguito, sia la città di Brunico che la frazione di Riscone, sono diventate note località turistiche. Questo successo dura tuttora.</p> <p>Attraverso lo sviluppo delle attività economiche particolarmente a Riscone sono cambiati sia il paesaggio che la struttura socio-economica. L'incremento notevole del turismo crea, soprattutto nel periodo invernale, problemi di mobilità, sia nella città di Brunico che lungo l'accesso ovest da San Lorenzo. L'aumento continuo del traffico individuale accompagnato da diversi aspetti negativi (richiesta di nuovi parcheggi, inquinamento) richiede nuove soluzioni per il trasporto. Soprattutto i giorni di maggior traffico generano una situazione insostenibile, sia per gli abitanti che per i conducenti. Inoltre le istituzioni pubbliche, responsabili del traffico, si trovano a dover fronteggiare gravi problemi di difficile soluzione.</p> <p>Di seguito gli Enti pubblici pretendono che lo</p>

die weitere Entwicklung des Kronplatzes an die Bedingung, sich verstärkt und effektiv dem Verkehrsproblems zu widmen und mit entsprechenden Infrastrukturen für eine Verkehrsentslastung zu sorgen. Ein weiterer Ausbau der Zufahrtsstraßen wurde ebenso diskutiert wie eine effiziente Einbindung des öffentlichen Verkehrs. Durch den Einsatz von Skibussen in den letzten Jahren konnte eine Verschärfung der Situation verhindert werden. Eine überzeugende und effiziente Lösung konnte aufgrund der Zuständigkeit zwischen der öffentlichen Hand und dem Privatunternehmen Kronplatz Seilbahn AG jedoch nicht gefunden werden.

Erst nach der vertraglichen Übertragung von Kompetenzen von der RFI auf die Autonome Provinz Bozen eröffneten sich neue Möglichkeiten und Perspektiven im Bereich des Bahnverkehrs. So wird seit Jahren nach einer für alle beteiligten Personen und Institutionen tragbaren Lösung im Hinblick auf den Anschluss des Kronplatzes an das Eisenbahnnetz gesucht. Es wurden verschiedene Varianten durchgespielt und verworfen. Zum Beispiel wurde eine der beiden bestehenden Talstationen bereits als Mittelstation für eine spätere Fortsetzung der Seilbahn bis ins Tal konzipiert, mit der Überlegung eines Bahnanschlusses. Allerdings konnten für diese Lösung keine überzeugenden Argumente vor allem für eine grundlegende Verbesserung der Verkehrsproblematik gefunden werden. Als Ergebnis eines langjährigen Lösungsfindungsprozesses wird die Bahnanbindung des Skigebietes Kronplatzes in Percha als die beste Variante bewertet.

Der Projektbetreiber – die Kronplatz-Seilbahn AG – hat beschlossen das gegenständliche Projekt auszuarbeiten und den zuständigen Behörden zur Überprüfung vorzulegen.

Wie jedes Projekt weist auch das vorliegende Vorzüge und Nachteile auf. Jeder Wandel und jede Veränderung erzeugen neue Hoffnungen und Ängste bei den betroffenen Menschen, die sich zu Wort melden und somit einen wertvollen Beitrag zum Projektprozess leisten. Neben Sachargumenten spielen auch Emotionen und Interessen eine große Rolle. Die

sviluppo del Plan de Corones avvenga di pari passo con le soluzioni ai problemi del traffico, realizzando adeguate infrastrutture. E' stato discusso sia l'allargamento delle strade d'accesso che un coinvolgimento efficiente dei mezzi pubblici. Per non peggiorare la situazione negli ultimi anni sono stati messi a disposizione autobus per il trasporto degli sciatori. Comunque per motivi di competenza i responsabili dell'amministrazione pubblica e della società Funivia Plan de Corones SpA non sono riusciti a trovare una soluzione convincente.

Solo dopo il passaggio contrattuale delle competenze dalla RFI alla Provincia Autonoma di Bolzano e, con le innovazioni nell'ambito ferroviario, si sono aperte nuove prospettive. Per esempio già da anni vengono studiate nuove possibilità per collegare il Plan de Corones con la rete ferroviaria. Sono state analizzate diverse opzioni, che poi sono state rigettate. Per esempio, una delle due attuali stazioni a valle è stata concepita come stazione intermedia per un eventuale prolungamento del tratto della funivia e per il collegamento della stessa alla rete ferroviaria. Comunque per questa soluzione non sono stati trovati abbastanza argomenti convincenti per ottenere un miglioramento sostanziale ai problemi riguardanti il traffico. Dopo anni di ricerca la variante più adatta risulta essere quella che collega il centro sciistico Plan de Corones con la stazione ferroviaria a Perca.

La società Funivia Plan de Corones SpA ha deciso di elaborare il progetto presente e di presentarlo all'esame degli Enti pubblici competenti.

Come ogni progetto anche questo presenta vantaggi e svantaggi. Ogni cambiamento e ogni novità provoca nuove speranze ma anche preoccupazioni per le conseguenze che potrebbero verificarsi. Giustamente le persone colpite si fanno sentire e danno un loro contributo che può essere oggettivo e meritevole di argomentazione, oppure dettato da emotività o anche da interessi

<p>Gesprächsbereitschaft und der Informationsfluss zwischen der betroffenen Bevölkerung und dem Projektwerber haben sich zu einem demokratischen Prozess entwickelt, der eine Grundlage für den Reifungsprozess des Projektes bildet.</p> <p>In der vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) werden die Auswirkungen dieses Projektvorhabens analysiert, diskutiert und bewertet.</p> <p>PARALLELE PROJEKTvorHABEN</p> <p>Das vorliegende Projekt ist sehr komplex. Es setzt sich aus diversen Projekten zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Talstation, Umlaufbahn und Bergstation ○ Skipiste „Ried“ ○ Beschneiungsanlage ○ Brücke über die Rienz <p>Parallel zum gegenständlichen Projektvorhaben arbeiten weitere Projektträger zusätzliche Projekte aus:</p> <p>Das wichtigste Vorhaben umfasst die Errichtung eines Bahnhofes für die Gemeinde Percha, dessen Projektträger, die Südtiroler Transportstrukturen AG (STA), verantwortlich ist, für die eisenbahn-technische Anlage und die Zugangs- und Zufahrtmöglichkeiten.</p> <p>Ein weiteres Projekt befasst sich mit der Umfahrung von Percha. Zurzeit findet die Auswertung des ausgeschriebenen Ideenwettbewerbes statt. Als Projektträger scheint die Autonome Provinz Bozen auf.</p> <p>Gegenstand der durchgeführten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ist ausschließlich das Projekt „Anbindung der Kronplatz Aufstiegsanlagen und Skipisten an das Eisenbahnnetz“.</p>	<p>privati. La comunicazione e il flusso delle informazioni tra il committente e le persone colpite si è sviluppato in modo democratico e il dibattito contribuirà a portare miglioramenti del progetto stesso.</p> <p>Nello studio sull'impatto ambientale vengono analizzate, discusse e valutate le conseguenze del progetto in questione.</p> <p>PROGETTI PARALLELI</p> <p>Il presente progetto è un'opera e si compone di diversi progetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ della stazione a valle, dalla telecabina bifune e dalla stazione a monte ○ della pista da sci “Ried” ○ dell'impianto di innevamento artificiale e ○ del ponte sulla Rienza <p>Parallelamente a questo progetto ci sono altri committenti che ne elaborano ulteriori:</p> <p>Il più importante prevede la costruzione di una stazione ferroviaria nel comune di Perca. La società è la STA SpA, Strutture Trasporto Alto Adige, responsabile per la costruzione dell'impianto tecnico ferroviario e della strada d'accesso.</p> <p>Un altro progetto comprende la circonvallazione di Perca. Attualmente è in corso la valutazione tra le varie idee in concorso. Come committente risulta la Provincia Autonoma di Bolzano.</p> <p>Lo studio sull'impatto ambientale (SIA) si riferisce esclusivamente al progetto “Collegamento delle risalite e delle piste da sci del Pian de Corones alla rete ferroviaria”.</p>
---	---

PROJEKTDESCHREIBUNG	DESCRIZIONE DEL PROGETTO
<p><u>Talstation</u></p> <p>Die Talstation wird an der orographisch rechten Seite der Rienz in der Gemeinde Percha errichtet und direkt südlich der Geleise an den neuen Bahnhof angebaut.</p>	<p><u>La stazione a valle</u></p> <p>viene costruita sulla parte orografica destra del Rienza, nel comune di Perca e direttamente collegata a sud dei binari alla nuova stazione ferroviaria.</p>
<p><u>Bergstation</u></p> <p>Diese wird direkt an die Talstation der „Gipfelbahn“ auf der Herzlalm angebaut.</p>	<p><u>La stazione a monte</u></p> <p>viene collegata direttamente con la stazione a valle della “Gipfelbahn” sulla Herzlalm.</p>
<p><u>Umlaufbahn</u></p> <p>Das Projekt sieht die Errichtung einer 2-Seil-Umlaufbahn vor. Diese moderne Gondelbahn weist folgende Besonderheiten auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Kuppelbares Gondelsystem; ○ Es werden lediglich 7 Seilbahnstützen benötigt; ○ Die Anlage läuft über der Baumkronen des Waldes hinweg, wodurch ein Kahlschlag der Schneise vermieden wird; ○ Diese moderne Aufstiegsanlage gilt als sehr leise, sicher und energiesparend. 	<p><u>La telecabina bifune</u></p> <p>Il progetto prevede la costruzione di una moderna telecabina bifune con le seguenti caratteristiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Sistema sganciabile delle cabine; ○ Vengono utilizzati solamente sette piloni; ○ L'impianto scorre sopra le chiome degli alberi cosicché non è necessario effettuare un deforestamento totale per questo attraversamento; ○ Questo impianto moderno di risalita viene considerato molto silenzioso, sicuro ed a risparmio energetico.
<p><u>Abfahrtspiste „Ried“</u></p> <p>Die vorgesehene neue Piste benutzt im oberen Teil vom Kronplatz Plateau aus bereits bestehenden Pisten in Richtung Olang. Ab dem Rueper Seebl soll eine neue Piste entstehen, welche dem Nord-Ost-Grat folgend bis hinunter zur Rienz folgt.</p>	<p><u>La pista di discesa “Ried”</u></p> <p>Sull'altopiano del Plan de Corones vengono utilizzate le piste già esistenti. Dal punto Rueper Seebl partirà una nuova pista che costeggerà la cresta nord-est, addentrandosi fino al fiume Rienza.</p>
<p><u>Beschneiungsanlage</u></p> <p>Die vorgesehene Skipiste ist hauptsächlich nach Norden ausgerichtet. Diese aus der Sicht der Sonneneinstrahlung ungünstige Lage verhindert weitestgehend durch die Sonnenstrahlung bewirkte Schnee-Verluste. Unabhängig davon ist die Errichtung einer Beschneiungsanlage, die dem neuesten Stand der Technik entspricht, für den</p>	<p><u>L'impianto d'innevamento artificiale</u></p> <p>La pista sciistica è situata soprattutto sulla parte nord. Questa posizione, in gran parte svantaggiata dall'irradiazione solare, impedisce lo scioglimento della neve. Indipendentemente da questo fatto è prevista ugualmente la costruzione di un impianto d'innevamento artificiale, lungo tutta la pista, basato su nuove tecniche.</p>

