

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

(Riassunto non tecnico)

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE

(Nicht technische Zusammenfassung)

Aggiornamento Aprile 2026

**NUOVA CABINOVIA 10 POSTI “RUACIA – SOCHERS-
BRUNO” E RIPOSIZIONAMENTO DELLA SEGGIOVIA 6 POSTI AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO
“SOCHERS – CIAMPINOI”**

Nel Comune di: **Selva di Val Gardena (BZ)**

In Gemeinde: **Wolkenstein (BZ)**

Committente: **Funivie Saslong SpA**

Kunde: **Funivie Saslong SpA**

ALL. 02-VIA-NT

Il tecnico:

Ing. Ivan Veronesi

INDICE

1 DESCRIZIONE DEL PROGETTO	3
1.1 PREMESSA	3
1.2 IL PROGETTO ED I SUOI OBIETTIVI	3
1.2.1 DESCRIZIONE SOMMARIA DEL PROGETTO	3
1.2.2 L'AREA DI RIFERIMENTO	4
1.3 MOTIVAZIONE ALLA BASE DELL'INTERVENTO	5
2 QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO.....	Errore. Il segnalibro non è definito.
2.1 LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE	Errore. Il segnalibro non è definito.
2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	6
2.1 NORMATIVA E STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE.....	6
2.2 LA NORMATIVA TECNICA SPECIFICA DEL SETTORE IMPIANTI A FUNE.....	7
3 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	7
3.1 SITUAZIONE ALLO STATO DI FATTO.....	7
3.2 SITUAZIONE ALLO STATO DI PROGETTO	7
3.3 IL PROGETTO NELLA SUA GLOBALITA'	8
3.4 IMPIANTI DI PROGETTO	9
3.5 CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'IMPIANTO	10
3.6 LE ALTERNATIVE DI PROGETTO	10
4. QUADRO AMBIENTALE	16
4.1 RIASSUNTO DEGLI IMPATTI AMBIENTALI ATTESI.....	18
4. MISURE DI MITIGAZIONE-COMPENSAZIONE- MONITORAGGIO.....	19
4.1 MISURE DI MITIGAZIONE	19
4.2 MISURE DI COMPENSAZIONE	19
4.3 PIANO DI MONITORAGGIO	20

1 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il proponente, la ditta FUNIVIE SASLONG S.p.A., con sede in Selva di Val Gardena, nonché gestore degli impianti di risalita in tale area, intende creare una *Nuova Cabinovia 10 posti "Ruacia – Sochers-Bruno"* e *riposizionamento dell'attuale seggiovia 6 posti ad ammorsamento automatico "Sochers - Ciampinoi"* che prevede la realizzazione di un impianto con una lunghezza inclinata superiore ai 500 m e con portata oraria superiore alle 1.800 persone.

La normativa C.E.E. in proposito richiede che venga redatto un Riassunto non tecnico, vale a dire un breve compendio dello studio S.I.A., che possa essere facilmente compreso da tutte le persone, anche non competenti in materia. Lo scopo è quello di fornire le finalità e le linee guida che hanno ispirato la valutazione di impatto ambientale. Quanti volessero approfondire l'analisi potranno prendere visione dello studio integrale. Si premette che non si sono incontrate difficoltà nella raccolta dei dati necessari per l'elaborazione del presente Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.).

1.1 PREMESSA

Lo studio di impatto ambientale è stato suddiviso nei seguenti macro capitoli

- 1) Quadro di riferimento programmatico;
- 2) Quadro di progetto;
- 3) Quadro ambientale – descrizione delle componenti ambientali
- 4) Quadro ambientale – impatti ambientali del progetto
- 5) Misure di mitigazione – compensazione - monitoraggio

In sintesi sono state esaminate le motivazioni che giustificano la richiesta di intervento, le alternative, le caratteristiche e l'insieme degli impatti previsti. Successivamente si andranno a descrivere le misure di mitigazione degli impatti e le possibili compensazioni da mettere in atto.

1.2 IL PROGETTO ED I SUOI OBIETTIVI

1.2.1 DESCRIZIONE SOMMARIA DEL PROGETTO

Il progetto di cui al presente studio prevede la riqualificazione della stazione sciistica e la razionalizzazione degli impianti, si intende procedere alla sostituzione dell'attuale cabinovia 12 posti "Ruacia – Sochers" (risalente all'anno 1990) con una nuova cabinovia 10 posti con un incremento di portata da 2.200 persone/ora a 3.500 persone/ora e suo prolungamento fino alla località loc. Bruno, punto centrale nella conca del Ciampinoi. Inoltre, si prevede il riposizionamento dell'attuale seggiovia 6 posti, spostando la stazione di valle e mantenendo la stazione a monte nella posizione dell'attuale, tale impianto permette sia di sciare nella conca del Ciampinoi, sia di collegarsi con il Sella Ronda.

1.2.2 L'AREA DI RIFERIMENTO

L'intervento interessa il comune di Selva di Val Gardena e si localizza nel comprensorio sciistico del Monte Pana- Ciampinoi – Passo Sella.

La nuova cabinovia, pur in una continuità di linea e traslata rispetto alla linea attuale, si presenta suddivisa in due tronchi accoppiati con stazione intermedia a Sochers. Il primo troncone, denominato Ruacia-Sochers, parte a quota 1.416 m s.l.m. dalla p. ed. 974 in c.c. di Selva Val Gardena, nello stesso punto dal quale parte l'impianto esistente e, discostandosi in parte rispetto alla linea dell'impianto attuale, termina a quota 1.969 m nella p.f. 931/1 del c.c. di Selva di Val Gardena ove è prevista la realizzazione della nuova stazione intermedia, collocata circa 200 mt ad est dall'attuale edificio. Qui ha inizio il secondo troncone, denominato Sochers-Bruno, che terminerà a quota 2.136 m s.l.m. in località "Bruno" dove sarà realizzata una nuova stazione di arrivo nella p.f. 927, nella parte centro-superiore del catino del Ciampinoi sotto la linea rocciosa di cresta. In concomitanza alla realizzazione della nuova cabinovia, sarà smantellato l'attuale impianto della seggiovia Sochers-Ciampinoi, che manterrà invariata la stazione di arrivo a monte in loc. Ciampinoi, mentre cambierà la localizzazione della stazione di partenza a valle, posta a circa 200 mt dalla stazione intermedia della nuova cabinovia, anche per non avere un'interferenza con tale linea. Parimenti si va a modificare l'attuale pista da sci per riuscire a raggiungere le nuove stazioni dei due impianti in località Sochers.

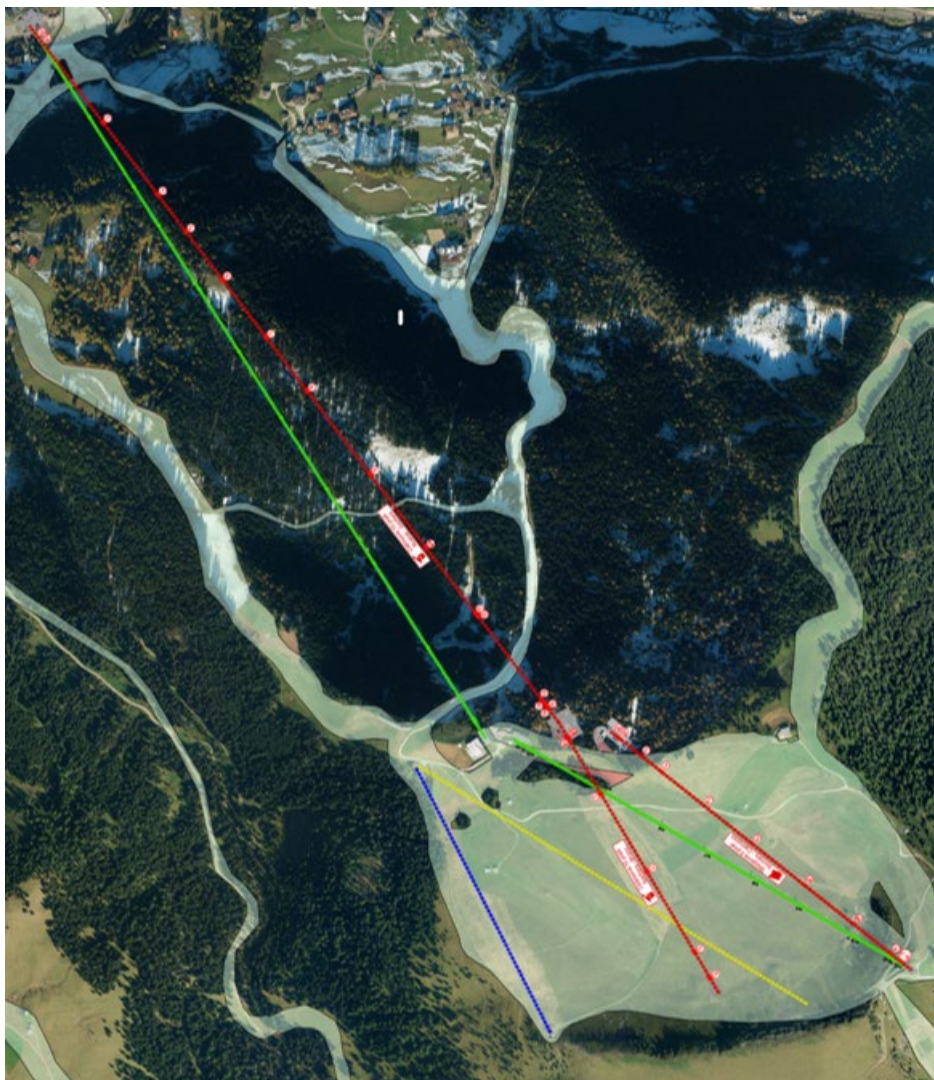


Figura 1 Area oggetto di intervento, in rosso vengono indicati i tracciati dei nuovi impianti mentre in verde gli impianti attuali oggetto di demolizione.

1.3 MOTIVAZIONE ALLA BASE DELL'INTERVENTO

La presente proposta progettuale nasce con l'intento di ottimizzare la fruizione della skiarea andando a risolvere una serie di criticità che ad oggi limitano l'esercizio in comodità e sicurezza della stessa.

In particolare preme evidenziare come ad oggi la skiarea Saslong sia nota soprattutto per l'omonima pista di Coppa del Mondo, la quale seppur fonte di richiamo per molti appassionati, rimane un tracciato non alla portata di tutti vista la classificazione quale pista nera. L'offerta della skiarea è però ben più varia con un'area, rappresentata dalla Conca del Ciampinoi, che offre numerosi tracciati adatti a più livelli, nonché percorsi specifici per i più piccoli.

Ad oggi tale zona è purtroppo spesso bypassata, complice una configurazione della rete impiantistica che non la rende di facile accesso e che scoraggia pertanto la fruizione della stessa. Col tempo tale configurazione sta portando la skiarea Saslong ad identificarsi in via principale come punto d'accesso al circuito Sella Ronda, anziché come skiarea a sé stante.

In linea con quanto previsto negli obiettivi contenuti nel “Masterplan Vision Gheredèina” il progetto prevedrebbe una valorizzazione delle strutture già esistenti all’interno della skiarea portando la Conca del Ciampinoi in una posizione più baricentrica che ne incentivi la fruizione frenando così la visione della skiarea Saslong quale “percorso di transito” per l’accesso al Sella Ronda e restituendogli l’individualità che essa si merita, e che aveva fino al 2006 con la presenza della sciovia Bruno oggi dismessa.

Al contempo la nuova configurazione progettuale andrà a risolvere una serie di criticità derivanti da incroci potenzialmente pericolosi che si creano nella situazione attuale nonché a garantire l’apertura della stazione sciistica ai turisti durante la Coppa del Mondo, evento che ad oggi ne implica la chiusura completa.

Riassumendo le criticità che l’intervento mira a risolvere sono le seguenti:

- Mancata valorizzazione della Conca del Ciampinoi
- Affollamento presso la telecabina Ruacia-Sochers per l’accesso al Ciampinoi e rischio della skiarea di configurarsi quale solo accesso al circuito Sellaronda perdendo la propria identità
- Problematiche di sicurezza in pista nell’area Sochers dovute all’attuale configurazione pista-impianti
- Gestione dell’interferenza con gli eventi gara di Coppa del Mondo

Si specifica che l’aumento della portata di esercizio ha quale obiettivo una migliore distribuzione dei flussi attuali. L’implementazione della portata di esercizio, dalle attuali 2.200 persone ora a 3.500 persone/ore, non mira pertanto ad un aumento della clientela, quanto piuttosto a una gestione più equilibrata e sostenibile della stessa volta alla riduzione delle code di accesso all’impianto ed all’aumento della qualità del servizio fornito. Non si prevedono pertanto ricadute in termini di traffico e di conseguenza non è richiesto un aumento dei posti di parcheggio (per un’analisi dettagliata dei passaggi si rimanda allo Studio di impatto ambientale capitolo 2.1.3)

Preme inoltre precisare che la capacità di assorbimento dei flussi in entrata della skiarea sarà maggiore senza alcuna necessità di realizzare nuovi tracciati sciistici. La nuova configurazione impiantistica consentirà infatti di sfruttare la Conca del Ciampinoi, area già attrezzata con ben 6 piste, oltre alla zona dedicata alle famiglie dove sono presente uno snowpark, l’area Fun Slope ed un circuito denominato “Speedcheck”, ma ad oggi fortemente sottoutilizzata. Lo sbarco in località Bruno infatti impegna lo sciatore quanto meno a scendere lungo la pista collegamento Bruno-Sochers per poi rilanciarsi verso la seggiovia Ciampinoi. Si prevede inoltre che parte della clientela opererà per almeno un ricircolo sulle piste della zona utilizzando la seggiovia quadriposto Sochers, favorendo ulteriormente la diluizione degli utenti.