<p>gesamten Pistenverlauf vorgesehen. Das benötigte Wasser wird über die Edison Druckleitung in Ried vom Olinger Stausee entnommen und über mehrere Stufen auf den Kronplatz gepumpt.</p> <p>Beschneigungsanlage und der Nachweis der Wasserverfügbarkeit wird von den Behörden gefordert.</p>	<p>L'acqua necessaria viene prelevata dalla condotta forzata della Edison che deriva dalla diga di Valdaora e che passa per Ried. L'acqua viene pompata tramite più stazioni di pompaggio sul Plan de Corones.</p> <p>Gli Enti pubblici richiedono la costruzione di un impianto d'innevamento e l'assicurazione che l'acqua sia disponibile.</p>
<p><u>Brücke über die Rienz</u></p> <p>Damit die Skifahrer den Bahnhof Percha bzw. die Talstation der neuen Umlaufbahn erreichen, wird eine neue Ski-Brücke über die Rienz mit einem direkten Anschluss an die Talstation gebaut.</p>	<p><u>Il ponte sul fiume Rienza</u></p> <p>Affinché gli sciatori possano raggiungere la stazione ferroviaria di Perca, così come la stazione a valle della funivia, verrà costruito il nuovo ponte sul fiume Rienza per il passaggio degli sciatori e per un collegamento diretto.</p>
<p>GESETZLICHE RAHMENBEDINGUNGEN</p> <p>Das geplante Projekt betrifft die drei Gemeinden Bruneck, Percha und Olang.</p> <p>Beim Vergleich des Projektes mit den geltenden Fachplänen ergaben sich folgende Konflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Skibrücke und das Talstationsgebäude liegen in der Nähe einer Gefahrenzone (laut Bauleitplan der Gemeinde Percha). Außerdem ist in der Talsohle der Rienz ein Landesbiotop „Rienzau – Percha“ vorgeschlagen, welches sich momentan in der Genehmigungsphase befindet. Östlich der Aufstiegsanlage sind z. Z. nur provisorisch (die entsprechende Ausweisung ist noch ausständig) Trinkwasserquellen mit Wasserschutzgebieten ausgewiesen (laut Bauleitplan der Gemeinde Bruneck), die vom Projekt nicht betroffen sind. Die Piste führt am Naturdenkmal „Rueper Seebl“ vorbei (laut Landschaftsplan der Gemeinde Olang). Das Pistenende, die Talstation und die Aufstiegsanlage liegen Nahe einer Bannzone (laut Landschaftsplan der Gemeinde Bruneck). Eine Stütze der Aufstiegsanlage befindet 	<p>BASE GIURIDICA</p> <p>La zona di progetto coinvolge i tre comuni Brunico, Perca e Valdaora.</p> <p>Facendo il paragone tra il progetto e gli attuali piani di settore emergono le seguenti situazioni di conflitto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Il ponte e la stazione a valle sono situati vicino a una zona di pericolo (secondo il piano urbanistico comunale di Perca). Inoltre è previsto ed attualmente in fase di approvazione di dichiarare il fondovalle del Rienza come biotopo provinciale „Rienzau – Percha“. Nella parte est dell'impianto di risalita sono dichiarati ancora provvisoriamente sorgenti di acque potabili con zone di rispetto delle acque (dichiarazione solo provvisoria secondo il piano comunale di Brunico), che non vengono colpiti dal progetto. La pista passa lungo il monumento naturale „Rueper Seebl“ (secondo il piano paesaggistico di Valdaora). La pista nella parte finale, la stazione a valle e l'impianto di risalita sono situati vicino ad una zona di rispetto (secondo il piano paesaggistico del comune di Brunico).

<p>sich in der Nähe einer Bannzone (besonders schützenswerter Landschaft, laut Landschaftsplan der Gemeinde Bruneck).</p> <ul style="list-style-type: none"> Im oberen Bereich und am Ende der Piste in der Talsohle befinden sich geschützte Landschaftselemente (bestockte Wiesen und Weiden, Hecken und Flurgehölze). <p>Keine Konflikte entstehen mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> dem Fachplan für Aufstiegsanlagen und Skipisten – es besteht Einklang mit den strategischen Zielsetzungen des Fachplans, den archäologischen Schutzgebieten, dem Nationalpark, den Naturparken und Natura 2000-Gebieten. <p>GEPRÜFTE PROJEKTVARIANTEN</p> <p>Das Projekt wurde im Hinblick auf mehrere Varianten geprüft:</p> <p><u>Varianten Anbindung des Skigebietes an die Eisenbahn:</u></p> <p>In diesem Zusammenhang wurde der Verkehrswissenschaftler Prof. Dr. Hermann Knoflacher von der Gemeinde Bruneck beauftragt, unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Studien, die verschiedenen Anbindungsmöglichkeiten zu analysieren und zu bewerten. Dabei wurden die Varianten Bruneck Bahnhof, Bruneck Gewerbegebiet West und die Varianten Olang und Ried unter die Lupe genommen. Dabei schneidet die Option Ried bei der Varianten-Bewertung am besten ab. Zum Beispiel wird durch die direkte Anbindung des Skigebietes an den Bahnhof in Percha, durch den Bau einer Brücke über die Rienz, ein zusätzliches Umsteigen vermieden. Die Untersuchungsergebnisse belegen, dass die Motivation des Reisenden vom Auto auf die Bahn umzusteigen abnimmt, wenn zusätzliche Umsteigewiderstände zu überwinden sind.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Un argano dell'impianto di risalita si trova vicino ad una zona di rispetto (secondo il piano paesaggistico del comune di Brunico si tratta di un paesaggio particolarmente tutelato). Sia nella parte sovrastante che nella parte a valle della pista troviamo elementi paesaggistici protetti (prati e pascoli alberati, siepi). <p>Non risultano situazioni di conflitto con:</p> <ul style="list-style-type: none"> il piano di settore per impianti di risalita e piste da sci - il progetto corrisponde agli obbiettivi strategici del piano di settore - le zone archeologiche il parco nazionale, i parchi naturali e gli habitat Natura 2000. <p>ANALISI VARIANTI DI PROGETTO</p> <p>Sono stati esaminati più varianti in riferimento al collegamento dell'area sciistica alla rete ferroviaria ed alla pista di discesa:</p> <p><u>Varianti collegamento dell'area sciistica alla rete ferroviaria:</u></p> <p>In questo contesto è stato incaricato dal comune di Brunico l'esperto di mobilità Prof. Dott. Hermann Knoflacher con il compito di analizzare e di valutare le diverse possibilità di collegamento considerando i risultati degli studi già svolti. Sono state esaminate le varianti Brunico – stazione ferroviaria, Brunico – zona produttiva ovest e le varianti di Valdaora e quella di Ried. L'ultima opzione è stata considerata la più favorevole. Per esempio garantisce un collegamento diretto dell'area sciistica con il treno poiché è previsto la costruzione di un ponte che attraversa il fiume Rienza. I risultati degli studi confermano che i viaggiatori non sono motivati a sostituire la macchina con il treno, se devono superare ulteriori barriere nel cambiamento.</p>
---	--

Varianten neue Piste

Bei der Planung der neuen Talabfahrt wurden die Varianten „Ried“, „Nasen / Strabit“ (zwei sehr ähnliche Varianten) und „Lamprechtsburg“ untersucht. Nach den Untersuchungsergebnissen scheiden die beiden letztgenannten Optionen aus. Zum Beispiel wird bei der Pisten-Variante Lamprechtsburg vor allem der untere Pistenabschnitt aufgrund geologischer Gegebenheiten als problematisch eingestuft. Die Pisten-Variante Nasen / Strabit führt großteils durch ziemlich steiles Gelände und es ist daher zu erwarten, dass ungeübte Skifahrer diese kaum nutzen werden und demzufolge die Auslastung dieser neuen Infrastruktur und im weiteren Sinne die Rentabilität in Frage gestellt werden.

Die Talabfahrt „Ried“ ist im Unterschied zu den obgenannten beiden Varianten weniger steil und die Erdbewegungsarbeiten sind im Vergleich geringer. Ebenso kann man davon ausgehen, dass durch die stärkere Beschattung die Beschneigung erleichtert wird und die Haltbarkeit des Schnees besser garantiert werden kann.

Auch bei der landschaftsökologischen Begutachtung schneidet diese Variante am Besten ab.

Ein Kritikpunkt, der alle obgenannten Optionen betrifft, bezieht sich auf die Rodung einer nicht unbeachtlichen Fläche an Wald. Diese negativ-Folge wird abgeschwächt, indem die erforderlichen Erdbewegungsarbeiten gering gehalten und fachgerecht ausgeführt, sowie entsprechende Milderungs- und Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt werden.

GEOLOGIE

Das Projektgebiet ist dem Südalpin zuzuordnen. Bei den Festgesteinen handelt es sich um das kristalline Basement des Südalpins, den Brixner Quarzphyllit. Das teilweise verwitterungsanfällige Festgestein ist häufig durch Verwitterungs- und/oder Hangschutt überlagert. Diese werden wiederum örtlich entlang der Hänge bis hinunter zur Talsohle durch glaziale Ablagerungen über- bzw. unterlagert. Im

Opzioni nuova pista da sci

Progettando la nuova pista da sci sono state esaminate le varianti “Ried”, “Nasen / Strabit” (due varianti molto simili) e “Lamprechtsburg”. Secondo gli esiti degli analisi le due ultime opzioni vengono scartate. Per esempio per quanto riguarda la opzione Lamprechtsburg soprattutto l'ultimo tratto della pista dal punto di vista geologico è da considerare problematico. Gran parte del tratto della variante Nasen / Strabit attraversa pendii ripidi e ci si attende che questa pista non venga sfruttata da sciatori poco esperti. Di seguito viene messo in dubbio lo sfruttamento della nuova infrastruttura e, in senso lato, anche la sua redditività.