2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

2.1 NORMATIVA E STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

La Comunità Europea, con la direttiva n. 85/337/CEE, ha introdotto la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati che poi è entrata a far parte del sistema

legislativo italiano attraverso una serie di atti normativi. La Provincia Autonoma di Bolzano ha recepito tale direttiva come proprio strumento di legge.

Oltre alla normativa che regola la valutazione di impatto ambientale per la fase di analisi si è fatto riferimento agli strumenti di pianificazione in vigore alla data odierna.

1. *PIANO URBANISTICO DEL COMUNE DI SELVA DI VAL GARDENA*
2. *PIANO PAESAGGISTICO DEL COMUNE DI SELVA DI VAL GARDENA*
3. *PIANO DI SETTORE IMPIANTI DI RISALITA E PISTE DA SCI*
4. *MASTERPLAN VISION GHERDĒINA*
5. *CARTOGRAFIE SUI DATI TERRITORIALI ED AMBIENTALI MESSE A DISPOSIZIONE SU INTERNET (GEOBROWSER) DALLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO*

2.2 LA NORMATIVA TECNICA SPECIFICA DEL SETTORE IMPIANTI A FUNE

1. *LA NORMATIVA PROVINCIALE IN MATERIA DI IMPIANTI A FUNE E PISTE DA SCI* La L.P. 30 gennaio 2006, n.1 e ss.mm.
2. *LA NORMATIVA TECNICA ITALIANA RIGUARDANTE GLI IMPIANTI A FUNE PER TRASPORTO PUBBLICO DI PERSONE* Decreto n. R.D. 337-08.09 del 16 novembre 2012, "Disposizioni e prescrizioni tecniche per le infrastrutture degli impianti a fune adibiti al trasporto di persone. Armonizzazione delle norme e delle procedure con il D. Lgs. 12 giugno 2003, n. 210 di attuazione della direttiva europea 2000/9/CE".

3 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

3.1 SITUAZIONE ALLO STATO DI FATTO

Attualmente l'area è costituita da un impianto di cabinovia a 12 posti, risalente all'anno 1990, che partendo dalla loc. Ruacia (in centro al Comune di Selva Val Gardena) posto a quota 1450m slm, arriva fino a località Sochers, quota 1950 m slm. Nei pressi dell'omonimo albergo/rifugio e pochi metri verso est (circa 50 metri) parte l'impianto della seggiovia a 6 posti risalente agli anni 2000. La seggiovia arriva in località Ciampinoi sita a 2250 m slm, poco discosto dal rifugio-ristorante Ciampinoi.

3.2 SITUAZIONE ALLO STATO DI PROGETTO

La Società Saslong spa ritiene di poter migliorare ulteriormente il servizio offerto alla propria clientela, fornendo un impianto a cabinovia adatto sia alla stagione estiva che invernale nonché il miglioramento dei servizi per le gare di coppa del mondo e degli altri campionati minori che ogni anno si disputano su queste piste. Attraverso il nuovo impianto di cabinovia a 10 posti, sarà consentita la riduzione dei tempi di risalita dagli oltre attuali 9 minuti a poco più di 6 minuti, in cui, è previsto l'allungamento dell'attuale tracciato, che permetterà di raggiungere tramite un secondo tronco la località Bruno (area dove fino all'anno 2006 esisteva uno skilift) e quindi di utilizzare una vasta area adibita allo sci, che attualmente seppur innevata è fortemente sottoutilizzata, pur

presentando ottime caratteristiche di innevamento e di sciabilità, adatte ad una vasta fascia di clientela compreso il comparto Family.

L'aumento della portata oraria ha lo scopo di ridurre le code all'impianto e al contempo sgravare la zona del Ciampinoi, grazie alla diluizione che si andrà a creare con il passaggio dalla Conca del Ciampinoi, così da mantenere elevato anche per il futuro il gradimento della clientela, soddisfacendo al meglio le aspettative degli ospiti che frequentano il comprensorio.

Tale progetto, prevede inoltre le seguenti modifiche:

1. La stazione di valle del nuovo impianto di cabinovia (Ruacia-Sochers-Bruno) rimane nella medesima attuale posizione, con una riqualificazione architettonica e funzionale dei locali interni e di accesso dal fronte strada.
2. L'attuale stazione di monte sarà demolita e ricostruita, 150 m verso est, andando a costituire una nuova stazione intermedia, in cui è previsto l'arrivo del primo tronco in loc. Sochers e poco discosto la partenza dell'attuale seggiovia, che anch'essa verrà traslata di ca. 200m verso nord-est rispetto all'attuale. Queste stazioni saranno realizzate ex-novo con riqualificazione architettonica e creazione di un nuovo magazzino mezzi interrato.
3. Realizzazione di una nuova stazione di monte in località Bruno (conca del Ciampinoi), che permetterà l'arrivo del prolungamento del secondo tronco della nuova cabinovia (Ruacia-Sochers-Bruno). Tale stazione per motivi ambientali e paesaggistici verrà realizzata per gran parte interrata, in modo da essere il meno visibile.
4. La stazione di monte della Seggiovia (Sochers-Ciampinoi) rimarrà nell'attuale posizione.
5. Sistemazione dell'attuale pista presente in località Sochers ai fini di raccordarsi con le due nuove stazioni intermedie (cabinovia Ruacia-Sochers) e stazione di valle della Seggiovia (Sochers-Ciampinoi).

3.3 IL PROGETTO NELLA SUA GLOBALITA'

Il presente progetto si riferisce a due impianti funiviari monofune con movimento unidirezionale continuo, a velocità costante e collegamento temporaneo dei veicoli e precisamente:

1. costruzione di due nuove cabinovie con tronchi accoppiati e veicoli a 10 posti, denominate "Ruacia - Sochers - Bruno";
2. riposizionamento dell'esistente seggiovia a 6 posti ad ammorsamento automatico "Sochers - Ciampinoi" (sigla CSC 086 m).

Entrambi gli impianti sono situati nel Comune di Selva di Val Gardena - Wolkenstein (BZ).

Contestualmente è previsto un altro intervento di completo riordino, razionalizzazione e sviluppo dell'area Sochers, consistente nella sistemazione ed il parziale allargamento della pista di collegamento tra "Saslong A" e l'attuale accesso alla seggiovia "Sochers - Ciampinoi", al fine di permettere il raccordo con l'imbarco della stessa seggiovia nella nuova posizione ed alla stazione intermedia dei due nuovi tronchi di cabinovia.

3.4 IMPIANTI DI PROGETTO

CARATTERISTICHE TECNICHE GENERALI DEI NUOVI IMPIANTI PREVISTI DA PROGETTO:

Seggiovia		NUOVO	ATTUALE
- tipo servizio		invernale	invernale
- tipo di trasporto		sciatori in salita	sciatori in salita
- stazione motrice		valle	valle
- stazione tenditrice		valle	valle
- quota stazione valle (q.f.)	m s.l.m.	1983,60	1963,20
- quota stazione monte (q.f.)	m s.l.m.	2246,10	2259,60
- lunghezza orizzontale (AV – AM)	m	776,24	934,70
- dislivello	m	262,50	296,40
- lunghezza sviluppata (AV – AM)	m	829,90	991,21
- pendenza media	%	33,82	31,71
- numero sostegni di appoggio	n	5	7
- numero sostegni di ritenuta	n	3	4
- numero sostegni a doppio effetto	n	1	1
- numero sostegni a Y	n	1	1
- numero rulli salita / discesa	n	102 / 98	122/120
- diametro rulli appoggio / ritenuta	mm	500/460	500/460
- diametro puleggia motrice	m	4,80	4,80
- diametro puleggia rinvio	m	4,80	4,80
- intervallata di linea	m	6,10	6,10
- numero totale veicoli	n	48	57
- equidistanza veicoli	m	38,57	38,57
- intervallo partenza	s	7,71	7,71
- velocità max con motore principale	m/s	5,0	5,0
- velocità con motore recupero	m/s	0,80	0,80
- portata massima	p/h	2800	2800
- potenza motore principale elettrico	kW	525	525
- potenza motore riserva termico	kW	150	150
- diametro fune portante traente	mm	46	46
- tiro nominale tenditore idraulico	kN	450±10%	450±10%
- senso di marcia		antiorario	orario

Cabinovia - 1° tronco		
- tipo d'impianto	cabinovia dieci posti	
- denominazione dell'impianto	Ruacia - Sochers	
- stazione a valle	rinvio - tenditrice	
- stazione a monte	motrice ancorata	
- lunghezza orizzontale tra le avanstazioni	1777,10	m
- dislivello della fune alle stazioni	553,20	m
- lunghezza inclinata tra le avanstazioni	1894,59	m
- pendenza media	31,1	%
- pendenza massima	78,3	%
- velocità massima con l'azionamento principale	6,0	m/s
- velocità minima con l'azionamento di riserva	3,0	m/s
- velocità massima con motore di recupero	1,0	m/s
- equidistanza dei veicoli	61,71	m
- intervallo di tempo tra i veicoli	10,29	s
- durata viaggio con velocità massima	5'16"	
- numero veicoli in linea	60	
- numero totale veicoli	80	
- portata massima con azionamento principale	3500	p/h
- portata massima con azionamento di riserva	1750	p/h
- potenza dei motori principali	1100	kW
- potenza del motore di riserva	550	kW
- potenza del motore di recupero	250	kW
- numero sostegni di appoggio	11	
- numero sostegni di ritenuta	4	
- numero sostegni a doppio effetto	1	
- numero totale rulli	336	
- diametro pulegge motrice/rinvio	6400	mm
- intervallata in linea	6400	mm
- diametro fune portante-traente	54	mm
- azione del dispositivo idraulico di tensione	530 ± 10%	kN
- senso di rotazione	antiorario	

Cabinovia - 2° tronco		
- tipo d'impianto	cabinovia dieci posti	
- denominazione dell'impianto	Sochers - Bruno	
- stazione a valle	motrice ancorata	
- stazione a monte	rinvio - tenditrice	
- lunghezza orizzontale tra le avanstazioni	604,47	m
- dislivello della fune alle stazioni	166,80	m
- lunghezza inclinata tra le avanstazioni	628,73	m
- pendenza media	27,6	%
- pendenza massima	49,4	%
- velocità massima con l'azionamento principale	6,0	m/s
- velocità minima con l'azionamento di riserva	3,0	m/s
- velocità massima con motore di recupero	0,6	m/s
- equidistanza dei veicoli	61,71	m
- intervallo di tempo tra i veicoli	10,29	s
- durata viaggio con velocità massima	1'45"	
- numero veicoli in linea	20	
- numero totale veicoli	38	
- portata massima con azionamento principale	3500	p/h
- portata massima con azionamento di riserva	1750	p/h
- potenza dei motori principali	400	kW
- potenza del motore di riserva	200	kW
- potenza del motore di recupero	60	kW
- numero sostegni di appoggio	4	
- numero sostegni di ritenuta	2	
- numero totale rulli	132	
- diametro pulegge motrice/rinvio	6400	mm
- intervallata in linea	6400	mm
- diametro fune portante-traente	54	mm
- azione del dispositivo idraulico di tensione	670 ± 10%	kN
- senso di rotazione	antiorario	

RIASSUNTO NON TECNICO -

REALIZZAZIONE DI UNA NUOVA CABINOVIA 10 POSTI RUACIA-SOCHERS-BRUNO E RIPOSIZIONAMENTO SEGGIOVIA SOCHERS-CIAMPINOI

3.5 CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'IMPIANTO

Da un punto di vista tecnico-funiviario i criteri progettuali utilizzati sono quelli relativi agli impianti funiviari a tecnologia avanzata secondo i più moderni standard di sicurezza e comfort per i passeggeri. Nel presente progetto (redatto a livello preliminare, ai sensi dell'art. 24 comma 1 della L.P. 30.01.2006 n. 1 e come definito dall'art. 11 del D.P.P. 13.11.2006 n. 61) i materiali previsti per la realizzazione dell'impianto fanno riferimento alle più recenti tipologie. In sede di progettazione esecutiva verrà definito il Costruttore funiviario e quindi, sebbene rimarrà simile la tipologia dell'impianto e delle sue componenti, potranno verificarsi alcune modeste varianti.

L'impianto comprende le seguenti stazioni:

- una stazione tenditrice e rinvio a valle
- una stazione intermedia motrice per ciascun tronco
- una stazione tenditrice e rinvio a monte.

3.6 LE ALTERNATIVE DI PROGETTO

Le alternative progettuali sono state ricondotte a 6 scenari distinti.

Per poter svolgere un confronto diretto ed oggettivo delle alternative si andrà ad utilizzare una metodologia di facile applicazione che quantifichi in primis il grado di importanza delle diverse matrici coinvolte e quindi l'impatto generato, sia esso positivo o negativo.

In particolare ai diversi criteri analizzati sarà assegnato un grado di importanza che considera la rilevanza della tematica in esame rispetto alla progettazione secondo la seguente scala

- Grande importanza ***
- Importanza moderata **
- Importanza minore *

Per ognuna delle alternative in esame sarà quindi valutato l'effetto generato sulle matrici in esame, specificando se esso sia positivo o negativo secondo la suddivisione riportata nella seguente tabella.

EFFETTI NEGATIVI		EFFETTI POSITIVI	
-3 (---)	Molto negativi	+3 (+++)	Molto positivi
-2 (--)	Moderatamente negativi	+ 2 (++)	Moderatamente positivi
-1 (-)	Poco negativi	+ 1 (+)	Poco positivi
0	Effetto nullo		

L'analisi comparativa prevede quindi l'incrocio tra il grado di importanza e l'effetto generato utilizzando i seguenti coefficienti moltiplicativi.

		EFFETTO NULLO	EFFETTI NEGATIVI			EFFETTI POSITIVI		
		0	-1	-2	-3	1	2	3
Grande importanza ***	0,3	0	-0,3	-0,6	-0,9	0,3	0,6	0,9
Importanza moderata **	0,2	0	-0,2	-0,4	-0,6	0,2	0,4	0,6
Importanza minore *	0,1	0	-0,1	-0,2	-0,3	0,1	0,2	0,3

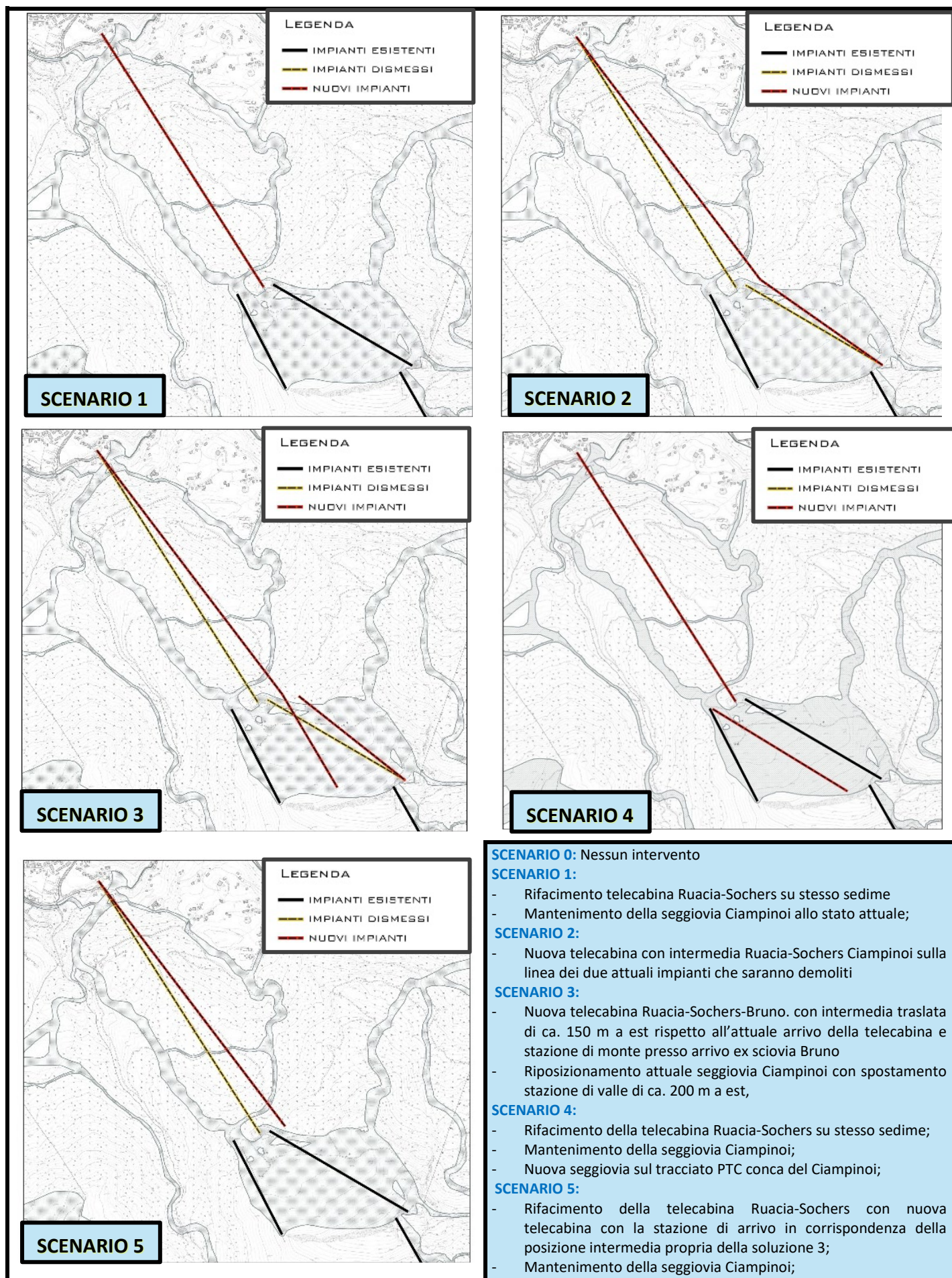
ESEMPIO DI APPLICAZIONE:**SCENARIO 1:**

CRITERIO A.1 razionalizzazione dei flussi in accesso al circuito "Sella Ronda": **GRADO DI IMPORTANZA:** IMPORTANZA MODERATA** = 0,2

EFFETTO: POCO NEGATIVO = -1

IMPATTO: = GRADO DI IMPORTANZA x EFFETTO => $0,2 \times -1 = -0,2$

Di seguito si riporta la planimetria ed una breve descrizione delle alternative esaminate, seguita dalla matrice di confronto ottenuta dall'incrocio tra il grado di importanza attribuito ai diversi criteri e gli effetti rilevati per ogni alternativa. L'alternativa di progetto, rappresentata dallo scenario3, risulta essere l'alternativa migliore tra quelle in esame.



- SCENARIO 0:** Nessun intervento
- SCENARIO 1:**
- Rifacimento telecabina Ruacia-Sochers su stesso sedime
 - Mantenimento della seggiovia Ciampinoi allo stato attuale;
- SCENARIO 2:**
- Nuova telecabina con intermedia Ruacia-Sochers Ciampinoi sulla linea dei due attuali impianti che saranno demoliti
- SCENARIO 3:**
- Nuova telecabina Ruacia-Sochers-Bruno. con intermedia traslata di ca. 150 m a est rispetto all'attuale arrivo della telecabina e stazione di monte presso arrivo ex sciovia Bruno
 - Riposizionamento attuale seggiovia Ciampinoi con spostamento stazione di valle di ca. 200 m a est,
- SCENARIO 4:**
- Rifacimento della telecabina Ruacia-Sochers su stesso sedime;
 - Mantenimento della seggiovia Ciampinoi;
 - Nuova seggiovia sul tracciato PTC conca del Ciampinoi;
- SCENARIO 5:**
- Rifacimento della telecabina Ruacia-Sochers con nuova telecabina con la stazione di arrivo in corrispondenza della posizione intermedia propria della soluzione 3;
 - Mantenimento della seggiovia Ciampinoi;

CRITERIO		GRADO DI IMPORTANZA	EFFETTO DELLO SCENARIO SUL CRITERIO ANALIZZATO					
			SCENARIO 0	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3	SCENARIO 4	SCENARIO 5
ANALISI TRASPORTISTICA	A.1 razionalizzazione dei flussi in accesso al circuito "Sella Ronda"	**	0	-	-	++	-	-
	A.2 razionalizzazione dei flussi sciatori nel sistema di piste interne	***	0	0	---	+++	+	0
	A.3 gestione sicurezza piste	***	0	0	0	+++	-	---
	A.4 gestione dell'interferenza con gli eventi gara di Coppa del Mondo	**	0	0	0	+++	0	0
AMBIENTALE	B.1 Paesaggio	***	0	-	---	--	---	-
	B.2a Foreste e Fauna - fase di cantiere	***	+++	-	--	--	--	-
	B.2b Foreste e Fauna - fase di esercizio	***	++	+	+	--	--	-
	B.3 Geologia e Idrologia	**	0	-	-	--	--	-
	B.4 Atmosfera e Rumore	*	--	+++	+	+	-	+++
SOCIO ECONOMICA	C.1 Sostenibilità finanziaria complessiva degli investimenti	**	-	--	--	+++	+	+
	C.2 Ricadute sulla collettività	***	--	+	---	++	+	+
MASTERPLAN VISION GHERDEINA	D.1 OBIETTIVO 2 MIGLIORARE LA QUALITA' DI VITA - Sub-strategia: Aree per gli sport invernali	***	--	--	---	++	+	--
	D.2a OBIETTIVO 3 PRESERVARE LO SPAZIO NATURALE - Sub-strategia: La natura al primo posto FLORA e FAUNA	***	+++	-	-	--	-	-
	D.2b OBIETTIVO 3 PRESERVARE LO SPAZIO NATURALE - Sub-strategia: La natura al primo posto MISURE COMPENSATIVE	***	+++	0	0	0	0	0
	D.3a OBIETTIVO 5 UN COMPENSORIO SCIISTICO DI QUALITÀ-Sub-strategia: Miglioramento qualitativo delle stazioni sciistiche PIANO DI SETTORE PISTE	***	+++	+++	+++	+++	+++	+++
	D.3b OBIETTIVO 5 UN COMPENSORIO SCIISTICO DI QUALITÀ-Sub-strategia: Miglioramento qualitativo delle stazioni sciistiche QUALITA' ATTREZZATURE	***	--	+	-	+++	++	--
	D.3c OBIETTIVO 5 UN COMPENSORIO SCIISTICO DI QUALITÀ-Sub-strategia: Miglioramento qualitativo delle stazioni sciistiche FAMIGLIE E BAMBINI	***	--	--	---	+++	++	--

CRITERIO		IMPATTO					
		SCENARIO 0	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3	SCENARIO 4	SCENARIO 5
ANALISI TRASPORTISTICA	A.1 razionalizzazione dei flussi in accesso al circuito "Sella Ronda"	0	-0,2	-0,2	0,4	-0,2	-0,2
	A.2 razionalizzazione dei flussi sciatori nel sistema di piste interne	0	0	-0,9	0,9	0,3	0
	A.3 gestione sicurezza piste	0	0	0	0,9	-0,3	-0,9
	A.4 gestione dell'interferenza con gli eventi gara di Coppa del Mondo	0	0	0	0,6	0	0
AMBIENTALE	B.1 Paesaggio	0	-0,3	-0,9	-0,6	-0,9	-0,3
	B.2a Foreste e Fauna - fase di cantiere	0,9	-0,3	-0,6	-0,6	-0,6	-0,3
	B.2b Foreste e Fauna - fase di esercizio	0,6	0,3	0,3	-0,6	-0,6	-0,3
	B.3 Geologia e Idrologia	0	-0,2	-0,2	-0,4	-0,4	-0,2
	B.4 Atmosfera e Rumore	-0,2	0,3	0,1	0,1	-0,1	0,3
SOCIO ECONOMICA	C.1 Sostenibilità finanziaria complessiva degli investimenti	-0,2	-0,4	-0,4	0,6	0,2	0,2
	C.2 Ricadute sulla collettività	-0,6	0,3	-0,9	0,6	0,3	0,3
MASTERPLAN VISION GHERDĒINA	D.1 OBIETTIVO 2 MIGLIORARE LA QUALITA' DI VITA - Sub-strategia: Aree per gli sport invernali	-0,6	-0,6	-0,9	0,6	0,3	-0,6
	D.2a OBIETTIVO 3 PRESERVARE LO SPAZIO NATURALE - Sub-strategia: La natura al primo posto FLORA e FAUNA	0,9	-0,3	-0,3	-0,6	-0,3	-0,3
	D.2b OBIETTIVO 3 PRESERVARE LO SPAZIO NATURALE - Sub-strategia: La natura al primo posto MISURE COMPENSATIVE	0,9	0	0	0	0	0
	D.3a OBIETTIVO 5 UN COMPENSORIO SCIISTICO DI QUALITÀ- Sub-strategia: Miglioramento qualitativo delle stazioni sciistiche PIANO DI SETTORE PISTE	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
	D.3b OBIETTIVO 5 UN COMPENSORIO SCIISTICO DI QUALITÀ- Sub-strategia: Miglioramento qualitativo delle stazioni sciistiche QUALITÀ ATTREZZATURE	-0,6	0,3	-0,3	0,9	0,6	-0,6
	D.3c OBIETTIVO 5 UN COMPENSORIO SCIISTICO DI QUALITÀ- Sub-strategia: Miglioramento qualitativo delle stazioni sciistiche FAMIGLIE E BAMBINI	-0,6	-0,6	-0,9	0,9	0,6	-0,6
TOTALE		1,4	-0,8	-5,2	4,6	-0,2	-2,6

Premesso che la metodologia adottata per la valutazione dei vari scenari assegna già in partenza un peso ai diversi criteri e che pertanto la somma complessiva degli impatti rappresenta il metodo di confronto più rappresentativo tra le diverse alternative, per completezza si riportano di seguito anche le somme parziali suddivise per le macro categorie “Analisi trasportistica”, “Ambiente”, “Socio economica” e “Masterplan Vision Gheredëina”.

CRITERIO	IMPATTO					
	SCENARIO 0	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3	SCENARIO 4	SCENARIO 5
TOTALE ANALISI TRASPORTISTICA	0	-0,2	-1,1	2,8	-0,2	-1,1
TOTALE AMBIENTALE	1,3	-0,2	-1,3	-2,1	-2,6	-0,8
TOTALE SOCIO ECONOMICA	-0,8	-0,1	-1,3	1,2	0,5	0,5
TOTALE MASTERPLAN VISION GHEREDËINA	0,9	-0,3	-1,5	2,7	2,1	-1,2
TOTALE COMPLESSIVO	1,4	-0,8	-5,2	4,6	-0,2	-2,6

Preme evidenziare che, con riferimento ai criteri definiti dal Masterplan Vision Gheredëina, la soluzione di progetto (soluzione 3) mostra un forte allineamento con gli obiettivi di sviluppo evidenziati dal Masterplan stesso.

La progettazione ha infatti seguito le linee guida e gli obiettivi definiti dal Masterplan, non prevedendo interventi al di fuori del perimetro dedicato alle piste, sfruttando le risorse esistenti grazie alla valorizzazione della Conca del Ciampinoi, mettendo in atto misure compensative per gli impatti arrecati e migliorando la qualità delle attrezzature e la qualità del servizio, grazie ad un nuovo impianto più moderno e performante sia in termini tecnologici che di sostenibilità ed efficienza del servizio. Inoltre si è data risposta alla richiesta di investimenti che privilegino i servizi dedicati a famiglie e bambini, in quanto la nuova configurazione impiantistica prevista rende maggiormente centrale la zona della Conca, dove sono già oggi presenti strutture dedicate alla fascia Family della clientela (Fun slope, Snowpark,..).