La pista di discesa “Ried”, paragonandola con le altre due possibilità, è meno ripida ed i movimenti del terreno sono ridotti. Inoltre ci si attende che, per la posizione più ombreggiata, la stessa sia più idonea per la produzione di neve artificiale e per l'inalterabilità della neve che è maggiormente garantita.

Anche dal punto di vista ecologico-paesaggistico questa opzione viene valutata come la migliore.

Un altro punto di criticità, che riguarda tutte le opzioni sopra indicate, si riferisce al dissodamento di un'area notevole. Questo aspetto negativo può essere attenuato se i movimenti di terra necessari vengono minimizzati ed eseguiti con professionalità e se vengono realizzate misure adeguate di mitigazione e di compensazione.

GEOLOGIA

L'area di progetto appartiene al Sudalpino. Per quanto riguarda gli affioramenti, si tratta del basamento cristallino del Sudalpino, cioè delle Filladi quarzifere di Bressanone. La roccia parzialmente soggetta a disgregamento, è spesso ricoperta da detrito di falda e/o da prodotti di alterazione, che a loro volta, lungo il versante scendendo fino al fondovalle, ricoprono o vengono ricoperti da depositi glaciali. Nella zona pianeggiante

<p>flachgeneigten Bereich der Rienz sind fluvatile Sedimente und Ablagerungen relikter stehender Gewässer (lakustrine Sedimente) untergrundaufbauend.</p> <p>Das Untersuchungsgebiet weist vorwiegend stabile Verhältnisse auf. Bereichsweise konnten jedoch Zonen auskartiert werden die durch tiefgründige relikte – ruhende Massenbewegungen gekennzeichnet sind. Lokal begrenzt konnten auch Bereiche mit flach- bis mittelgründigen Hangbewegungen beobachtet werden.</p> <p>Aus geologischer Sicht ist das untersuchte Gebiet zur Realisierung der geplanten Infrastrukturen und Gebäude geeignet. Im Zuge des detaillierten Ausführungsprojektes muss der genaue Bodenaufbau in weiterführende Untersuchungen (Schürfe und Kernbohrungen) geklärt werden, so kann für die jeweiligen Untergrundverhältnisse die geeignete Gründungstypologie gewählt werden. Bei den herrschenden Stabilitätsverhältnisse handelt es sich durchaus um Erscheinungen die kontrollierbar sind. Von Bedeutung dabei ist der Einbau von ausreichend bemessenen Drainagen, lokalen Stabilisierungsmaßnahmen und Beobachtungssystemen.</p> <p>VEGETATION, FLORA</p> <p>Das Projekt wirkt sich an mehreren Stellen im derzeitigen Naturhaushalt aus:</p> <p><u>Talstation und Dienstleistungsflächen beim Bahnhof Percha:</u></p> <p>Die von den Bauarbeiten betroffene Fläche liegt unmittelbar südlich der bestehenden Eisenbahnlinie. Das Gelände ist bereits von Menschenhand umgestaltet. Die vorhandene Auffüllfläche ist an seinem sonnenexponierten Südhang mit verschiedenen Bäumen und Sträuchern bewachsen, die Robinie (<i>Robinia pseudacacia</i>) und die im Unterwuchs vorhandene Ruderalflora zeugt von den bereits in der Vergangenheit stattgefundenen Eingriffen.</p>	<p>del fiume Rienza, il sottosuolo è costituito da depositi fluviali e antichi sedimenti di acque stagne (sedimenti lacustri).</p> <p>L'area interessata mostra prevalentemente condizioni stabili. In alcuni tratti, però, si possono rilevare delle zone caratterizzate da profondi movimenti relitti – quiescenti. Localmente circoscritte si possono riscontrare anche zone con movimenti superficiali o di media profondità.</p> <p>Dal punto di vista geologico, l'area d'indagine è idonea alla realizzazione delle nuove infrastrutture e degli edifici previsti. Nel corso di un dettagliato progetto esecutivo deve essere chiarita l'esatta composizione del sottosuolo per mezzo di ulteriori indagini (pozzetti esplorativi e sondaggi a carotaggio continuo), così da poter valutare la tipologia di fondazioni più idonee in relazione alle condizioni del terreno di posa. Per quanto riguarda le condizioni di stabilità esistenti, si tratta di fenomeni assolutamente controllabili. Quindi è importante la costruzione di adeguati drenaggi, di locali interventi di stabilizzazione e sistemi di monitoraggio.</p> <p>VEGETAZIONE, FLORA</p> <p>Il progetto influenza l'ambiente attuale in più parti:</p> <p><u>Stazione a valle presso la stazione ferroviaria di Perca:</u></p> <p>L'area interessata dal progetto si trova proprio a fianco, a sud dei binari ferroviari. Il terreno è artificiale e il suo pendio è ben soleggiato, coperto da una vegetazione di alberi e cespugli. La robinia (<i>Robinia pseudoacacia</i>) e la vegetazione del sottobosco di tipo spontaneo testimoniano che questo terreno è di origine artificiale.</p>
---	--

Aufstiegsanlage und Bergstation

Der gewählte 2S-Bahntyp ermöglicht es, lediglich mit 7 Stützen bis zur Bergstation zu gelangen. Entsprechend gering sind die zu erwartenden Eingriffe in die Vegetationsschicht. Die Bergstation selbst wird talseitig an die bestehende Talstation der Gipfelbahn angebaut.

Abfahrtspiste RIED

Es wird vorgeschlagen, bis zum Rueper Seeb l die bestehende Piste „Alpen“ zu benutzen und diese allenfalls talseitig etwas zu verbreitern. Ab hier soll eine neue Pistentrasse in den bestehenden Wald gearbeitet werden. Aus vegetationskundlicher und floristischer Sicht sind die Bereiche oberhalb der Kappeler Alm und jene unterhalb des Edison Wasserschlosses die sensibelsten, welche vom Projekt betroffen sind.

FORSTWIRTSCHAFT

Für die geplante Skipiste Ried sind 20,5 und 4,5 ha Wald zu roden. Die betroffenen Wälder befinden sich am Nord-Ost-Kamm des Kronplatzes und weisen trotz einer guten Erschließung teilweise stark überalterte Baumbestände auf. Der in der Folge fehlende krautige Waldunterwuchs wertet diese Wälder aus ökologischer Sicht stark ab. Dies lässt sich auch aufgrund der teilweise nicht mehr vorhandenen Fauna bestätigen.

Trotz des Flächenverlustes können aus forstlicher Sicht durch den geplanten Pistenbau auch positive Aspekte genannt werden, welche vor allem im Randbereich des Pistenverlaufes und die dort vorgesehenen Milderungsmaßnahmen bis in den Waldbereich hinein neues Licht und somit neuen Lebensraum bewirken werden. In diesem Bereich soll vor allem durch die vorgesehenen Maßnahmen ein stufiger und strukturierter Waldbestand aufgebaut werden, der neben der erwarteten ökologischen Aufwertung auch eine Verjüngung des dortigen Baumbestandes bewirken soll. Dies soll hauptsächlich durch Naturverjüngung erfolgen.

Impianto di salita e stazione a monte

L'impianto funicolare a due funi (2S) permette di diminuire il numero di piloni a 7 fino alla stazione a monte. Grazie a questo fatto gli interventi locali sulla vegetazione possono diminuire. La stazione a monte sarà attaccata alla stazione a valle dell'impianto "Gipfelbahn".

Pista di discesa RIED

Si propone di seguire fino al biotopo provinciale Rueper Seeb l la pista "Alpen" esistente e di allargarla, secondo le necessità, alla parte verso valle. Da questo punto la nuova discesa sarà costruita nel bosco. Dal punto di vista fitosociologico e floristico la parte alta fino all'Alpe Kappeler e quella a valle del pozzo piezometrico della Edison, sono da valutare le più sensibili, colpite dal progetto.

SILVICOLTURA

Per la pista progettata della discesa Ried è previsto il taglio di 20,5 ha e 4,5 ha di bosco. I boschi in oggetto sono situati sul crinale Nord-Est del Plan de Corones; nonostante la presenza di una densa rete di strade forestali, i boschi per la maggior parte sono in condizione più che matura e hanno una struttura molto uniforme. Di conseguenza i boschi sono quasi privi di sottobosco e hanno un basso valore ecologico. Questo può essere verificato anche per la scarsità della fauna.

Ciò nonostante, dal punto di vista forestale, la perdita di bosco può essere ridimensionata positivamente nel modo seguente: a fianco della pista è previsto, come intervento di mitigazione, la valorizzazione dei margini del bosco al fine di renderlo più ecologico, più strutturato ed esposto alla luce. Inoltre il bosco da questi lati si rinnoverà in modo naturale.

LANDWIRTSCHAFT

Im Bereich oberhalb der Waldgrenze werden die Flächen almwirtschaftlich genutzt. Sofern auf die Anlage einer parallelen Piste zum Alpen-Lift verzichtet wird, sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

Der zweite vom Projekt betroffene Landwirtschaftsbereich befindet sich im Tal bei Ried, zwischen dem unteren Ende des Riedwaldes und der Geländekante zur Rienz. Sofern in diesem Bereich vorteilhafterweise im Herbst gearbeitet werden kann, sind keine Einschränkungen für die Bewirtschafter dieser Flächen zu erwarten.

Für die Landwirtschaft positiv ist, dass die neu entstehende Piste zukünftig zur Futtergewinnung bzw. als Weideflächen zur Verfügung steht.

FAUNA

Im Projektgebiet kommen oder kommen möglicherweise (aufgrund der vorhandenen Lebensräume) einige Vertreter der folgenden Tiergruppen vor:

Amphibien: Erdkröte, Grasfrosch, Alpen- und Bergmolch. In der Roten Liste der gefährdeten Tierarten Südtirols (1994) sind die Arten als „gefährdet“ ausgewiesen.

Reptilien: Bergeidechse, Blindschleiche und Kreuzotter. In der Roten Liste sind die Arten als „potenziell gefährdet“ und die Blindschleiche als „stark gefährdet“ ausgewiesen.

Vögel: Es kommen verschiedene Sing- und Greifvogelarten vor. (siehe Artenliste Fauna / Vögel im Anhang der UV-Studie)

Besonders hervorzuheben ist das Vorkommen der Rauhußhühner: Auerhuhn, Birkhuhn und Haselhuhn. Auer- und Birkhuhn sind als „stark gefährdet“, das Haselhuhn ist als „gefährdet“ ausgewiesen. Außerdem ist ihre Verbreitung als zurückweichend eingestuft.

AGRICOLTURA

Le parti superiori del limite di bosco sono zona pascolativa per manze. Se si rinuncia a costruire una pista parallela alla pista “Alpen”, non si prevedono aspetti negativi per l'alpeggio.