4. QUADRO AMBIENTALE

Nello SIA è stata analizzata la situazione attuale delle diverse componenti per poi definire l'impatto, sia esso positivo o negativo, generato su di esse dalla realizzazione del progetto. Si riporta di seguito una sintesi dell'analisi effettuata seguita della tabella di riassunto degli impatti attesi

IMPATTI PER LA MATRICE CONSUMI E PRODUZIONE DI RIFIUTI: i materiali principali per il funzionamento e l'esercizio di un impianto di risalita di cabinovia sono acciaio, alluminio, calcestruzzo, rame, plastica, vetro e motori elettrici. Questi devono essere gestiti con attenzione per limitare l'impatto ambientale e garantire l'efficienza operativa a lungo termine. Per quanto riguarda le terre e rocce da scavo si prevede la compensazione tra sterri e riporti all'interno del cantiere. Considerando il tipo di progetto e l'attività svolta, nonché le modalità gestionali, l'impatto relativamente a questo aspetto può essere considerato di bassa entità. Soprattutto se confrontato con l'attuale impianto di cabinovia ormai obsoleto e con un consumo energetico molto più elevato.

IMPATTI PER LA MATRICE RUMORE: il progetto comporta una significativa riduzione di rumore rispetto all'attuale in quanto i dispositivi utilizzati nella costruzione dei nuovi impianti di risalita danno un effetto rumore decisamente smorzato rispetto ad impianti di qualche decennio fa. Inoltre, si prevede che le interferenze in fase di cantiere siano di carattere temporaneo e limitate.

IMPATTI PER LA MATRICE ARIA/EMISSIONI IN ATMOSFERA: Le attività di cantiere previste per la realizzazione del progetto potranno comportare un leggero aumento temporaneo delle emissioni in atmosfera di inquinanti e gas ad effetto serra e di polveri, dovuto soprattutto all'utilizzo ed al transito dei mezzi d'opera. Tali interferenze saranno comunque modeste e quindi poco significative. Per quanto riguarda la fase di esercizio, come approfondito nell' "Analisi riduzione di CO2" a firma dell'ing. Paolo Magliano, il confronto normalizzato per unità di passeggero trasportato evidenzia un netto miglioramento di efficienza ambientale del nuovo impianto rispetto alla vecchia cabinovia.

IMPATTI PER LA MATRICE RISORSE IDRICHE E SCARICHI: L'impatto è da considerarsi basso. Relativamente alla tutela delle sorgenti in via precauzionale è stato predisposto un piano di monitoraggio in corso d'opera. Per quanto concerne la risorsa idrica intesa come consumi per l'innervamento non si considerano impatti non essendovi modifiche rispetto all'attuale.

IMPATTI PER LA MATRICE SUOLO E SOTTOSUOLO: L'area impermeabilizzata sarà alquanto contenuta. Per quanto riguarda la parte forestale e ambientale la realizzazione del progetto porterà all'esbosco di 5,3158 ha. L'area interessata da riduzione di superficie boscata ammonta a 4,5568 ha. La superficie interessata da rimboschimento (naturale e non) ammonta a 3,5330 ha, pertanto la perdita di superficie forestale netta ammonta a 1,0238 ha. La perdita di superficie a bosco nel quadro del versante interessato risulta molto contenuta visto l'ampio ed omogeneo habitat che caratterizza il versante. Infine, si propone nelle misure di compensazione un recupero di superficie a bosco per la parte di linea dismessa, che andrà a compensare la parte tolta.

IMPATTI PER LA MATRICE PAESAGGIO E IMPATTO VISIVO: La strategia progettuale messa in atto dal progettista unitamente al committente tiene conto delle caratteristiche naturali e paesaggistiche

dell'area, utilizzando tecniche di mascheramento visivo e sfruttando la protezione offerta dal bosco e dalla montagna. Nel complesso l'impatto paesaggistico è differenziato in particolare:

- Presso la stazione intermedia si configura un impatto negativo dato dalle maggiori dimensioni dell'impianto rispetto all'attuale, tuttavia mitigato dal posizionamento della stessa in sito più defilato e ai margini dell'area boscata che rende la struttura meno visibile sul 360° rispetto alla configurazione odierna.
- Miglioramento paesaggistico dato dalla demolizione integrale della stazione di arrivo dell'attuale telecabina e dalla riqualificazione dell'area adiacente l'albergo.
- Impatto negativo sul piano paesaggistico a seguito della perdita di superficie boscata dovuta al riposizionamento della nuova stazione di partenza della seggiovia esaposto Ciampinoi. Tale impatto è in parte compensato dalla contestuale demolizione dell'attuale stazione di partenza della seggiovia esaposto A.A. Ciampinoi con relativo magazzino fuori terra (che sarà sostituito da magazzino interrato) e ripristino della morfologia ante impianto.
- Impatto negativo conseguente la rimodellazione del versante per ricavare le piste di arrivo ai due impianti

IMPATTI PER LA MATRICE MOBILITA' E VIABILITA': L'intervento a progetto ha quale obiettivo una migliore distribuzione dei flussi attuali. L'implementazione della portata di esercizio, dalle attuali 2.200 persone ora a 3.500 persone/ore, non mira pertanto ad un aumento della clientela, quanto piuttosto a una gestione più equilibrata e sostenibile della stessa volta alla riduzione delle code di accesso all'impianto e ad un aumento della qualità del servizio. Non si prevedono pertanto ricadute in termini di traffico e di conseguenza non è richiesto un aumento dei posti di parcheggio.

Si evidenzia pertanto unicamente un impatto limitato alla fase di cantiere durante la quale vi sarà un aumento del traffico dovuto alle lavorazioni.

IMPATTI PER LA MATRICE ECOSISTEMI, FLORA E FAUNA: Dal punto di vista forestale si prevede che in totale l'intervento prevede 5,3158 ha di area a bosco interessata da taglio. Si specifica che l'area interessata da riduzione di superficie boscata ammonta a 4,5568 ha. La superficie interessata da rimboschimento naturale ammonta a 3,5330 ha, pertanto la perdita di superficie forestale netta, per il Comune di Selva di Val Gardena ammonta a 1,0238 ha. È necessario tuttavia sottolineare come l'apertura di una nuova traccia corrisponda con l'abbandono di una esistente. Dal punto di vista ecologico e forestale, l'attuazione del progetto porterebbe delle migliorie nel sistema ambientale della Val Gardena a causa dell'attuazione di specifiche azioni di compensazione (vedasi capitoli successivi). Dal punto di vista faunistico oltre all'impatto di cantiere sussisterà l'impatto generato dallo spostamento della cabinovia e dal prolungamento della stessa sebbene quest'ultimo insista su un'area già fortemente antropizzata e ricalchi per scopo una seggiovia esistente fino al 2006.

IMPATTI PER LA MATRICE BENESSERE DELLA POPOLAZIONE E SALUTE UMANA: nell'area in esame non risultano criticità da questo punto di vista, e soprattutto non sono presenti recettori sensibili confinanti (area di influenza) con il sito in esame. Nell'area, inoltre, non sono presenti particolari problematiche relative al benessere della popolazione e/o della salute umana. L'impatto è pertanto nullo.

IMPATTI PER LA MATRICE SISTEMA SOCIO-ECONOMICO: Il progetto in esame propone un impianto maggiormente performante ma con costi di esercizio, valutati sia in termini di consumi elettrici che di manutenzioni ordinarie/straordinarie, inferiori. La scelta di tracciato, con stazione di monte in sommità della Conca del Ciampinoi, affiancata al nuovo posizionamento della seggiovia sei posti, consente un’ottimizzazione della fruizione della skiarea, che restituisce valore alla Conca del Ciampinoi. Ne consegue un evidente vantaggio finanziario dato dalla valorizzazione dei passaggi interni.

Inoltre la rimodulazione della zona Sochers porterà ad un riordino generale che andrà ad aumentare l’appeal della limitrofa area alberghiera, anch’essa di proprietà della Funivie Saslong Spa, portando pertanto a ricadute positive in termini di introiti anche relativamente alla parte ricettiva.

Si evidenzia infine una ricaduta positiva in termini di indotto generato.

IMPATTI PER LA MATRICE PATRIMONIO CULTURALE, STORICO E ARCHEOLOGICA: Nell’area oggetto di intervento sussistono delle aree di interesse culturale, storico e archeologico (come definito dal PUC). le quali però non sembrano destare alcuna problematica, infatti, anche negli anni passati non si sono riscontrati particolari beni di interesse nell’area soggetta ai lavori. Nel caso si verificassero durante le lavorazioni dei casi di presenza di beni di interesse, sarà cura del funzionario incaricato provvedere ad una corretta valutazione della matrice e introdurre tutte le misure al fine di salvaguardare l’area ed i beni.

4.1 RIASSUNTO DEGLI IMPATTI AMBIENTALI ATTESI

Il giudizio complessivo assume il colore rosso o verde in base al segno negativo o positivo dell’impatto, mentre in nero non si prescrive alcun impatto rilevante.

COMPONENTI AMBIENTALI	PUNTEGGIO COMPLESSIVO	CLASSI DI IMPATTO
1. CONSUMI E PRODUZIONE DI RIFIUTI	-2	Basso
2. ARIA E EMISSIONI IN ATMOSFERA	+2	Basso
3. RUMORE	+2	Basso
4. ACQUA	-1	Neutro/trascurabile
5. SUOLO E SOTTOSUOLO	-2	Basso
6. PAESAGGIO E IMPATTO VISIVO	-6	Medio
7. MOBILITA’ E TRAFFICO	-2	Basso
8. ECOSISTEMI-FLORA E FAUNA	-6	Medio
9. BENESSERE POPOLAZIONE, SALUTE UMANA	+2	Basso
10. SISTEMA SOCIO-ECONOMICO	+4	Medio
11. PATRIMONIO STORICO-CULTURALE E ARCHEOLOGICO	+0	Neutro/trascurabile

Da questa sintesi si evince come gli impatti negativi per l'ipotesi di progetto risultino perlopiù bassi/trascurabili e moderati solo caso di paesaggio ed ecosistema flora e fauna. In definitiva è possibile sostenere che tutti gli impatti previsti, indipendentemente dalla loro natura, non saranno mai di carattere "rilevante" o "elevato" (ma quasi tutti tendenzialmente trascurabili o di bassa entità).

4. MISURE DI MITIGAZIONE-COMPENSAZIONE-MONITORAGGIO

4.1 MISURE DI MITIGAZIONE

Nel caso in esame, la sostituzione dell'attuale cabinovia con un nuovo impianto unito alla traslazione dell'attuale seggiovia e le opere connesse ad essi, comportano una serie di modifiche ambientali che comunque non denotano una grave impatto sull'ambiente esistente. Infatti, trovandoci in una zona già antropizzata, insita su di un'area sciabile fortemente frequentata e con svariati impianti di risalita dislocati nell'area, non si annoverano grosse problematiche.

Per molte delle matrici ambientali coinvolte le misure di mitigazione sono soprattutto legate alla fase di cantiere e prevedono la messa in atto di misure finalizzata alla riduzione di emissioni, scarichi e rumore, tramite buone pratiche di lavorazione e l'utilizzo di macchinari moderni e adeguati.

Rispetto alle misure di mitigazione si riportano di seguito le principali azioni previste relativamente alle matrici, suolo, flora e fauna.

SUOLO E FLORA: Su tutte le superfici soggette a movimento terra si dovrà, dove possibile, recuperare la cotica erbosa che andrà conservata ai margini del cantiere in attesa della rizollatura finale. È da preferire l'impiego di terreno vegetale derivante dalle precedenti fasi di scotico cercando di ridurre l'impiego di terreno vegetale proveniente da aree esterne a questa. Le zone interessate dai movimenti terra sia per gli scavi che per i riporti dovranno essere modellate in modo da non alterare la morfologia limitrofa.

Le rampe ottenute andranno rinverdite sia per scopi paesaggistici sia, soprattutto, per la sicurezza nei confronti di fenomeni erosivi

FAUNA: Per mitigare gli effetti sulla componente faunistica derivanti dalle attività di cantiere è stato stabilito per questi un'operatività esclusivamente diurna. Relativamente alla calendarizzazione dei lavori, il cronoprogramma è stato studiato con l'obiettivo di ritardare l'inizio delle lavorazioni nelle zone più delicate per i tetraonidi.

4.2 MISURE DI COMPENSAZIONE

Le misure di compensazione saranno concentrate principalmente nel Comune di Selva di Val Gardena, tuttavia si è scelto di intervenire altresì nei limitrofi Comuni di Santa Cristina e di Ortisei, al fine di poter intervenire a miglioramento dell'intero sistema Val Gardena. Di seguito si riporta un sunto delle misure di Compensazione ritenute necessarie dal Servizio Foreste, comprensivo della cifra monetaria destinata ai singoli interventi:

Comune di Selva di Val Gardena:

100.000 € per interventi selvicolturali per circa 20 ha

50.000 € per interventi di miglioramento di Habitat su superfici pascolive

90.000 € per interventi di miglioramento di Habitat a favore del gallo cedrone

Comune di Santa Cristina:

60.000 € per interventi selvicolturali secondo il piano di gestione per circa 12 ha

20.000 € per interventi di miglioramento di Habitat.