La seconda area gestita dall'agricoltura è il fondovalle presso Ried, ai piedi del bosco Ried (Riedwald) fino al pendio del fiume Rienza. Se i lavori di costruzione inizieranno in autunno, sarà un vantaggio, poiché non vi saranno limitazioni per i lavori e per i redditi agricoli di questa area.

Un aspetto positivo per l'agricoltura è che la pista futura potrà essere utilizzata sia per lo sfalcio, che per il pascolo agricolo.

FAUNA

Nella zona relativa al progetto vivono o sono probabilmente presenti, a seconda dei vari habitat, alcuni rappresentanti delle seguenti specie animali:

Anfibi: Il rospo comune, la rana montana, il tritone alpino. Nella lista rossa delle specie animali minacciate nell'Alto Adige (1994) le specie sopra indicate vengono definite “minacciate”.

Rettili: La lucertola montana, l'orbettino e il marasso. Nella lista rossa questi rettili risultano “potenzialmente minacciati” e l'orbettino è considerato “fortemente a rischio”.

Uccelli: Sono presenti diversi uccelli canori e rapaci (vedi lista delle specie fauna / uccelli in allegato allo studio d'impatto ambientale).

Di un'importanza notevole è la presenza dei tetraoni: il gallo cedrone, il fagiano di monte e il francolino di monte. Questi sono definiti “fortemente minacciati”, mentre il francolino di monte è definito “minacciato”. La loro presenza si sta assottigliando.

Un'altra specificità rappresenta la presenza

<p>Eine weitere Besonderheit stellt der Rauhfußkauz dar, der als „gefährdet“ eingestuft ist und nur noch auf Reliktstandorten vorkommt.</p> <p>Ebenso als gefährdet gilt der Dreizehenspecht und als potentiell gefährdet der Schwarzspecht.</p> <p>Säugetiere: Im Projektgebiet leben verschiedene Arten von Säugetieren wie Reh und Hirsch, Eichhörnchen, Hasen. Einige der Säugetiere sind in der Roten Liste enthalten: Baummarder (potentiell gefährdet), Hermelin (gefährdet), Alpen-Schneehase (potentiell gefährdet), Feldhase (gefährdet).</p> <p>Insekten: Es wurde eine Heuschrecken-Erhebung durchgeführt, die das Vorkommen von fünf Heuschrecken-Arten belegt. Nach den vorhandenen Lebensräumen könnte eine weitere Schnecke, die sogenannte Rotflügelige Schnarrschrecke, vorkommen. Sie wird in der Roten Liste als „potentiell gefährdet“ beschrieben.</p> <p><u>Das geplante Projekt steht hauptsächlich mit den folgenden Tier-Arten in Konflikt::</u></p> <p>Rauhfußhühner: Die Lebensräume von Auerhuhn, Birkhuhn und Haselhuhn werden durch das Projekt verkleinert bzw. verändert. Außerdem sind während der Bau- und Betriebsphase Störungen durch den Lärm, später durch die Skifahrer zu erwarten.</p> <p>Reh und Hirsch: Es betrifft hierbei hauptsächlich den Wildwechsel, also jene Wege, die seit langer Zeit von den Tieren genutzt werden, um vom Tageseinstand auf die Äsungsfläche zu gelangen. Es sind Störungen während der Bau- und Betriebsphase zu erwarten, die möglicherweise ein Ausweichen der Tiere verursachen könnte.</p>	<p>della civetta caporosso, che è definita “minacciata”, e che vive ancora in zone residuali.</p> <p>Egualemente è considerato a rischio il picchio tridattilo e, potenzialmente a rischio, il picchio nero.</p> <p>Mammiferi: Nella zona vivono diversi tipi di mammiferi, come ad esempio il capriolo, il cervo, lo scoiattolo, la lepre. Alcuni dei mammiferi sono indicati nella lista rossa: Martora eurasiatica (potenzialmente minacciata), l'ermellino (minacciato), la lepre alpina (potenzialmente minacciata), la lepre comune (minacciata).</p> <p>Insetti: E' stato eseguito uno studio sulle cavallette che ne conferma la presenza di 5 tipi. A seconda degli habitat potrebbe essere presente un ulteriore tipo, cioè lo psophus stridulus che risulta nella lista rossa “potenzialmente minacciata”, poiché viene considerato a rischio.</p> <p><u>Il progetto è in conflitto con le seguenti specie animali:</u></p> <p>Tetraoni: Gli habitat del gallo cedrone, del fagiano di monte e del francolino di monte si riducono e si modificano. Inoltre ci si attende, durante la fase di costruzione e di attivazione un disturbo provocato da rumori e successivamente dal passaggio degli sciatori.</p> <p>Caprioli e Cervi: Il conflitto concerne soprattutto il passo della selvaggina e cioè lo spostamento dal luogo di sosta a quello del pascolo. Sono da prevedere disagi durante la fase di costruzione e di attivazione, che potrebbero provocare lo spostamento degli animali.</p>
--	--

LANDSCHAFT	PAESAGGIO
<p>Der Kronplatz ist stark durch die eiszeitliche Gletschertätigkeit geprägt. Dies äußert sich in seinen “abgerundeten” Formen und den von Gletschermoränen geprägten Bereichen am Fuße des Kronplatzes, wie die erhöhte Terrasse von Reischach. Durch die traditionelle Nutzung des Gebietes durch den Menschen ist eine vielfältige und reich strukturierte Kulturlandschaft entstanden, worauf die ansprechende Landschaft am Fuße des Kronplatzes zurückzuführen ist. So sind in Reischach und seinen Weilern mehrere Kulturgüter (Burgen, Ansitze, etc.) anzutreffen.</p>	<p>Plan de Corones è caratterizzato da formazioni di ghiaccio risalenti all'epoca glaciale. Ciò si denota dalle forme arrotondate, dalle morene di ghiaccio che caratterizzano la parte a valle e il pianoro di Riscone. Attraverso le coltivazioni tradizionali del luogo si è formato, su questo territorio, un paesaggio d'interesse culturale, ampio e ricco di strutture. Per esempio troviamo a Riscone e nei suoi casali, vari beni culturali (rocche, sedi ecc.).</p>
<p>Der Kronplatz ist durch ein dichtes Netz von Hofzufahrten, Forst- Landwirtschafts- und Almwegen, sowie mehreren Wanderwegen erschlossen. Für die Realisierung des Projektvorhabens sind keine weiteren Erschließungswege nötig.</p>	<p>Plan de Corones è reso accessibile da una rete fitta che comprende: strade che raggiungono i masi, sentieri di montagna, strade forestali e strade agricole. Per l'attuazione del presente progetto non è prevista la realizzazione di ulteriori strade d'accesso.</p>
<p>Die zu erwartenden Auswirkungen der geplanten Bauvorhaben auf die Landschaft betreffen hauptsächlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ die Rodung des Waldes für den Bau der Piste „Ried“, ○ die vorgesehenen Erdbewegungen im Bereich des Scharlplatzl's und entlang des Bergrückens talwärts (diese sind nur vor Ort sicht- bzw. erkennbar), ○ die Errichtung der Talstation beim Bahnhof Percha; durch die wenig einsehbare Lage im Hangbereich der Rienz und einer entsprechenden Dach- bzw. Fassadenbegrünung ist der Gebäudekomplex wenig auffällig und wird hauptsächlich vom Kronplatz aus, sowie von Ried / Walchhorn aus sichtbar sein. ○ die Errichtung der 7 Stützen für die Aufstiegsanlage von Percha zur Herzlalm. <p>Aufgrund der Pistenführung sind die Auswirkungen auf das Landschaftsbild als gering bis moderat zu bezeichnen. So ist die Einsehbarkeit auf den Streckenverlauf der Piste nur im untersten Fünftel gegeben und dies hauptsächlich von Percha aus (siehe</p>	<p>Ci si aspetta che la realizzazione delle costruzioni previste comporterà principalmente:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ il dissodamento di parte della foresta a causa della costruzione della pista sciistica, ○ i movimenti di terra nei pressi del Scharlplatzl e lungo il dorso della montagna, ○ la costruzione della stazione a valle che si collega alla stazione ferroviaria di Perca; poiché situata in una zona poco visibile sul pendio del fiume Rienza e con un rinverdimento del tetto e della facciata, il complesso è poco visibile. Sarà soprattutto visto dal Plan de Corones, così come da Ried / Walchhorn, ○ l'installazione di 7 argani previsti per la funivia bifune, da Perca alla Herzlalm. <p>Secondo il percorso della pista, gli effetti sul quadro paesaggistico sono da considerarsi da bassi a modesti. Questo perché la visibilità della pista di discesa si riduce a 1/5 e si trova nella zona finale del percorso. La maggior visibilità si trova a Perca (ved.</p>

<p>Sichtbarkeitsanalyse). Die oberen 4/5tel (=80%) der geplanten Skipiste sind aufgrund der Geländeführung und dem flankierenden Wald weder von Bruneck noch von Reischach aus direkt einsehbar. Lediglich von den Aussichtsbergen die in Richtung Nord-Ost liegen, kann die geplante Piste eingesehen werden.</p> <p>Von den Stützen der Aufstiegsanlage befinden sich nur zwei außerhalb des Waldes und sind dadurch sichtbar.</p>	<p>analisi visibilità). La parte rimanente della pista e cioè i 4/5 (80%) che si trova nella zona a monte, a causa del bosco che la fiancheggia e della conformazione del terreno, non è direttamente visibile né dalla parte di Brunico che di Riscione. Solamente su montagne che dispongono di punti panoramici in direzione nord-est la pista è visibile.</p> <p>Sono visibili solo due argani poiché si trovano fuori bosco.</p>
<p>KLIMA UND KLIMAWANDEL</p> <p>Der Kronplatz liegt im mitteleuropäisch-montanen Klimatyp mit inneralpiner Ausprägung. Außerdem ist das Gebiet von Wetter-Inversionslagen geprägt.</p> <p>Eine Auswertung der Niederschlags- und Temperaturdaten von Bruneck (821 m) und Olinger Stausee (1.057 m) (Hydrografisches Amt der Autonomen Provinz Bozen) ergab eine jährliche Niederschlagsmenge von 749,53 mm und eine mittlere Jahrestemperatur von 8,26 °C in Bruneck und 771,18 mm und 6,5 °C am Olinger Stausee.</p> <p>Am Kronplatz konnten in den letzten 5 Jahren durchschnittlich über 140 Skitage verzeichnet werden. Durch den Einsatz moderner technischer Beschneiungsanlagen wird dies auch in den nächsten 20 – 30 Jahren möglich sein.</p> <p>Eine generelle Veränderung des globalen Klimas ist nicht zu bestreiten: Beobachtungen haben z. B. eine Erhöhung der globalen mittleren Luft- und Wassertemperaturen und ein ausgedehntes Abschmelzen von Schnee und Eis an den Erd-Polen und den Gebirgen ergeben (IPCC 2007).</p> <p>Die verschiedenen globalen Szenarien der IPCC sagen – je nach Emissionsszenario – eine Temperaturerhöhung bis 2100 von 1,1 – 2,9 °C im günstigsten und von 2,4 – 6,4 °C im ungünstigsten Fall vorher.</p>	<p>CLIMA E CAMBIAMENTI CLIMATICI</p> <p>Plan de Corones si trova in una zona caratterizzata da una tipologia del clima montano dell'Europa centrale, con impronta interalpina. Inoltre questa zona è caratterizzata da inversioni termiche.</p> <p>L'analisi dei dati relativi alle precipitazioni e delle temperature di Brunico (821 s.m.) e del lago artificiale di Valdaora (1.057 s.m.) ottenuti dall'ufficio idrografico della Provincia Autonoma di Bolzano danno valori annui delle precipitazioni di 749,53 mm e una temperatura media annua di 8,26 C° a Brunico, invece 771,18 mm e 6,5 C° alla diga artificiale di Valdaora.</p> <p>Sul Plan de Corones negli ultimi 5 anni risulta una media di oltre 140 giorni idonei per la pratica dello sci. Utilizzando moderni impianti d'innevamento artificiale questo sarà possibile anche nei prossimi 20 – 30 anni.</p> <p>Senza dubbio si nota un generale cambiamento globale del clima: Le osservazioni danno come risultato un aumento delle temperature globali e medie dell'aria e dell'acqua e un aumento dello scioglimento delle nevi e del ghiaccio ai poli e nelle montagne (IPCC 2007).</p> <p>I diversi scenari globali del IPCC stabiliscono – secondo lo scenario delle emissioni – un innalzamento delle temperature, fino al 2100, nel migliore dei casi da 1,1-2,9 C°, nel peggiore dei casi da 2,4 – 6,4 C°.</p>

<p>In diesem Zusammenhang wurden von der IPCC auch Auswirkungen des Klimawandels auf Europa genannt: unter anderem der Rückgang der Gletscher in den Bergregionen und eine reduzierte Schneedecke und somit ein reduzierter Wintertourismus.</p> <p>In einigen Studien (siehe Kapitel Klima) wurde ein Rückgang der Schneesicherheit (natürliche Schneedecke) durch den Klimawandel von aktuell 1.200 m üNN auf 1.800 m üNN in den nächsten Jahrzehnten prognostiziert.</p> <p>Es wird jedoch darauf hingewiesen (z.B. in PRÖBSTL (2007)) die lokalen Bedingungen nicht zu vernachlässigen: die Berücksichtigung kleinräumig wechselnder Verhältnisse (z.B. Exposition, Inversionslagen) kann für die Situation des einzelnen Wintersportortes unterschiedliche Ergebnisse liefern.</p> <p>Als eine effektive Maßnahme – und somit auch eine Adaptation – an den Schneemangel und somit auch an den Rückgang des Wintertourismus wurden und werden auch in Zukunft Beschneiungsanlagen errichtet.</p> <p>Durch die moderne Beschneiungstechnik ist es möglich bis zu Temperaturen von 2 – 3 °C technischen Schnee zu erzeugen. Außerdem sind in diesem Zusammenhang die Frosttage interessant. Die meisten Frosttage (mehr als 25 Tage) treten in diesem Gebiet im Dezember, Jänner und Februar auf. Erfahrungsgemäß ist es zudem durch das Auftreten der Inversionswetterlage (in den Monaten November und Dezember) leichter im Talbereich technischen Schnee zu erzeugen als auf mittleren Höhen, denn es sind dort mehr kältere Stunden zu verzeichnen.</p> <p>Abschließend ist zu sagen, dass die Szenarien unterschiedliche Unsicherheiten (z.B. natürliche Variabilität, wissenschaftliche Unklarheiten, etc.) aufweisen und sehr lange Zeiträume (50 bis 100 Jahre) betreffen.</p>	<p>In riferimento a queste ipotesi del IPCC sono state stante indicate anche delle conseguenze del cambiamento climatico in Europa, tra l'altro la riduzione dei ghiacciai nelle regioni montane e una riduzione del manto nevoso con conseguenza di una diminuzione del turismo invernale.</p> <p>Alcuni studi (ved. capitolo clima) pronosticano che, attraverso i cambiamenti climatici, si verificherà una diminuzione delle nevicate (manto nevoso naturale), dagli attuali 1.200 m ai 1.800 m, nei prossimi decenni.</p> <p>Comunque si fa presente che bisogna tener conto della specificità dei terreni locali (p.es. secondo PRÖBSTL 2007): La situazione delle singole zone sciistiche risulta diversa, ad esempio, per l'esposizione e l'inversione termica.</p> <p>Come misure effettive da prendere, a causa delle nevicate scarse con conseguenza della diminuzione del turismo invernale a cui ci dovremmo adattare, si dovranno costruire, anche in futuro, impianti d'innevamento.</p> <p>Attraverso le moderne tecniche degli impianti d'innevamento è possibile produrre neve artificiale fino a temperature di 2 – 3 °C. In questo contesto, un indicatore interessante riguarda i giorni di gelo. La maggior parte (più di 25 giorni al mese) di questi rientrano nei mesi di dicembre, gennaio e febbraio. Da esperienza e per la situazione dell'inversione termica (nei mesi di novembre e dicembre) si riscontra che la neve artificiale si può produrre più facilmente nella zona a valle, piuttosto che in quella a monte, poichè si registra un numero maggiore di ore fredde.</p> <p>In conclusione si può dire che gli scenari dimostrano diverse incertezze (p.es. variabilità naturali, risultati scientifici oscuri) e che potrebbero presentarsi in un lasso lungo di tempo (da 50 fino a 100 anni).</p>
--	--

NATURGEFAHREN

Es wurde ein geologisches Gutachten zum beabsichtigten Neubau der Aufstiegsanlage „Ried“ und der Anlage einer neuen Piste vom Kronplatz nach Percha erstellt. Die Ergebnisse der Lokalausweise haben ergeben, daß die betroffenen Gebiete der geplanten Liftrasse und der Piste weder erdrutsch-, lawinen-, noch steinschlaggefährdet sind. Ebenso ist eine Gefahr durch Überschwemmungen auszuschließen. Der zuständige Sachverständige definiert das von den geplanten Arbeiten betroffene Gebiet als „geologisch stabile und lawinensichere Zone“.

TOURISMUS

Vom touristischen Standpunkt aus gesehen betrifft das vorliegende Projekt das gesamte Pustertal. Die Tourismusstatistiken (ASTAT) belegen, dass die Ortschaften Reischach und Percha unterschiedliche touristische Realitäten aufweisen. Während Reischach mit seiner vorteilhaften Lage oberhalb von Bruneck zu den Tourismushochburgen des Pustertals zählt, rangiert die entlang der Pustertaler Hauptstraße gelegene Gemeinde Percha in touristischer Hinsicht an unterster Stelle. Es stellt sich die Frage in wie weit Reischach und Percha bzw. das gesamte Pustertal vom Projektvorhaben der Kronplatz - Seilbahn AG profitieren.

Die Anbindung des Kronplatzes an das Bahnnetz und der Bau einer familienfreundlichen Piste erweitern das touristische Angebot, vor allem für Familien und Menschen, die gerne mit sanft mobilen Verkehrsmitteln reisen. Die kostenlose Fahrt mit der Bahn zum Skigebiet Kronplatz soll vor allem die Skitouristen motivieren, anstatt mit dem Auto mittels Bus und Bahn zu reisen. So wird der Gast mit dem Autobus zum nächstgelegenen Bahnhof gebracht und vor dort aus kann er mit der Bahn ohne Umsteigewiderstände zum Kronplatz fahren. Dieses Angebot setzt den Halbstundentakt der Eisenbahn voraus. Davon sollen vor allem jene Gemeinden im Pustertal profitieren, die momentan eine unzureichende Verbindung zu den

PERICOLI DELLA NATURA

E' stata eseguita una perizia geologica che si riferisce al nuovo impianto di risalita "Ried" e la costruzione di una nuova pista da sci, da Plan de Corones fino a Perca. Da sopralluoghi eseguiti risulta che la zona interessata non è esposta a rischi dovuti a smottamento del terreno, slavine, caduta massi o inondazioni. Il perito incaricato definisce che l'intero terreno coinvolto dalla costruzione è una "zona geologicamente stabile da slavine e smottamenti".

TURISMO

Dal punto di vista turistico il presente progetto riguarda tutta la Val Pusteria. I dati statistici sul turismo (ASTAT) confermano che le località di Riscone e Perca hanno due realtà turistiche diverse. Mentre Riscone, che è situata in una bella posizione sopra Brunico, rientra fra le località della Pusteria più sviluppate turisticamente, Perca, che si trova lungo la strada principale della vallata, rientra nel rango turistico più basso. Ci si pone la domanda in quale misura Riscone, Perca e tutta la valle Pusteria possano trarre profitto dalla realizzazione di questo progetto promosso dalla Società Funivia Plan de Corones SpA.

Tramite il collegamento del Plan de Corones alla rete ferroviaria e la costruzione di una pista sciistica adatta alle famiglie, l'offerta turistica si estenderà soprattutto alle famiglie e persone che preferiscono viaggiare con mezzi alternativi alla macchina. Il viaggio gratuito con il treno dovrebbe motivare soprattutto i turisti sciatori a non usare altri mezzi. L'ospite viene portato con l'autobus alla stazione più vicina e da lì può raggiungere Plan de Corones in treno senza trovare difficoltà negli spostamenti.