Comune di Ortisei:

80.000 € per interventi di miglioramento di Habitat a favore del gallo cedrone per circa 16 ha

4.3 PIANO DI MONITORAGGIO

Il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), allegato con la presente agli elaborati di progetto, prevede attività e campagne di misurazione suddivise temporalmente in:

- Ante Operam (AO)
- In Corso d'Opera (CO)
- Post Operam (PO)

Le componenti ambientali oggetto di monitoraggio saranno:

- Biosfera - BIO
- Geosfera - GEO
- Idrosfera - IDR

Le sottocomponenti in esame saranno invece:

- Flora - FLO
- Fauna – FAU
- Terre e Rocce da Scavo - TRS
- Inclinometria - INC
- Sorgenti – SOR
- Falda- FAL

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

(Riassunto non tecnico)

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE

(Nicht technische Zusammenfassung)

Stand: April 2026

**NEUBAU EINER 10-PERSONEN-UMLAUFBAHN „RUACIA – SOCHERS-BRUNO“ SOWIE
VERSCHIEBUNG DER BESTEHENDEN KUPPELBAREN 6ER-SESSELBAHN „SOCHERS – CIAMPINOI“**

Nel Comune di: **Selva di Val Gardena (BZ)**

In Gemeinde: **Wolkenstein (BZ)**

Committente: **Funivie Saslong SpA**

Kunde: **Seilbahn Saslong AG**

ALL. 02-VIA-NT

Der Projektant:

Ing. Ivan Veronesi

ZUSAMMENFASSUNG

1 PROJEKTBECHREIBUNG	3
1.1 VORBEMERKUNG	3
1.2 DAS VORHABEN UND SEINE ZIELSETZUNGEN.....	3
1.2.1 KURZBESCHREIBUNG DES VORHABENS	3
1.2.2 DAS BEZUGSGEBIET.....	4
1.3 BEWEGGRÜNDE FÜR DAS VORHABEN	5
2 PROGRAMMATISCHER RAHMEN.....	6
2.1 RECHTSVORSCHRIFTEN UND PLANUNGSINSTRUMENTE.....	6
2.2 <i>SPEZIFISCHE TECHNISCHE RECHTSVORSCHRIFTEN FÜR SEILBAHNANLAGEN</i>	7
3 PROJEKTRAHMEN.....	7
3.1 IST-ZUSTAND.....	7
3.2 PROJEKTZUSTAND	7
3.3 DAS GESAMTVORHABEN.....	8
3.4 PROJEKTIERTE ANLAGEN	8
3.5 TECHNISCHE MERKMALE DER ANLAGE.....	10
3.6 PROJEKTALTERNATIVEN	10
4. UMWELTRAHMEN	17
4.1 ZUSAMMENFASSUNG DER ERWARTETEN UMWELTAUSWIRKUNGEN.....	19
4. MINDERUNGS-, AUSGLEICHS- UND ÜBERWACHUNGSMASSNAHMEN	20
4.1 MINDERUNGSMASSNAHMEN	20
4.2 AUSGLEICHSMASSNAHMEN.....	21
4.3 UMWELTÜBERWACHUNGSPLAN.....	21

1 PROJEKTBE SCHREIBUNG

Der Vorhabenträger, das Unternehmen SEILBAHN SASLONG AG mit Sitz in Wolkenstein in Gröden, welches auch Betreiber der dortigen Aufstiegsanlagen ist, beabsichtigt den Bau einer *neuen 10-Personen-Kabinenbahn "Ruacia – Sochers-Bruno"* sowie die *Verlegung des bestehenden 6er-Sessellifts mit automatischer Kuppelung "Sochers - Ciampinoi"*. Das Projekt umfasst den Bau einer Anlage mit einer geeigneten Länge von über 500 m und einer Förderleistung von mehr als 1.800 Personen pro Stunde.

Die einschlägigen EU-Rechtsvorschriften verlangen die Erstellung einer nicht technischen Zusammenfassung, d. h. eines kompakten Kompendiums der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), das auch für Laien leicht verständlich ist. Ziel ist es, die Zielsetzungen und Leitlinien darzulegen, die der Umweltverträglichkeitsprüfung zugrunde liegen. Für eine vertiefte Analyse kann die vollständige Studie eingesehen werden. Es wird vorausgeschickt, dass bei der Erhebung der für die vorliegende Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erforderlichen Daten keine nennenswerten Schwierigkeiten aufgetreten sind.

1.1 VORBEMERKUNG

Die Umweltverträglichkeitsstudie ist in die folgenden Hauptkapitel unterteilt:

- 1) Programmatischer Rahmen;
- 2) Projektrahmen;
- 3)Umweltrahmen – Beschreibung der Umweltkomponenten;
- 4) Umweltrahmen – Umweltauswirkungen des Vorhabens; 5)

Minderungs-, Ausgleichs- und Überwachungsmaßnahmen.

Zusammenfassend wurden die Beweggründe für den Eingriff, die Alternativen, die Merkmale sowie die Gesamtheit der zu erwartenden Auswirkungen geprüft. Im Folgenden werden die Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen sowie mögliche Ausgleichsmaßnahmen beschrieben.

1.2 DAS VORHABEN UND SEINE ZIELSETZUNGEN

1.2.1 KURZBESCHREIBUNG DES VORHABENS

Das Gegenstand dieser Studie bildende Vorhaben sieht die Aufwertung des Skigebiets und die Rationalisierung der Anlagen vor. Dabei soll die bestehende 12-Personen-Kabinenbahn „Ruacia – Sochers“ (Baujahr 1990) durch eine neue 10-Personen-Umlaufbahn ersetzt werden. Dies ist mit einer Erhöhung der Förderleistung von 2.200 Personen/Stunde auf 3.500 Personen/Stunde sowie einer Verlängerung bis zur Örtlichkeit „Bruno“, einem zentralen Punkt im Ciampinoi-Becken, verbunden. Darüber hinaus ist die Verschiebung der bestehenden 6er-Sesselbahn vorgesehen, wobei die Talstation verlegt wird, während die Bergstation an ihrem derzeitigen Standort verbleibt. Diese Anlage ermöglicht sowohl den Skibetrieb im Ciampinoi-Becken als auch die Anbindung an die Sellarunde.

1.2.2 DAS BEZUGSGEBIET

Das Vorhaben betrifft die Gemeinde Wolkenstein in Gröden und liegt im Skigebiet Monte Pana – Ciampinoi – Sellajoch.

Die neue Kabinenbahn weist einen im Vergleich zur bestehenden Trasse leicht versetzten Verlauf auf und ist in zwei gekoppelte Sektionen mit einer Mittelstation in Sochers unterteilt. Die erste Sektion, bezeichnet als „Ruacia-Sochers“, beginnt auf einer Meereshöhe von 1.416 m ü. d. M. auf der B.p. 974 in der KG Wolkenstein, an derselben Stelle, an der die bestehende Anlage ihren Ausgangspunkt hat. Unter teilweiser Abweichung von der aktuellen Trasse endet sie auf einer Höhe von 1.969 m ü. d. M. auf der G.p. 931/1 der KG Wolkenstein. Hier ist die Errichtung der neuen Mittelstation vorgesehen, die etwa 200 m östlich des bestehenden Gebäudes liegt. Dort beginnt die zweite Sektion mit der Bezeichnung „Sochers-Bruno“, die auf 2.136 m ü. d. M. in der Örtlichkeit „Bruno“ endet. Dort wird auf der G.p. 927 eine neue Bergstation im zentral-oberen Bereich des Ciampinoi-Beckens, unterhalb der felsigen Kammlinie, errichtet. Gleichzeitig mit dem Bau der neuen Kabinenbahn wird die bestehende Sesselbahn „Sochers-Ciampinoi“ abgebaut. Deren Bergstation am Ciampinoi bleibt unverändert, während der Standort der Talstation verlegt wird. Diese wird etwa 200 m von der Mittelstation der neuen Kabinenbahn entfernt errichtet, um Überschneidungen mit deren Trasse zu vermeiden. Parallel dazu wird die bestehende Skipiste angepasst, um die Anbindung der neuen Stationen beider Anlagen in der Örtlichkeit Sochers zu gewährleisten.

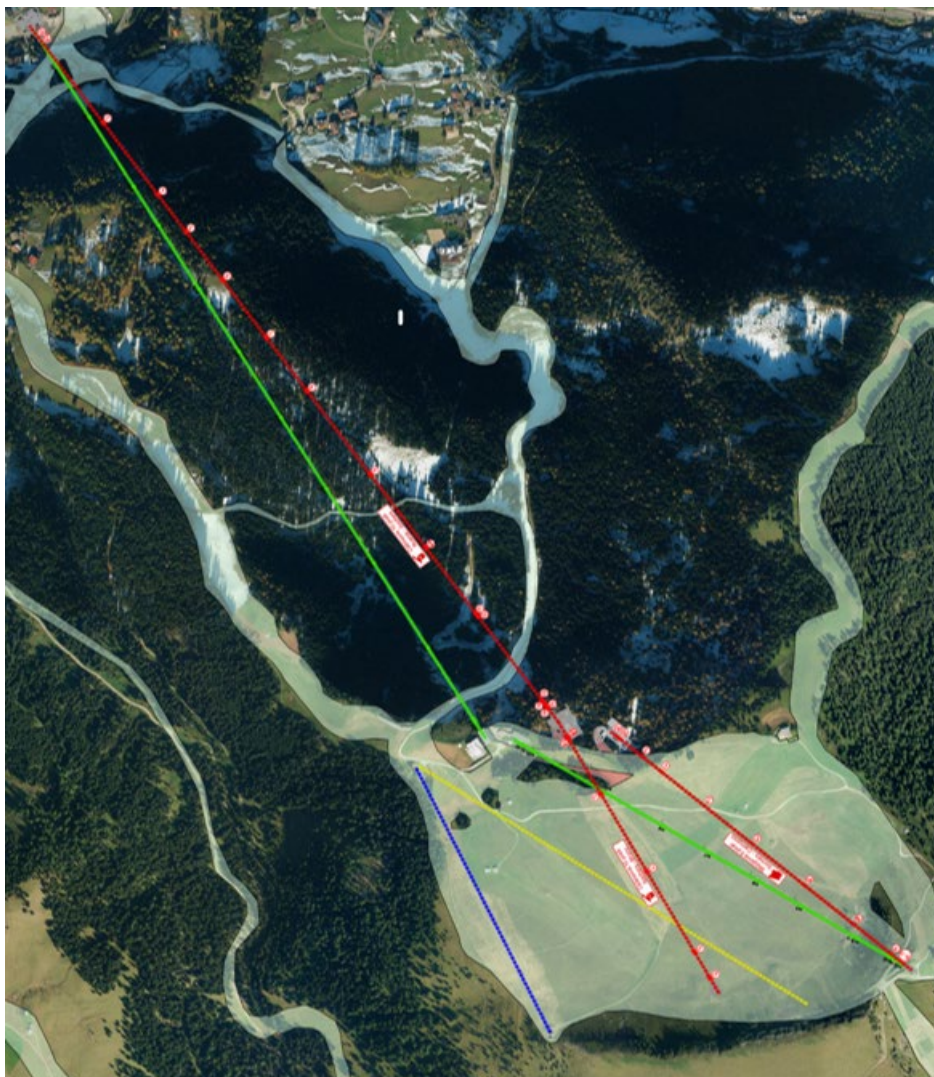


Abb.1 Projektgebiet – In Rot sind die Trassen der neuen Anlagen dargestellt, in Grün die rückzubauenen bestehenden Anlagen.

1.3 BEWEGGRÜNDE FÜR DAS VORHABEN

Der vorliegende Projektvorschlag zielt darauf ab, die Nutzung des Skigebiets zu optimieren und eine Reihe von Schwachstellen zu beheben, die derzeit den Komfort und die Sicherheit des Betriebs einschränken.

Insbesondere ist hervorzuheben, dass das Skigebiet Saslong heute vor allem für die gleichnamige Weltcup-Abfahrt bekannt ist. Diese ist zwar ein Anziehungspunkt für viele Sportbegeisterte, bleibt jedoch aufgrund ihrer Einstufung als schwarze Piste einem exklusiven Publikum vorbehalten. Das tatsächliche Angebot des Skigebiets ist jedoch weitaus vielfältiger: Das Areal des Ciampinoi-Beckens bietet zahlreiche Abfahrten für verschiedene Könnernstufen sowie spezifische Bereiche für Kinder.

Derzeit wird diese Zone jedoch häufig umgangen („Bypassing“), da die Konfiguration des Liftnetzes den Zugang erschwert und die Nutzung somit eher entmutigt. Langfristig führt dies dazu, dass das Skigebiet Saslong primär als Einstiegspunkt in die Sellarunde wahrgenommen wird und nicht als eigenständiges Skigebiet.

Im Einklang mit den Zielsetzungen des „Masterplans Vision Gherdëina“ sieht das Projekt eine Aufwertung der bestehenden Strukturen vor, indem das Ciampinoi-Becken in eine barizentrische Position gerückt wird. Dies fördert die lokale Nutzung und wirkt der Wahrnehmung der Saslong als bloße „Transitstrecke“ entgegen. Damit erhält das Gebiet jene Eigenständigkeit zurück, die es bis zum Abbau des Bruno-Lifts im Jahr 2006 besaß.

Gleichzeitig löst die neue Konfiguration bestehende Sicherheitsprobleme, die durch potenziell gefährliche Pistenkreuzungen entstehen, und garantiert die Öffnung des Skigebiets für den Tourismus während der Weltcup-Rennen – ein Ereignis, das derzeit die vollständige Schließung des Gebiets erzwingt.

Zusammenfassend lassen sich die zu lösenden Schwachstellen wie folgt aufpunkten:

- Mangelnde Inwertsetzung des Ciampinoi-Beckens;
- Überlastung der Kabinenbahn Ruacia-Sochers und das Risiko des Identitätsverlusts des Skigebiets als bloßer Zubringer zur Sellarunde;
- Sicherheitsprobleme im Pistenbereich Sochers aufgrund der aktuellen Anlagenkonfiguration;
- Interferenzen mit den Weltcup-Veranstaltungen.

Es wird ausdrücklich festgehalten, dass die Erhöhung der Förderleistung von derzeit 2.200 Pers./h auf 3.500 Pers./h eine bessere Verteilung der bestehenden Personenströme zum Ziel hat. Die Maßnahme dient nicht der Steigerung der Gästezahlen, sondern einem ausgewogenen und nachhaltigen Management zur Reduzierung von Wartezeiten und zur Erhöhung der Servicequalität. Da keine Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen zu erwarten sind, ist keine Erweiterung der Parkplatzkapazitäten erforderlich (für eine detaillierte Analyse der Frequenzen wird auf Kapitel 2.1.3 der UVS verwiesen).