Questa offerta presuppone un sistema di orario del treno con frequenza ogni mezzora. Di ciò approfitteranno soprattutto i comuni della Val Pusteria che attualmente sono collegati in modo insufficiente con i mezzi pubblici. La località di Riscone, tramite la

<p>öffentlichen Verkehrsmitteln haben. Die Ortschaft Reischach wird durch die vorgesehenen Maßnahmen (Einhebung einer Parkplatzgebühr für nicht-Reischacher und Verlagerung des Verkehrs vom Auto auf die Schiene) aufgrund der zu erwartenden Verkehrsberuhigung qualitativ aufgewertet. Auch für Percha ist kein Nachteil zu erwarten, da am Bahnhof eigens für Pendler reservierte Parkplätze vorgesehen sind. Touristisch gesehen kann Percha von der Anbindung an den Kronplatz nur gewinnen, vorausgesetzt, es entstehen keine neuen Verkehrsströme, die die verkehrsgeplagte Gemeinde noch weiter belasten.</p> <p>Der Kronplatzes ist im Bereich der geplanten Piste durch Wanderwege erschlossen, die von der Skipiste durchschnitten werden. Durch die neue Skipiste nimmt die Attraktivität dieser Wege mit Sicherheit ab, da die scheinbare Unberührtheit des Waldgebietes verloren geht und das Landschaftsbild beeinträchtigt wird. Die unmittelbare Nähe zu weit attraktiveren Wandermöglichkeiten wie im Naturpark Fanes-Sennes-Prags sowie im Naturpark Rieserferner-Ahrn lässt darauf schließen, dass die Zahl der Wanderer, die die Wege am und auf den Kronplatz nutzt, relativ gering ist.</p> <p>Im soeben präsentierten Gesamtkonzept Tourismus Bruneck 2008 – 2018 wird das Projekt „Ried“ aus touristischer Sicht aufgrund mehrerer positiver Aspekte befürwortet. Zum Beispiel wird der zukunftsweisende Charakter des Projektes in Richtung „Skiregion Pustertal“ mit Langzeitwirkung hervorgehoben.</p> <p>Parallel zum vorliegenden Projekt sind laut Zusagen der STA (Südtiroler Transportstrukturen AG) Maßnahmenpakete vorgesehen die die Bahnattraktivität in den nächsten Jahren in ganz Südtirol steigern werden. Für das Pustertal sind die Einführung des Halbstundentaktes, der Ankauf von neuem Rollmaterial sowie die Modernisierung und Erneuerung der Bahnhöfe entlang des Pustertals vorgesehen.</p> <p>Die Umsetzung des Projektes Ried und der parallel dazu realisierten obgenannten Maßnahmen von Seiten der STA bieten</p>	<p>realizzazione delle misure previste (parcheggio a pagamento, escluso per gli abitanti di Riscione e passaggio dalla macchina al treno), viene rivalutata qualitativamente poiché ci si aspetta una diminuzione del traffico. Anche per Perca non si avranno svantaggi poiché alla stazione ferroviaria sono previsti parcheggi riservati esclusivamente ai pendolari. Dal punto di vista turistico, Perca, trarrà profitto dal collegamento con Plan de Corones presupponendo che non vi saranno ulteriori flussi di traffico, che opprimeranno ancora di più questo comune già sofferente.</p> <p>Sul tratto del Plan de Corones dove è stata progettata la pista da sci troviamo diversi sentieri. Con la nuova pista da sci sicuramente diminuirà l'attrattività di questi sentieri poiché andrà perduta l'apparente immagine intatta della zona boschiva e il quadro paesaggistico verrà influenzato negativamente. Data l'immediata vicinanza di altre possibili escursioni molto belle nel parco naturale Fanes-Senes-Braies e nel parco naturale Vedrette di Ries-Aurina si ipotizza che il numero degli escursionisti, che usano i sentieri sul Plan de Corones, sia relativamente basso.</p> <p>Nel concetto turistico 2008 – 2018, appena presentato, bisogna indicare che il progetto „Ried“ dal punto di vista turistico viene approvato in base a molteplici aspetti positivi. Per esempio viene sottolineato il carattere lungimirante del progetto verso una „regione da sci Val Pusteria“.</p> <p>Parallelamente al presente progetto è prevista, secondo le conferme da parte della STA (Strutture Trasporto Alto Adige S.p.A.), la realizzazione di misure che comportano l'aumento dell'attrattività della ferrovia in tutto l'Alto Adige nei prossimi anni. Sono previsti la realizzazione di un orario favorevole, l'acquisto di nuovo materiale rotabile così come la modernizzazione ed il rinnovo delle stazioni ferroviarie lungo la Val Pusteria.</p> <p>L'attuazione del progetto Ried e delle misure sopra indicate da parte della STA offrono condizioni ottime per il collegamento del</p>
--	---

optimale Voraussetzungen für die verkehrstechnische und touristische Vernetzung des gesamten Pustertals. Vor allem strukturschwache Gemeinden profitieren einerseits von der Qualitätssteigerung der Bahn und andererseits von der direkten Anbindung des Skigebietes Kronplatz an diese, vorausgesetzt, dass die Bürger, die Wirtschaftstreibenden und Verantwortungsträger der jeweiligen Gemeinden das Projekt Ried mittragen und mitgestalten. Die Realisierung des gegenständlichen Projektes bietet vor allem den wirtschaftlich schwächeren Pustertaler Gemeinden eine Chance am Erfolg des Skigebietes Kronplatz teilzuhaben.

SCHUTZGUT MENSCH

Das vorliegende Projekt wird von der direkt und indirekt betroffenen Bevölkerung heftig diskutiert. Die Argumente für und gegen den geplanten Pistenbau am Nord-Ost-Hang des Kronplatzes und dessen Anbindung an die Eisenbahn sind facettenreich und beziehen sich auf die Bereiche Natur und Landschaft, Tourismus, Wirtschaft, Mobilität, Wasser, Energie und Klima. Im Zentrum dieser Themen stehen die direkt betroffenen Menschen mit ihren konkreten Bedürfnissen, Ängsten und Anliegen. Beim Versuch die vielfach emotional gefärbten Argumente objektiv-fachlich zu analysieren kommt man zum Ergebnis, dass sämtliche Kritikpunkte entweder gänzlich oder teilweise zu verwerfen sind. So kann die Aussage dass die Schneesicherheit aufgrund der weltweit beobachteten Klimaveränderung auch in Südtirol nicht mehr gegeben sei, entkräftet werden, wenn man den lokalen Bezug und die geografische Lage des Gebietes berücksichtigt. Bei den globalen oder auf einen Kontinent bezogenen Szenarien werden die kleinräumigen Verhältnisse, wie sie z. B. in den Zentralalpen vorkommen (z. B. die Wetterinversionsalgen), nicht berücksichtigt. Außerdem ist zu beachten, dass die Klimaprognosen von Zeiträumen von 50 bis 100 und mehr Jahren ausgehen.

Die Mobilität betreffend wurden

traffico e del turismo in tutta la Val Pusteria. Soprattutto i comuni con una struttura debole possono approfittare, da un lato dell'incremento qualitativo della rete ferroviaria e, dall'altro lato del collegamento diretto dell'area sciistica Plan de Corones, presupposto che il progetto venga sostenuto dagli abitanti, dagli operatori economici così come dai politici. La realizzazione del presente progetto offre ai comuni con un'economia debole la chance di partecipare al successo dell'area sciistica Plan de Corones.

PRESERVAMENTO DELLA SPECIE UMANA

Il presente progetto viene discusso fortemente tra gli abitanti colpiti direttamente ed indirettamente dallo stesso. Gli argomenti positivi e negativi in riferimento alla pista progettata sul pendio nord-est del Plan de Corones ed al suo collegamento alla stazione ferroviaria, sono vari. Questi riguardano la natura ed il paesaggio, il turismo, l'economia, la mobilità, le acque, l'energia ed il clima. Al centro di questi temi si trovano le persone coinvolte direttamente con le loro esigenze concrete, le loro paure e le loro aspettative. Nella ricerca di valutare in modo oggettivo ed esperto gli argomenti spesso dettati da impulsi emotivi, ci risulta che diverse questioni di criticità siano da rigettare in parte o totalmente. Per esempio l'affermazione che la sicurezza di nevicata anche in Alto Adige non è più garantita, a causa dei cambiamenti climatici, può essere contraddetta prendendo in considerazione la posizione geografica e la specificità della zona. Le previsioni climatiche a livello globale o continentale non considerano le condizioni locali come, ad esempio, l'inversione di temperatura che si verifica nelle Alpi centrali. Inoltre bisogna tener conto che le previsioni climatiche comprendono lunghi periodi e cioè tra i 50 – 100 e più anni.

<p>verschiedene Varianten im Hinblick auf den Anschluß des Skigebietes an das Eisenbahnnetz wissenschaftlich untersucht. Da die Bereitschaft der Skifahrer vom Auto auf die Bahn umzusteigen stark von den Umsteigewiderständen abhängt, wurde die Projektvariante Ried neben weiteren als die Beste bewertet. Die Befürchtung einer Zunahme des Verkehrsaufkommens durch die Realisierung dieses Projektes ist aufgrund der folgenden vorgesehenen Maßnahmen zurückzuweisen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Beim geplanten Bahnhof in Percha sind keine Parkplätze für Touristen, weder für Individualreisende noch für Reisebusse, vorgesehen. 2. Der Anfahrtsparkplatz in Reischach wird für nicht-Reischacher gebührenpflichtig. Die daraus gewonnenen Einnahmen fließen in die Querfinanzierung der Bahn, die von den Tagestouristen (Einheimischen und Gästen) kostenlos genutzt werden kann, in Kombination mit den Zubringerbussen und dem Depot in Percha. <p>Abgesehen von den fachlich-objektiv widerlegten Kritiken gibt es einige Projekt-Auswirkungen, die sich nicht vermeiden lassen, und die als negativ zu bewerten sind. So muss eine beachtliche Fläche an Wald für den Pistenbau gerodet werden und jene Menschen, die in der Nähe der Gondelbahn leben (Mindestdistanz von ca. 100 m) müssen mit einer Veränderung des Landschaftsbildes rechnen. Die negativen Auswirkungen des Projektes werden mit entsprechenden Milderungs- und Ausgleichsmaßnahmen so weit wie möglich reduziert. Zum Beispiel liegt für den komplexen Bau der Gondelbahn-Talstation und der Eisenbahnstation ein Begrünungskonzept vor. Ebenso kann die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die 2 S-Gondelbahn stark reduziert werden, indem auf das Design der Gondeln und der Stützen sowie auf die optimale Farbwahl und -kombination geachtet wird.</p> <p>Es sei darauf hingewiesen, dass in der Umweltverträglichkeitsstudie das Thema Schutzgut Mensch in einem eigenen Kapitel eingehend behandelt wird. Die oben angeführten Argumente für und wider das</p>	<p>In riferimento al collegamento tra Plan de Corones e la rete ferroviaria., per quanto riguarda la mobilità, sono state studiate più varianti. Dato che la disponibilità del turista di utilizzare il mezzo ferroviario, anziché la vettura, dipende fortemente dalle difficoltà che trova nei vari spostamenti, il progetto Ried è stato considerato il migliore. Con la realizzazione del presente progetto, il timore di un aumento del traffico, non è da considerare poiché saranno prese le seguenti misure:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. presso la stazione ferroviaria di Perca non sono previsti parcheggi per turisti, né per quello che giunge in modo autonomo, né in gruppo con pullman. 2. il parcheggio a Riscone diventerà a pagamento, escluso per gli abitanti di Riscone. I profitti relativi al parcheggio verranno reinvestiti nella ferrovia, cosicché i turisti (compresi i locali) possano utilizzarla gratuitamente in combinazione con il servizio navetta autobus ed il deposito sci. <p>A prescindere dal fatto che vari punti di criticità, sono da rigettare in maniera oggettiva, il progetto comporta anche conseguenze da valutare negativamente. Per esempio dovrà essere attuato un notevole deforestamento per la pista sciistica e, con la costruzione della funivia bifune, ci sarà una modifica del quadro paesaggistico che gli abitanti saranno costretti a subire. Le conseguenze negative verranno contenute al minimo con l'attuazione di adeguate misure di mitigazione e compensazione. Per esempio è stato elaborato un progetto di rinverdimento per la stazione ferroviaria e quella a valle della gondola. Inoltre la perdita d'immagine del paesaggio, a causa della costruzione della funivia bifune, può ridursi fortemente se verrà scelto per le gondole e gli argani un adeguato design, così come la scelta della combinazione dei colori.</p> <p>Il presente tema verrà trattato in maniera più approfondita e più ampia in un capitolo a parte dello studio sull'impatto ambientale. Gli argomenti sopra indicati sono solo una minima parte di quanto è stato approfondito</p>
--	---

<p>Projektvorhaben erheben nicht den Anspruch der Vollständigkeit.</p> <p>BEGLEIT-, OPTIMIERUNGS-, MILDERUNGS- UND AUSGLEICHSMASSNAHMEN</p> <p>Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie werden eine Vielzahl von unterschiedlichen Maßnahmen vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Begleitmaßnahmen</u> <p>Die erfolgreiche Umsetzung des vorliegenden Projektes hängt u.a. von der Realisierung der Begleitmaßnahmen ab. Dazu zählen vor allem die Parkraumbewirtschaftung und die entsprechende Information z.B. zu den vergünstigten Bahnangeboten, Fahrplänen, zum Schidepot etc. Diese Maßnahmen bezwecken in erster Linie die Verkehrsumlagerung vom straßengebundenen Verkehr auf die Schiene.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Optimierungsmaßnahmen</u> <p>Diese tragen zur Verbesserung des Projektes bei bzw. schlagen die günstigsten Lösungen für das Erreichen des Projektzieles der Verkehrsumlagerung vom straßengebundenen Verkehr auf die Schiene vor. So bietet der ebene und bequeme Einstieg in die Bahn in Percha mit der Brückenverbindung zum Reischacher Plateau ein neues touristisches Potential für den Wander- und Radtourismus.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Milderungsmaßnahmen</u> <p>Diese Maßnahmen dienen dazu, die Auswirkungen der baulichen Eingriffe auf die Umwelt, Natur und Landschaft, so gering wie möglich zu halten. Zum Beispiel ist für den Bau der Piste ein eigenes Begrünungskonzept vorgesehen, die geplante Brücke über die Rienz soll anstatt der vier Stahlbetonpfeiler aufgrund des Rienz-Auwaldes lediglich auf zwei Stahlbetonpfeiler errichtet werden. Für die Gestaltung und landschaftliche Eingliederung der Berg- und Talstation sind Dachbegrünungen und die Verwendung von Steingabionen (Steinkörben) vorgesehen.</p>	<p>nel suddetto studio.</p> <p>MISURE CONCOMITANTI, DI OTTIMIZZAZIONE, DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE</p> <p>Nell'ambito dello studio sull'impatto ambientale vengono proposte numerose e diverse misure:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Misure concomitanti</u> <p>Il successo del progetto presente dipende tra l'altro dalla realizzazione delle misure concomitanti, che comprendono soprattutto la gestione economica del parcheggio e l'informazione relativa, per esempio le offerte di tariffe ferroviarie a basso prezzo, i piani orario, il deposito sci ecc. Queste misure seguono prevalentemente l'obiettivo di spostare il traffico stradale sulla rete ferroviaria.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Misure di ottimizzazione</u> <p>Queste favoriscono il miglioramento del progetto così come propongono le soluzioni idonee per il raggiungimento dell'obiettivo del progetto e cioè il trasferimento del traffico stradale sulla rete ferroviaria. Per esempio l'accesso pianeggiante e comodo alle carrozze del treno e il collegamento all'altopiano di Riscione, attraverso un ponte, danno la possibilità di nuove offerte turistiche nell'ambito escursionistico e ciclistico.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Misure di mitigazione</u> <p>Queste misure seguono l'obiettivo di minimizzare i danni provocati all'ambiente dalle diverse costruzioni. Per la costruzione della pista da sci, per esempio, è stato elaborato un concetto di rinverdimento e la costruzione del ponte avverrà su due pilastri in cemento armato, anziché su quattro come previsto inizialmente. Per l'integrazione paesaggistica della stazione a valle ed a monte sono previsti i rinverdimenti dei tetti e l'utilizzo di gabbioni (cesti di pietra).</p>
--	--

<ul style="list-style-type: none"> • <u>Ausgleichsmaßnahmen</u> <p>Diese Maßnahmen dienen dazu die unvermeidbaren negativen Folgen von baulichen Eingriffen auszugleichen. So sind am Rand der gesamten Piste zeitweilige Rodungen vorgesehen, um die bestehende Altersstruktur des Waldes dynamischer zu gestalten. Zu den wichtigsten Ausgleichsmaßnahmen zählt der Vorschlag zur Ausarbeitung eines eigenen Projektes für die Schaffung von aufgewerteten bzw. neuen Lebensräumen für Rauhfußhühner (Auerhuhn, Birkhuhn und Haselhuhn), deren Habitate bereits in Vergangenheit (z.B. Pracken) gestört wurden und die durch den vorgesehenen Pistenbau teilweise beeinflusst werden.</p> <p>Die oben angeführten Maßnahmen stellen lediglich einen kleinen Ausschnitt der zahlreichen Maßnahmen dar, die in der Umweltverträglichkeitsstudie vorgeschlagen werden.</p> <p>BEWERTUNG UND SYNTHESE</p> <p>Das Projekt „Anbindung der Kronplatz Aufstiegsanlagen und Skipisten an das Eisenbahnnetz“ versucht eine alternative Lösung für das bestehende Verkehrsproblem in Reischach und Umgebung zu bieten. Es kann, in seiner Gesamtauswirkung, als ein für die touristische Entwicklung des Brunecker Raumes und des Pustertales zukunftsweisendes Vorhaben betrachtet werden. Die Kronplatz Seilbahn AG investiert mit dem geplanten Anschluss des Skigebietes an das Eisenbahnnetz in ein Projekt, welches den Qualitätstourismus und die sanfte Mobilität mittels öffentlichen Verkehr fördert. So weist das Projektvorhaben in seinen Auswirkungen eine CO₂-Reduktion durch die erwartete Verminderung des privaten Auto-Anreiseverkehrs auf und leistet somit einen Beitrag zum Schutz der lokalen Bevölkerung und unserer Umwelt. Der Projekterfolg hängt auch von der Umsetzung der vorgeschlagenen Begleit-, Optimierungs-, Ausgleichs- und Milderungsmaßnahmen von Seiten der jeweiligen Experten im Rahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Misure di compensazione</u> <p>Queste misure compensano gli effetti negativi inevitabili causati dagli interventi costruttivi. Per esempio lungo i margini dell'intera pista sono previsti disboscamenti temporanei per garantire alla struttura attuale del bosco una crescita dinamica. Una delle misure più importanti è la proposta di elaborare un progetto per la creazione e la rivalutazione dell'habitat dei tetraoni (gallo cedrone, fagiano di monte, francolino di monte). Già in passato il loro habitat è stato disturbato (p. e. Pracken) e lo sarà nuovamente (in parte) per la costruzione prevista della pista da sci.</p> <p>Le misure sopra indicate rappresentano solamente una parte della vasta quantità di misure che vengono proposte nell'ambito dello studio sull'impatto ambientale.</p> <p>VALUTAZIONE E SINTESI</p> <p>Il progetto “Collegamento degli impianti di risalita e delle piste da sci del Plan de Corones alla rete ferroviaria” tenta di sottoporre una soluzione alternativa al problema di traffico presente a Riscone e nei dintorni. Considerando l'effetto generale di questo progetto, questo può essere ritenuto come prospettiva allo sviluppo turistico dell'intera Val Pusteria. La Funivia Plan de Corones SpA investe, tramite il collegamento dell'area sciistica alla rete ferroviaria, in un progetto che promuove il turismo qualitativo e la mobilità dolce attraverso l'utilizzo dei mezzi pubblici. Così ci si attende, considerando l'uso ridotto della macchina individuale, una diminuzione del CO₂ e un effetto positivo sia per gli abitanti del posto, che per l'ambiente. Inoltre Il successo del progetto dipende anche dalla realizzazione delle misure concomitanti, di ottimizzazione, compensazione e mitigazione, proposte da parte degli esperti nel contesto dello studio sull'impatto ambientale.</p>
---	---

der Umweltverträglichkeitsstudie ab.

Für die **strukturschwachen Gebiete im gesamten Pustertal** bietet sich durch den Ausbau der Pustertaler Eisenbahn in Verbindung mit dem gegenständlichen Projekt die Chance am Erfolg der Skidestination Kronplatz teilzuhaben. In wieweit das Projektvorhaben zu einem Erfolg wird hängt nicht nur von dessen Betreibern ab. Das Projekt kann zu weitreichenden Auswirkungen im gesamten Pustertal führen, wenn die Bewohner des Tales, die Wirtschaftstreibenden sowie die politischen Verantwortlichen das Projekt mittragen und mitgestalten.

Damit die Kronplatz Seilbahn AG auch in Zukunft als Skidestinationen in Europa wettbewerbsfähig bleiben kann, bedarf es neuer Investitionen, Kooperationen und Angebote. Mit der Errichtung einer neuen mittelschweren **Talabfahrt** auf der Nordostflanke des Kronplatzes wird die Angebotspalette erweitert und eine neue Zielgruppe angesprochen, nämlich die Familien. Demzufolge verfolgt das gegenständliche Projektvorhaben nicht nur qualitative, sondern auch quantitative Ziele.

Aus **geologischer Sicht** bereiten weder die Trasse der Aufstiegsanlage noch die Pistentrasse irgendwelche Schwierigkeiten. Lediglich im Bereich der vorgesehenen Talstation hat eine ausreichend tiefe Verlegung der Fundamente für stabilen Hochbau zu sorgen.