Darüber hinaus wird die Aufnahmekapazität des Skigebiets erhöht, ohne dass neue Skipisten angelegt werden müssen. Die neue Struktur ermöglicht die optimale Nutzung des Ciampinoi-Beckens (6 bestehende Pisten, Snowpark, Fun Slope und „Speedcheck“), das derzeit stark untergenutzt ist. Die Bergstation in der Örtlichkeit Bruno führt dazu, dass Skifahrer naturgemäß die Verbindung Bruno-Sochers nutzen und sich Richtung Ciampinoi-Sesselbahn orientieren. Es wird zudem erwartet, dass ein Teil der Gäste durch die Nutzung der 4er-Sesselbahn Sochers mehrfache Abfahrten in diesem Bereich tätigt, was zu einer weiteren Entflechtung der Besucherströme führt.

2 PROGRAMMATISCHER RAHMEN

2.1 RECHTSVORSCHRIFTEN UND PLANUNGSINSTRUMENTE

Die Europäische Gemeinschaft hat mit der Richtlinie 85/337/EWG die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für bestimmte öffentliche und private Projekte eingeführt, welche in der Folge durch eine Reihe von Rechtsakten in das italienische Rechtssystem integriert wurde. Die Autonome Provinz Bozen hat diese Richtlinie durch eigene Landesgesetze vollumfänglich übernommen.

Neben den geltenden Bestimmungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung wurden für die vorliegende Analyse die zum jetzigen Zeitpunkt rechtswirksamen Planungsinstrumente herangezogen.

1. BAULEITPLAN DER GEMEINDE WOLKENSTEIN IN GRÖDEN
2. LANDSCHAFTSPLAN DER GEMEINDE WOLKENSTEIN IN GRÖDEN
3. FACHPLAN FÜR AUFSTIEGSANLAGEN UND SKIPISTEN
4. MASTERPLAN VISION GHERDĒINA
5. VON DER AUTONOMEN PROVINZ BOZEN ONLINE (GEOBROWSER) ZUR VERFÜGUNG GESTELLTE RAUM- UND UMWELTDATEN

2.2 SPEZIFISCHE TECHNISCHE RECHTSVORSCHRIFTEN FÜR SEILBAHNNANLAGEN

LANDESGESETZGEBUNG IM BEREICH SEILBAHNNANLAGEN UND SKIPISTEN: L.G. vom 30. Januar 2006, Nr. 1 i.d.g.F.

ITALIENISCHE TECHNISCHE RECHTSVORSCHRIFTEN FÜR SEILBAHNNANLAGEN ZUM ÖFFENTLICHEN PERSONENTRANSPORT Dekret Nr. R.D. 337-08.09 vom 16. November 2012, „Technische Bestimmungen und Vorschriften für die Infrastrukturen von Seilbahnanlagen für den Personentransport. Harmonisierung der Normen und Verfahren mit dem gesetzesvertretenden Dekret vom 12. Juni 2003, Nr. 210, zur Durchführung der Richtlinie 2000/9/EG“.

3 PROJEKTRAHMEN

3.1 IST-ZUSTAND

Derzeit wird das Gebiet durch eine 12-Personen-Kabinenbahn aus dem Jahr 1990 erschlossen, die von der Örtlichkeit Ruacia (im Zentrum der Gemeinde Wolkenstein in Gröden) auf einer Meereshöhe von 1.450 m ü. d. M. bis zur Örtlichkeit Sochers auf 1.950 m ü. d. M. führt. In unmittelbarer Nähe des gleichnamigen Schutzhauses beginnt, etwa 50 Meter in östlicher Richtung versetzt, die aus den 2000er Jahren stammende 6er-Sesselbahn. Diese führt zur Ortschaft Ciampinoi auf 2.250 m ü. d. M., unweit des Bergrestaurants Ciampinoi.

3.2 PROJEKTZUSTAND

Die Gesellschaft Saslong AG beabsichtigt, den Service für ihre Kunden durch eine neue, sowohl für den Sommer- als auch für den Winterbetrieb optimierte Umlaufbahn weiter zu verbessern. Zudem sollen die logistischen Voraussetzungen für die Austragung der Weltcup-Rennen sowie weiterer Skimeisterschaften optimiert werden. Durch die neue 10-Personen-Umlaufbahn wird die Fahrzeit von derzeit über 9 Minuten auf knapp über 6 Minuten verkürzt, wobei die bestehende Trasse verlängert wird. Über eine zweite Sektion wird die Örtlichkeit „Bruno“ erreicht (ein Bereich, in dem bis zum Jahr 2006 ein Skilift betrieben wurde). Dadurch wird ein weitläufiges Skiareal erschlossen, das derzeit trotz hervorragender Schneesicherheit und Pistenqualität stark untergenutzt ist und sich ideal für eine breite Kundenschicht, insbesondere für Familien, eignet.

Die Erhöhung der Förderleistung zielt darauf ab, die Wartezeiten an der Anlage zu verkürzen und gleichzeitig den Bereich Ciampinoi zu entlasten. Die durch die Anbindung des Ciampinoi-Beckens entstehende Entflechtung der Personenströme sichert auch künftig eine hohe Kundenzufriedenheit und entspricht bestmöglich den Erwartungen der Gäste im Skigebiet.

Dieses Projekt umfasst auch die folgenden Änderungen:

1. Die Talstation der neuen Kabinenbahn (Ruacia-Sochers-Bruno) bleibt an der gleichen derzeitigen Position, mit einer architektonischen und funktionalen Neugestaltung der Innenräume und des Zugangsbereichs zur Straßenseite.
2. Die bestehende Bergstation wird abgerissen und ca. 150 m in östlicher Richtung versetzt als neue Mittelstation wieder aufgebaut. In dieser läuft die erste Sektion aus der Örtlichkeit Sochers ein. Unweit davon befindet sich die Talstation der bestehenden Sesselbahn, welche ebenfalls um ca. 200 m in nordöstlicher Richtung verschoben wird. Diese Stationen werden im Zuge einer architektonischen Neugestaltung komplett neu errichtet; zudem ist der Bau einer neuen, unterirdischen Betriebsmittelhalle vorgesehen.
3. Eine neue Bergstation wird in der Ortschaft Bruno (Ciampinoi-Tal) gebaut, die den Anschluss des zweiten Abschnitts der neuen Kabinenbahn (Ruacia-Sochers-Bruno) ermöglicht. Diese Station wird aus Umwelt- und landschaftlichen Gründen größtenteils unterirdisch gebaut, um sie so wenig wie möglich sichtbar zu machen.
4. Die Bergstation der Sesselbahn (Sochers-Ciampinoi) bleibt an ihrem derzeitigen Standort.
5. Die bestehende Piste in der Ortschaft Sochers wird so umgestaltet, dass sie an die beiden neuen Zwischenstationen (Kabinenbahn Ruacia-Sochers) und die Talstation der Sesselbahn (Sochers-Ciampinoi) angebunden wird.

3.3 DAS GESAMTVORHABEN

Dieses Projekt betrifft zwei Einseilbahnen mit kontinuierlicher einseitiger Bewegung, konstanter Geschwindigkeit und temporärer Fahrzeugverbindung, und zwar:

1. den Bau von zwei neuen Kabinenbahnen mit kombinierten Sektionen und 10- Personen-Fahrzeugen, genannt „Ruacia - Sochers - Bruno“;
2. die Versetzung der bestehenden 6-Personen-Sesselbahn mit automatischer Befestigung „Sochers - Ciampinoi“ (Bezeichnung CSC 086 m).

Beide Anlagen befinden sich in der Gemeinde Selva di Val Gardena - Wolkenstein (BZ).

Gleichzeitig ist eine weitere Maßnahme zur vollständigen Umgestaltung, Rationalisierung und Entwicklung des Gebiets Sochers vorgesehen, die die Neugestaltung und teilweise Erweiterung der Verbindungspiste zwischen „Saslong A“ und dem derzeitigen Zugang zur Sesselbahn „Sochers - Ciampinoi“ umfasst, um die Verbindung mit dem Einstieg dieser Sesselbahn an der neuen Position und der Zwischenstation der beiden neuen Sektionen der Kabinenbahn zu ermöglichen.

3.4 PROJEKTIERTE ANLAGEN

ALLGEMEINE TECHNISCHE MERKMALE DER GEPLANTEN NEUANLAGEN:

Sesselbahn			
		NEU	BESTAND
Art des Dienstes	-	Winterbetrieb	Winterbetrieb
Beförderungsart	-	Skifahrer (bergwärts)	Skifahrer (bergwärts)
Antriebsstation	-	Talstation	Talstation
Spannstation	-	Talstation	Talstation
Höhe Talstation (F.E.)	m ü.d.M.	1.983,60	1.963,20
Höhe Bergstation (F.E.)	m ü.d.M.	2.246,10	2.259,60
Waagrechte Länge (Tal - Berg)	m	776,24	934,7
Höhenunterschied	m	262,5	296,4
Schräge Länge (Tal - Berg)	m	829,9	991,21
Mittlere Neigung	%	33,82	31,71
Anzahl Stützen (Tragstützen)	n	5	7
Anzahl Stützen (Niederhaltestützen)	n	3	4
Anzahl Wechsellaststützen	n	1	1
Anzahl Y-Stützen	n	1	1
Anzahl Rollen (Auf/Ab)	n	102 / 98	122 / 120
Rollendurchmesser (Trag/Niederh.)	mm	500 / 460	500 / 460
Antriebsscheibendurchmesser	m	4,8	4,8
Umlenkscheibendurchmesser	m	4,8	4,8
Spurweite	m	6,1	6,1
Gesamtanzahl der Fahrzeuge	n	48	57
Fahrzeugabstand	m	38,57	38,57
Zeitintervall (Folgezeit)	s	7,71	7,71
Max. Geschw. Hauptantrieb	m/s	5	5
Geschw. Notantrieb	m/s	0,8	0,8
Förderleistung (max.)	P/h	15,20	15,20
Leistung elektr. Hauptantrieb	kW	525	525
Leistung therm. Notantrieb	kW	150	150
Durchmesser Förderseil	mm	46	46
Nennspannung (hydr. Spanneinrichtung)	kN	450 ± 10%	450 ± 10%
Fahrtrichtung	-	gegen den Uhrzeigersinn	im Uhrzeigersinn

Kabinenbahn – 1. Sektion		
Anlagentyp	10er-Kabinenbahn	
Bezeichnung der Anlage	Ruacia - Sochers	
Talstation	Umlenk-Spannstation	
Bergstation	Antriebsstation (fest)	
Waagrechte Länge zwischen den Vorbaute	1.777,10	m
Höhenunterschied der Seile in den Stationen	553,2	m
Schräge Länge zwischen den Vorbauten	1.894,59	m
Mittlere Neigung	31,1	%
Maximale Neigung	78,3	%
Max. Geschwindigkeit Hauptantrieb	6	m/s
Min. Geschwindigkeit Hilfsantrieb	3	m/s
Max. Geschwindigkeit Bergeantrieb	1	m/s
Fahrzeugabstand	61,71	m
Zeitintervall (Folgezeit)	10,29	s
Fahrzeit bei max. Geschwindigkeit	5'16"	-
Anzahl Fahrzeuge auf der Strecke	60	-
Gesamtanzahl der Fahrzeuge	80	-
Förderleistung Hauptantrieb	11,20	P/h
Förderleistung Hilfsantrieb	13,30	P/h
Leistung der Hauptmotoren	2,40	kW
Leistung des Hilfsmotors	550	kW
Leistung des Bergeantriebsmotors	250	kW
Anzahl Stützen (Tragstützen)	11	-
Anzahl Stützen (Niederhaltestützen)	4	-
Anzahl Wechsellaststützen	1	-
Gesamtanzahl der Rollen	336	-
Durchmesser Antriebs-/Umlenkscheibe	12,40	mm
Spurweite auf der Strecke	12,40	mm
Durchmesser Förderseil	54	mm
Spannkraft der hydr. Spanneinrichtung	530 ± 10%	kN
Fahrtrichtung	gegen den Uhrzeigersinn	

Kabinenbahn 2. Sektion		
Anlagentyp	10er-Kabinenbahn	
Bezeichnung der Anlage	Sochers - Bruno	
Talstation	Antriebsstation (fest)	
Bergstation	Umlenk-Spannstation	
Waagrechte Länge zwischen den Vorbaute	604,47	m
Höhenunterschied der Seile in den Stationen	166,8	m
Schräge Länge zwischen den Vorbauten	628,73	m
Mittlere Neigung	27,6	%
Maximale Neigung	49,4	%
Max. Geschwindigkeit Hauptantrieb	6	m/s
Min. Geschwindigkeit Hilfsantrieb	3	m/s
Max. Geschwindigkeit Bergeantrieb	0,6	m/s
Fahrzeugabstand	61,71	m
Zeitintervall (Folgezeit)	10,29	s
Fahrzeit bei max. Geschwindigkeit	145"	-
Anzahl Fahrzeuge auf der Strecke	20	-
Gesamtanzahl der Fahrzeuge	38	-
Förderleistung Hauptantrieb	11,20	P/h
Förderleistung Hilfsantrieb	13,30	P/h
Leistung der Hauptmotoren	400	kW
Leistung des Hilfsmotors	200	kW
Leistung des Bergeantriebsmotors	60	kW
Anzahl Stützen (Tragstützen)	4	-
Anzahl Stützen (Niederhaltestützen)	2	-
Gesamtanzahl der Rollen	132	-
Durchmesser Antriebs-/Umlenkscheibe	12,40	mm
Spurweite auf der Strecke	12,40	mm
Durchmesser Förderseil	54	mm
Spannkraft der hydr. Spanneinrichtung	670 ± 10%	kN
Fahrtrichtung	gegen den Uhrzeigersinn	

NICHT TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG -

NEUBAU EINER 10-PERSONEN-UMLAUFBAHN „RUACIA – SOCHERS-BRUNO“ SOWIE VERSCHIEBUNG DER BESTEHENDEN KUPPELBAREN 6ER-SELSELBAHN „SOCHERS – CIAMPINOI“

3.5 TECHNISCHE MERKMALE DER ANLAGE

Aus seilbahntechnischer Sicht entsprechen die angewandten Projektkriterien jenen für Anlagen mit fortschrittlicher Technologie nach modernsten Sicherheits- und Komfortstandards für die Fahrgäste. Im vorliegenden Projekt (erstellt als Vorprojekt gemäß Art. 24 Absatz 1 des L.G. vom 30.01.2006, Nr. 1 und wie in Art. 11 des D.P.L.H. vom 13.11.2006, Nr. 61 definiert) entsprechen die für die Realisierung der Anlage vorgesehenen Materialien und Komponenten den neuesten Technologietypologien. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird der Seilbahnbauer festgelegt, und obwohl die Typologie der Anlage und ihrer Komponenten ähnlich bleiben wird, könnten einige geringe Variationen auftreten.