Die **landschaftliche Bewertung** des Projektes kann aufgrund der gewählten Trassen (Aufstiegsanlage und Piste), als auch aufgrund der vorgeschlagenen Tal- und Bergstation als Projekt mit mässiger Auswirkung auf das Landschaftsbild der Umgebung bewertet werden. So zeigen die erstellten Fotosimulationen, dass von der Pistentrasse, zumindest in den tieferen und besiedelten Lagen, kaum Einsicht in die Piste besteht. Lediglich der unterste und steilste Pistenabschnitt wirkt sich direkt auf die landschaftliche Aussicht frontal von Percha aus.

Dass Projekte dieser Größenordnung auch

Per le **zone con strutture deboli in tutta la Val Pusteria** si offre la possibilità di partecipare al successo della destinazione sciistica Plan de Corones, attraverso l'ampliamento della rete ferroviaria della Val Pusteria, collegata al presente progetto. Se il progetto avrà successo ciò non dipende esclusivamente dal committente. Il progetto può avere ripercussioni in tutta la valle, presupposto che venga sostenuto da tutti gli abitanti della stessa, dagli operatori economici, così come dai politici.

Per poter garantire anche in futuro la competitività della società Plan de Corones SpA in Europa, bisogna effettuare nuovi investimenti, cooperazioni e sottoporre nuove offerte. Con la costruzione di una nuova **pista di discesa**, di media difficoltà e che costeggerà la cresta nord-est del Plan de Corones, la gamma di offerte viene allargata ad un nuovo target group, la famiglia. Il presente progetto non solo segue obiettivi qualitativi ma anche quantitativi.

Dal **punto di vista geologico** nè il tratto della funivia nè quello della pista di discesa rappresentano alcune difficoltà. Solo nell'ambito della zona prevista per la costruzione della stazione un posizionamento delle fondamenta ad una profondità sufficiente può garantire una stabilità.

La **valutazione** degli effetti sul **quadro paesaggistico** dei dintorni, si basa sul tratto scelto della funivia e della pista da sci, come sulla costruzione prevista della stazione a monte e a valle, può essere definita moderata. Una fotosimulazione dimostra che nelle basse zone abitate la pista quasi non è visibile. Solo il tratto più basso e ripido della pista influenza la vista paesaggistica dal punto di Perca, che è situata di fronte.

Considerando che grandi progetti

negative Aspekte beinhalten zeigt vor allem der Bau der neuen Piste, für den eine Fläche von ungefähr 20,5 ha **Wald** gerodet werden müssen. Aus landschaftsökologischer Sicht ist die Zerschneidung eines geschlossenen Waldbestandes negativ zu bewerten. Allerdings können die betroffenen Waldbestände aufgrund der bereits bestehenden Erschließung durch Forst- und Güterwege nicht als unberührt bezeichnet werden. Trotz dieser starken Erschließung ist ein Großteil der Waldbestände, vor allem im mittleren Pistenbereich, aus forstwirtschaftlicher Sicht teilweise überaltert, mit einem hohen Anteil an Altbeständen und entsprechend geringem Jung- bzw. Unterwuchs. In der Folge fällt auch die floristische Bewertung der **Waldlebensräume** ernüchternd aus, da sich aufgrund der geringen Lichtdurchlässigkeit bis auf den Waldboden kaum höhere Pflanzen und in der Folge auch kaum Tiere erhalten konnten. Somit steht dem Verlust an Waldfläche ein Gewinn auf der ökologischen Seite durch die Öffnung der geschlossenen Baumkronen gegenüber, welcher wieder als neuer Lebensraum in den Randbereichen von Piste und Wald-Altbestand für neue ökologische Nischen für Pflanzen und Tiere sorgen wird.

Die globalen Bedenken bezüglich **Klimaänderung** bzw. Klimaerwärmung sind bei diesbezüglichen Projektvorhaben sehr wohl zu bedenken. Allerdings können diese insofern abgeschwächt werden, als daß die kleinräumig lokalen klimatischen Gegebenheiten des Brunecker Talkessels mit berücksichtigt werden (z. B. Inversionswetterlage). Unabhängig von den zu erwartenden Klimaänderungen (Niederschlagsmengen, Niederschlagsverteilung, Temperaturerhöhung, usw.) bietet sich an den Nordhängen des Kronplatzes auch bei einer beträchtlichen Klimaerwärmung von z.B. 2-3 °C nach wie vor die **künstliche Beschneigung** an, in den nach wie vor ausreichend kalten Winternächte, die neue Piste bis hinunter zum Bahnhof Percha einzuschneiden. Dies unter der Voraussetzung, dass eine ausreichende **Wasserverfügbarkeit** gegeben ist. Die Kronplatz Seilbahn AG hat diesbezüglich ausreichende Wassermengen vertraglich

comportano aspetti negativi, come in questo caso è il **disboscamento** di un'area di ca. 20,5 ha che servono per la costruzione della nuova pista da sci. Dal punto di vista paesaggistico-ecologico il dimezzamento di un'area boschiva è da valutare negativamente. Comunque in base alla rete stradale esistente il bosco interessato non può essere definito intatto. Nonostante la notevole infrastruttura, una gran parte del bosco, soprattutto nella zona centrale della pista, dal punto di vista economico forestale ha una maturità avanzata, con un'alta presenza di alberi stagionati e conseguentemente di un sottobosco e una vegetazione giovane quasi assente. Di seguito anche la valutazione degli **habitat boschivi** è da definire povera, poiché la scarsa trasparenza della luce fino al suolo boschivo impedisce lo sviluppo di piante alte e di animali. Con il disboscamento e successivamente con l'apertura delle chiome arboree si ottiene una rivalutazione ecologica, creando nuovi habitat e nicchie per piante e animali ai margini della pista da sci.

Per quanto riguarda questo progetto sicuramente sono da considerare i dubbi globali sul **cambiamento climatico** e più precisamente sul riscaldamento climatico. Questi possono essere contenuti in quanto bisogna tener conto della realtà climatica di questa area ristretta nella conca di Brunico. Indipendentemente dai cambiamenti climatici che si attendono (quantità e diffusione delle precipitazioni, aumento di temperatura) nei pendii situati a nord del Plan de Corones anche con un aumento notevole di temperature p. e. dai 2-3 °C sarà possibile la **produzione di neve artificiale** e l'innevamento della pista nuova fino alla stazione di Perca, poiché sono garantite sufficienti notti fredde. Questo presuppone che c'è a **disposizione** una sufficiente quantità **d'acqua**. Infatti la società Plan de Corones SpA dispone per la sua necessità d'acqua di garanzie contrattuali da parte della società energetica Edison.

von Seiten der Energiegesellschaft Edison zugesichert.

Es ist verständlich, dass vor allem jene **Menschen**, die in der Nähe der geplanten Piste samt Aufstiegsanlage leben, das Projekt negativ bewerten oder diesem skeptische gegenüberstehen. Zweifelsohne bangen auch einige **Dienstleistungsbetriebe** in Reischach um ihr bisheriges Geschäft, wenn künftig eine Parkgebühr eingehoben wird (Bewohner von Reischach ausgenommen) und nicht mehr der gesamte Gästestrom über Reischach zum Kronplatzplateau gelenkt wird.

Ein weiterer negativer Aspekt, der bei der konträr geführten Diskussion um das Projekt Ried kaum eine Rolle spielt betrifft das Vorkommen der **Rauhfußhühner**. Die Lebensräume dieser in der roten Liste als gefährdet oder stark gefährdet ausgewiesenen Vögel werden durch das Projekt zusätzlich belastet oder verändert. Zudem werden sie gegen Ende der Skisaison während der Balzzeit durch den Ski- und Pistenbetrieb gestört werden. Ein eigens dafür auszuarbeitendes Projekt, mit entsprechenden Maßnahmen, soll nicht nur die zusätzlichen Belastungen durch die Realisierung des Projektvorhabens ausgleichen und minimieren, sondern eine allgemeine Verbesserung der Lebensraumbedingungen für diese faszinierenden Großvögel bewirken.

Fazit:

Unter Berücksichtigung der verschiedenen ingenieurtechnischen, mobilitätstechnischen, geologischen, landschaftlichen, faunistischen, floristischen, landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Gutachten und vorausgesetzt, dass die in der UV-Studie vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden, ist das Projekt in seiner Gesamtheit für die Umwelt nicht negativ zu bewerten. Jene Eingriffe, die einerseits für die Umwelt von Nachteil sind (v. a. die beachtliche Fläche an Waldrodung) werden andererseits durch umweltförderliche Maßnahmen (z. B. Beitrag zur CO₂-Reduktion in jedem Fall

E' ovvio che le **persone** che vivono nelle vicinanze della pista progettata e della funivia danno una valutazione negativa oppure nutrono criticità di vario genere. Indubbiamente anche alcune **aziende di servizi** che si trovano a Riscone hanno timore di avere svantaggi economici se, in futuro, il parcheggio esistente diventerà a pagamento (abitanti di Riscone esclusi) in quanto, anche per questo, potrà verificarsi una diminuzione del flusso turistico.

Un ulteriore aspetto negativo, che nell'ambito delle discussioni quasi non viene considerato, riguarda la presenza dei **tetraoni**. Gli habitat di questi animali, indicati nella lista rossa come minacciati o fortemente minacciati, con la realizzazione di questo progetto vengono disturbati o cambiati. Inoltre il periodo di chiusura della stagione sciistica coincide con quello dell'accoppiamento di questi animali, che vengono così disturbati dai vari movimenti sulle piste. L'elaborazione di un progetto a parte, con misure adeguate, da un lato dovrebbe minimizzare e compensare il sovraccarico causato con l'esecuzione del progetto e, dall'altro lato, dovrebbe ricreare nuovi habitat per questi animali affascinanti.

Conclusione:

Considerando le varie perizie d'ingegneria, di mobilità, di geologia, di paesaggio, di fauna, di flora, di agricoltura e di silvicoltura e presupposto che le misure proposte nell'ambito dello studio sull'impatto ambientale vengano così realizzate il progetto nel suo complesso, riguardo l'ambiente, non è da valutare negativamente. Gli interventi, che da un lato comportano uno svantaggio per l'ambiente (soprattutto il disboscamento di un'area notevole), vengono compensati dall'altro lato attuando misure favorevoli all'ambiente (p. e. la riduzione di CO₂ in ogni caso). L'interazione fra la ferrovia e il Plan de

<p>usw.) ausgeglichen. Die Interaktion zwischen Eisenbahn und dem Ski- und Freizeitgebiet Kronplatz bietet sowohl den Bewohnern als auch den Wirtschaftstreibenden des Pustertales eine gemeinsame Chance einen Schritt in Richtung sanfte Fortbewegung zu setzen.</p>	<p>Corones come area sciistica e di tempo libero rappresenta per gli abitanti e gli operatori economici della Val Pusteria una chance comune per promuovere la mobilità dolce.</p>
---	---