Die Anlage umfasst die folgenden Stationen:

- Eine Zugstation und Umkehrstation am Tal
- Eine Zwischenstation für den Motorbetrieb jeder Sektion
- Eine Zugstation und Umkehrstation am Gipfel.

3.6 PROJEKTALTERNATIVEN

Die Planungsalternativen wurden in sechs unterschiedliche Szenarien unterteilt.

Um einen direkten und objektiven Vergleich der Alternativen zu ermöglichen, wird eine niederschwellige Bewertungsmethode angewandt. Diese quantifiziert primär die Gewichtung der verschiedenen betroffenen Umweltmatrizen und in der Folge die jeweils hervorgerufenen – positiven wie negativen – Auswirkungen.

Insbesondere wird den verschiedenen untersuchten Kriterien ein Relevanzgrad zugewiesen, der die Bedeutung des jeweiligen Aspekts im Verhältnis zur Projektplanung nach der folgenden Skala berücksichtigt:

- Hohe Gewichtung***
- Mittlere Gewichtung**
- Geringe Gewichtung*

In der Folge wird für jede der untersuchten Alternativen die Auswirkung auf die jeweiligen Umweltmatrizen bewertet. Dabei wird gemäß der in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Klassifizierung spezifiziert, ob es sich um eine positive oder negative Auswirkung handelt.

NEGATIVE AUSWIRKUNGEN		POSITIVE AUSWIRKUNGEN	
-3 (---)	Sehr negativ	+3 (+++)	Sehr positiv
-2 (--)	Mäßig negativ	+ 2 (++)	Mäßig positiv
-1 (-)	Geringfügig negativ	+ 1 (+)	Geringfügig positiv
0	Keine Auswirkungen		

Die Vergleichsanalyse sieht daher die Verknüpfung zwischen der Gewichtung und den Auswirkungen unter Verwendung der folgenden Multiplikationskoeffizienten vor.

		EFFETTO NULLO	EFFETTI NEGATIVI			EFFETTI POSITIVI		
		0	-1	-2	-3	1	2	3
Grande importanza ***	0,3	0	-0,3	-0,6	-0,9	0,3	0,6	0,9
Importanza moderata **	0,2	0	-0,2	-0,4	-0,6	0,2	0,4	0,6
Importanza minore *	0,1	0	-0,1	-0,2	-0,3	0,1	0,2	0,3

ANWENDUNGSBEISPIEL:

SZENARIO 1:

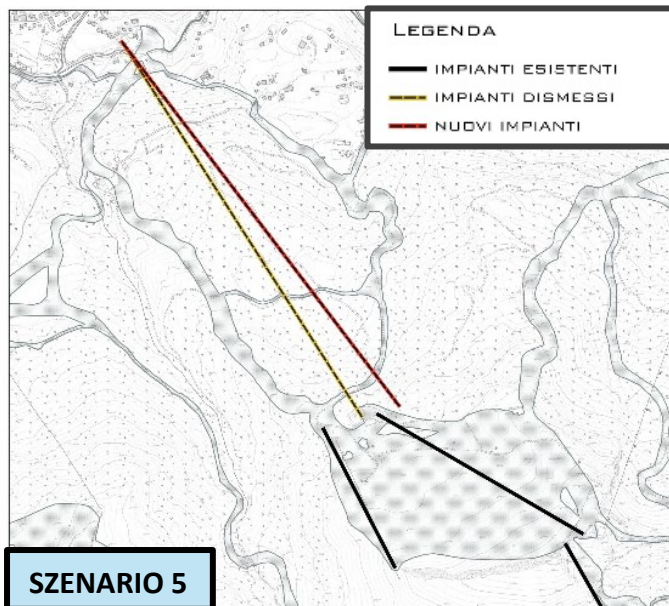
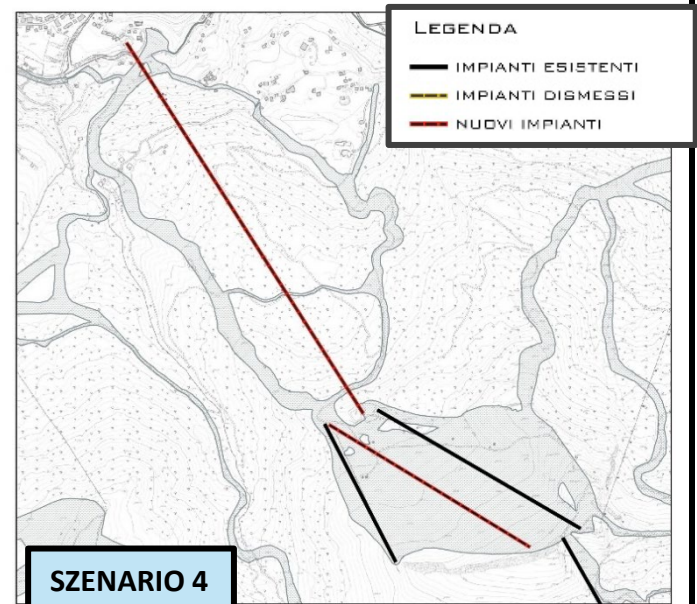
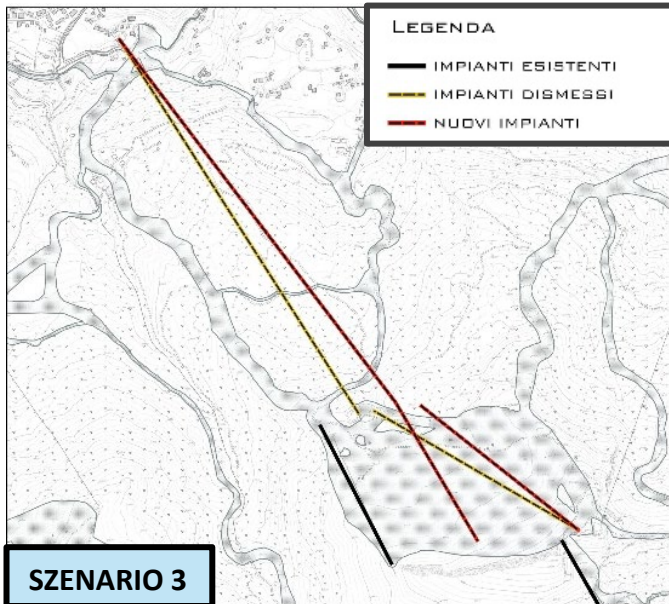
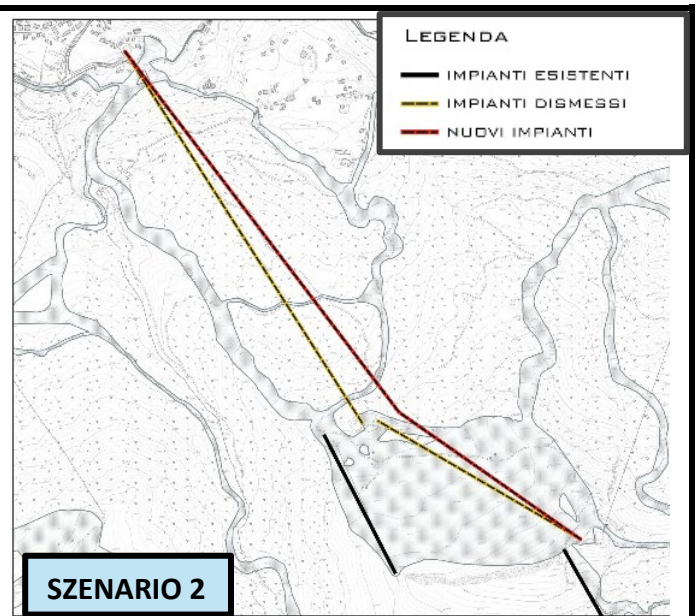
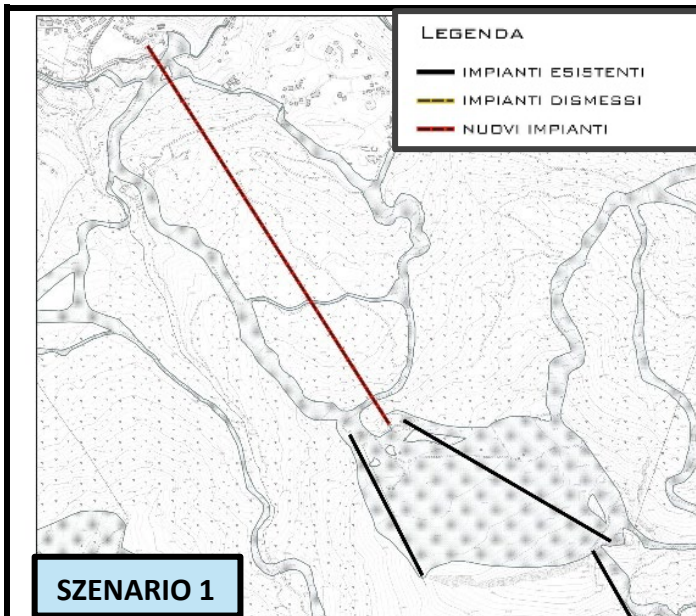
KRITERIUM A.1: Rationalisierung der Zuströme zum Skikarussell „Sellarunde“

GEWICHTUNG: MITTLERE GEWICHTUNG** = 0,2

AUSWIRKUNG: GERINGFÜGIG NEGATIV = -1

AUSWIRKUNG: = GEWICHTUNG x EFFEKT => 0,2 x -1 = -0,2

Nachstehend werden der Lageplan und eine kurze Beschreibung der untersuchten Alternativen angeführt. Es folgt die Vergleichsmatrix, die aus der Verknüpfung der Gewichtung der verschiedenen Kriterien mit den für jede Alternative ermittelten Auswirkungen resultiert. Die Projektalternative gemäß Szenario 3 erweist sich dabei als die vorteilhafteste der untersuchten Varianten.



- SZENARIO 0:** Nullvariante
- SZENARIO 1:**
- Neubau der Kabinenbahn Ruacia-Sochers auf bestehender Trasse;
 - Beibehalt des Sessellifts Ciampinoi im derzeitigen Zustand;
- SZENARIO 2:**
- Neue Kabinenbahn mit Zwischenstation (Ruacia-Sochers-Ciampinoi) auf der Trasse der beiden bestehenden Anlagen, die abgerissen werden;
- SZENARIO 3:**
- Neue Kabinenbahn Ruacia-Sochers-Bruno mit einer um ca. 150 m nach Osten (im Vergleich zur derzeitigen Bergstation) versetzten Zwischenstation und Bergstation bei der ehemaligen Bruno-Liftanlage;
 - Versetzung des bestehenden Sessellifts Ciampinoi mit Verschiebung der Talstation um ca. 200 m nach Osten;
- SZENARIO 4:**
- Neubau der Kabinenbahn Ruacia-Sochers auf bestehender Trasse;
 - Beibehalt des Sessellifts Ciampinoi;
 - Neuer Sessellift auf der im Fachplan für Aufstiegsanlagen und Skipisten vorgesehenen Trasse im Ciampinoi-Becken;

NICHT TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG -

NEUBAU EINER 10-PERSONEN-UMLAUFBAHN „RUACIA – SOCHERS-BRUNO“ SOWIE VERSCHIEBUNG DER BESTEHENDEN KUPPELBAREN 6ER-SESSELBAHN „SOCHERS – CIAMPINOI“

SZENARIO 5:

- Neubau der Kabinenbahn Ruacia-Sochers, wobei die Bergstation an der Position der Zwischenstation aus Szenario 3 errichtet wird;
- Beibehalt des Sessellifts Ciampinoi;

KRITERIUM		GEWICHTUNG G	AUSWIRKUNG DES SZENARIOS AUF DAS ANALYSIERTE KRITERIUM					
			SZENARIO 0	SZENARIO 1	SZENARIO 2	SZENARIO 3	SZENARIO 4	SZENARIO 5
VERKEHRSTECHNISCHE ANALYSE	A.1 Rationalisierung der Zuströme zum Skikarussell „Sellarunde“	**	0	-	-	++	-	-
	A.2 Rationalisierung der Skifahrerströme im internen Pistensystem	***	0	0	---	+++	+	0
	A.3 Sicherheitsmanagement auf den Pisten	***	0	0	0	+++	-	---
	A.4 Management der Überschneidungen mit den Weltcup-Rennen	**	0	0	0	+++	0	0
UMWELTANALYSE	B.1 Landschaftsbild	***	0	-	---	--	---	-
	B.2a Forstwirtschaft und Tierwelt – Bauphase	***	+++	-	--	--	--	-
	B.2b Forstwirtschaft und Fauna – Betriebsphase	***	++	+	+	--	--	-
	B.3 Geologie und Hydrologie	**	0	-	-	--	--	-
	B.4 Luftqualität und Lärm	*	--	+++	+	+	-	+++
SOZIOÖKONOMISCHE ANALYSE	C.1 Allgemeine finanzielle Tragfähigkeit der Investitionen	**	-	--	--	+++	+	+
	C.2 Auswirkungen auf die Allgemeinheit	***	--	+	---	++	+	+
MASTERPLAN VISION GHERDEINA	D.1 ZIEL 2: VERBESSERUNG DER LEBENSQUALITÄT – Teilstrategie: Wintersportgebiete	***	--	--	---	++	+	--
	D.2a ZIEL 3: ERHALTUNG DES NATURRAUMES – Teilstrategie: Die Natur an erster Stelle FLORA und FAUNA	***	+++	-	-	--	-	-
	D.2b ZIEL 3: ERHALTUNG DES NATURRAUMES – Teilstrategie: Die Natur an erster Stelle AUSGLEICHSMASSNAHMEN	***	+++	0	0	0	0	0
	D.3a ZIEL 5 EIN HOCHWERTIGES SKIGEBIET – Teilstrategie: Qualitative Verbesserung der Skigebiete FACHPLAN FÜR AUFSTIEGSANLAGEN UND SKIPISTEN	***	+++	+++	+++	+++	+++	+++
	D.3b Ziel 5: EIN HOCHWERTIGES SKIGEBIET – Teilstrategie: Qualitative Verbesserung der Skigebiete AUSSTATTUNGSQUALITÄT	***	--	+	-	+++	++	--
	D.3c Ziel 5: EIN HOCHWERTIGES SKIGEBIET – Teilstrategie: Qualitative Verbesserung der Skigebiete FAMILIEN UND KINDER	***	--	--	---	+++	++	--

KRITERIUM		AUSWIRKUNG					
		SZENARIO 0	SZENARIO 1	SZENARIO 2	SZENARIO 3	SZENARIO 4	SZENARIO 5
VERKEHRSTECHNISCHE ANALYSE	A.1 Rationalisierung der Zuströme zum Skikarussell „Sellarunde“	0	-0,2	-0,2	0,4	-0,2	-0,2
	A.2 Rationalisierung der Skifahrerströme im internen Pistensystem	0	0	-0,9	0,9	0,3	0
	A.3 Sicherheitsmanagement auf den Pisten	0	0	0	0,9	-0,3	-0,9
	A.4 Management der Überschneidungen mit den Weltcup-Rennen	0	0	0	0,6	0	0
UMWELTANALYSE	B.1 Landschaftsbild	0	-0,3	-0,9	-0,6	-0,9	-0,3
	B.2a Forstwirtschaft und Tierwelt – Bauphase	0,9	-0,3	-0,6	-0,6	-0,6	-0,3
	B.2b Forstwirtschaft und Fauna – Betriebsphase	0,6	0,3	0,3	-0,6	-0,6	-0,3
	B.3 Geologie und Hydrologie	0	-0,2	-0,2	-0,4	-0,4	-0,2
	B.4 Luftqualität und Lärm	-0,2	0,3	0,1	0,1	-0,1	0,3
SOZIOÖKONOMISCHE ANALYSE	C.1 Allgemeine finanzielle Tragfähigkeit der Investitionen	-0,2	-0,4	-0,4	0,6	0,2	0,2
	C.2 Auswirkungen auf die Allgemeinheit	-0,6	0,3	-0,9	0,6	0,3	0,3
MASTERPLAN VISION GHERDÉINA	D.1 ZIEL 2: VERBESSERUNG DER LEBENSQUALITÄT – Teilstrategie: Wintersportgebiete	-0,6	-0,6	-0,9	0,6	0,3	-0,6
	D.2a ZIEL 3: ERHALTUNG DES NATURRAUMES – Teilstrategie: Die Natur an erster Stelle FLORA und FAUNA	0,9	-0,3	-0,3	-0,6	-0,3	-0,3
	D.2b ZIEL 3: ERHALTUNG DES NATURRAUMS – Teilstrategie: Die Natur an erster Stelle AUSGLEICHSMASSNAHMEN	0,9	0	0	0	0	0
	D.3a ZIEL 5 EIN HOCHWERTIGES SKIGEBIET – Teilstrategie: Qualitative Verbesserung der Skigebiete FACHPLAN FÜR AUFSTIEGSANLAGEN UND SKIPISTEN	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
	D.3b Ziel 5: EIN HOCHWERTIGES SKIGEBIET – Teilstrategie: Qualitative Verbesserung der Skigebiete AUSSTATTUNGSQUALITÄT	-0,6	0,3	-0,3	0,9	0,6	-0,6
	D.3c Ziel 5: EIN HOCHWERTIGES SKIGEBIET – Teilstrategie: Qualitative Verbesserung der Skigebiete FAMILIEN UND KINDER	-0,6	-0,6	-0,9	0,9	0,6	-0,6
GESAMTSUMME		1,4	-0,8	-5,2	4,6	- 0,2	-2,6

Da die zur Bewertung der verschiedenen Szenarien angewandte Methodik den einzelnen Kriterien bereits von Beginn an eine Gewichtung zuweist, stellt die Gesamtsumme der Auswirkungen die aussagekräftigste Methode für den Vergleich der Alternativen dar. Der Vollständigkeit halber werden nachfolgend auch die Teilsummen angeführt, unterteilt in die Makrokategorien „Verkehrstechnische Analyse“, „Umweltanalyse“, „Sozioökonomische Analyse“ und „Masterplan Vision Gherdëina“.

KRITERIUM	AUSWIRKUNG					
	SZENARIO 0	SZENARIO 1	SZENARIO 2	SZENARIO 3	SZENARIO 4	SZENARIO 5
GESAMTERGEBNIS DER VERKEHRSTECHNISCHEN ANALYSE	0	-0,2	-1,1	2,8	-0,2	-1,1
GESAMTERGEBNIS DER UMWELTANALYSE	1,3	-0,2	-1,3	-2,1	-2,6	-0,8
GESAMTERGEBNIS DER SOZIOÖKONOMISCHEN ANALYSE	-0,8	-0,1	-1,3	1,2	0,5	0,5
GESAMTERGEBNIS DES MASTERPLANS VISION GHEREDËINA	0,9	-0,3	-1,5	2,7	2,1	-1,2
GESAMTSUMME	1,4	-0,8	-5,2	4,6	-0,2	-2,6

Hervorzuheben ist, dass die Projektlösung (Lösung 3) in Bezug auf die im Masterplan Vision Gherdëina festgelegten Kriterien eine starke Übereinstimmung mit dessen Entwicklungszielen aufweist.

Die Planung folgte strikt den Leitlinien des Masterplans: Es wurden keine Eingriffe außerhalb des bestehenden Pistenperimeters vorgesehen, und die vorhandenen Ressourcen wurden durch die Aufwertung des Ciampinoi-Beckens optimal genutzt. Zudem wurden Ausgleichsmaßnahmen für die entstandenen Auswirkungen implementiert. Die Modernisierung durch eine technologisch fortschrittlichere und leistungsfähigere Anlage steigert nicht nur die Ausstattungs- und Servicequalität, sondern setzt auch neue Maßstäbe in Bezug auf Nachhaltigkeit und Effizienz. Darüber hinaus wird der Forderung nach Investitionen für Familien und Kinder Rechnung getragen, da die Neukonfiguration der Anlagen das Ciampinoi-Becken stärkt – ein Bereich, der bereits heute durch Einrichtungen wie Funslope und Snowpark als zentraler Anlaufpunkt für die Zielgruppe „Family“ etabliert ist.

4. UMWELTRAHMEN

In der UVS wurde die aktuelle Situation der verschiedenen Umweltkomponenten analysiert, um die daraus resultierenden – positiven wie negativen – Auswirkungen des Projekts zu bestimmen. Im Folgenden werden eine Zusammenfassung der Analyse sowie eine Übersichtstabelle der erwarteten Auswirkungen dargelegt.

AUSWIRKUNGEN AUF RESSOURCENVERBRAUCH UND ABFALLAUFKOMMEN: Die wichtigsten Materialien für den Bau und Betrieb einer Kabinenbahn sind Stahl, Aluminium, Beton, Kupfer, Kunststoff, Glas sowie Elektromotoren. Deren Einsatz muss sorgfältig geplant werden, um die Umweltbelastung zu minimieren und die langfristige Betriebseffizienz zu gewährleisten. Beim Erdaushub und Ausbruchmaterial ist ein Ausgleich zwischen Abtrag und Auftrag (Massenbilanz) innerhalb des Baustellenbereichs vorgesehen. In Anbetracht der Projektart, der Betriebstätigkeit sowie der Managementmodalitäten ist die Auswirkung in diesem Bereich als gering einzustufen – insbesondere im Vergleich zur bestehenden, technisch veralteten Anlage mit wesentlich höherem Energieverbrauch.

AUSWIRKUNGEN AUF DAS SCHUTZGUT LÄRM: Das Projekt führt im Vergleich zum Bestand zu einer erheblichen Lärminderung, da die beim Bau der neuen Aufstiegsanlagen eingesetzten Komponenten wesentlich geringere Schallemissionen aufweisen als Anlagen älterer Bauart. Zudem ist davon auszugehen, dass die Beeinträchtigungen während der Bauphase nur vorübergehender Natur und räumlich begrenzt sind.

AUSWIRKUNGEN AUF DAS SCHUTZGUT LUFT / EMISSIONEN IN DIE ATMOSPHERE: Die für die Umsetzung des Projekts vorgesehenen Baustellentätigkeiten können zu einem vorübergehenden, leichten Anstieg der Emissionen von Luftschadstoffen, Treibhausgasen und Staub führen, was vor allem auf den Einsatz und den Verkehr von Baustellenfahrzeugen zurückzuführen ist. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch geringfügig und daher von geringer Erheblichkeit. Was die Betriebsphase betrifft, so zeigt der normalisierte Vergleich pro befördertem Fahrgast – wie in der von Ing. Paolo Magliano verfassten „Analyse zur CO₂-Reduktion“ dargelegt – eine deutliche Verbesserung der Umwelteffizienz der neuen Anlage im Vergleich zur alten Kabinenbahn.

AUSWIRKUNGEN AUF DAS SCHUTZGUT WASSER UND ABWASSER: Die Auswirkungen sind als gering einzustufen. In Bezug auf den Quellschutz wurde vorsorglich ein begleitendes Monitoring-Programm während der Bauphase erstellt. Was die Wasserressourcen für die Beschneidung betrifft, sind keine Auswirkungen zu erwarten, da gegenüber dem Bestand keine Änderungen vorgesehen sind.

AUSWIRKUNGEN AUF DAS SCHUTZGUT BODEN UND UNTERGRUND: Die neu versiegelte Fläche ist sehr begrenzt. Im forst- und umweltrelevanten Bereich führt die Umsetzung des Projekts zu einer Rodung von 5,3158 ha. Die effektive Verringerung der Waldfläche beläuft sich auf 4,5568 ha. Da die Fläche für die (natürliche und künstliche) Wiederaufforstung 3,5330 ha beträgt, ergibt sich ein Nettoverlust an Waldfläche von 1,0238 ha. In Anbetracht des weitläufigen und homogenen Habitats, welches den betroffenen Hang charakterisiert, ist dieser Waldverlust als sehr geringfügig zu betrachten. Im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen wird schließlich die Wiederbewaldung der rückgebauten Trassenabschnitte vorgeschlagen, um den Flächenverlust zu kompensieren

AUSWIRKUNGEN AUF DAS LANDSCHAFTSBILD UND VISUELLE AUSWIRKUNGEN: Die vom Planer gemeinsam mit dem Bauherrn umgesetzte Strategie berücksichtigt die natürlichen und landschaftlichen Merkmale des Gebiets, unter Anwendung von Techniken zur visuellen Kaschierung und Nutzung des Sichtschutzes durch Wald und Gelände. Insgesamt stellt sich die landschaftliche Auswirkung differenziert dar:

- Mittelstation: Hier ergibt sich aufgrund der größeren Dimensionen im Vergleich zur bestehenden Anlage eine negative Auswirkung. Diese wird jedoch durch die Positionierung an einem diskreteren Standort am Waldrand gemildert, wodurch die Struktur im 360°-Panorama weniger exponiert ist als in der derzeitigen Konfiguration.
- Verbesserung des Landschaftsbildes: Diese resultiert aus dem vollständigen Rückbau der Bergstation der bestehenden Kabinenbahn und der anschließenden Neugestaltung des Bereichs angrenzend an das Hotel.
- Negativauswirkung durch Waldverlust: Dieser entsteht durch die Versetzung der Talstation der 6er-Sesselbahn Ciampinoi. Diese Auswirkung wird teilweise durch den gleichzeitigen Abbruch der derzeitigen Talstation (einschließlich des oberirdischen Depots, das durch ein unterirdisches ersetzt wird) und die Wiederherstellung der ursprünglichen Geländemorphologie kompensiert.
- Negativauswirkung durch Geländemodellierung: Diese ergibt sich aus der Geländeanpassung zur Schaffung der Einfahrtspisten zu den beiden Anlagen.

AUSWIRKUNGEN AUF DAS SCHUTZGUT MOBILITÄT UND VERKEHR: Ziel der geplanten Maßnahme ist eine bessere Verteilung der bestehenden Besucherströme. Die Erhöhung der Förderleistung von derzeit 2.200 auf 3.500 Personen pro Stunde zielt somit nicht auf eine Steigerung der Kundenzahl ab, sondern auf ein ausgewogeneres und nachhaltigeres Besuchermanagement, um die Warteschlangen im Zustiegsbereich der Anlage zu verringern und die Servicequalität zu verbessern. Es sind daher keine negativen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen zu erwarten, weshalb auch keine Erhöhung der Stellplatzanzahl erforderlich ist.

Lediglich während der Bauphase ist mit begrenzten Auswirkungen zu rechnen, da die Bauarbeiten zu einem vorübergehenden Anstieg des Baustellenverkehrs führen werden.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE ÖKOSYSTEME, FLORA UND FAUNA: Aus forstwirtschaftlicher Sicht sieht der Eingriff den Einschlag von insgesamt 5,3158 ha Waldfläche vor. Die von der Waldflächenreduzierung betroffene Fläche beläuft sich auf 4,5568 ha. Da die Fläche für die natürliche Verjüngung 3,5330 ha beträgt, ergibt sich ein Nettoverlust an Waldfläche für die Gemeinde Wolkenstein in Gröden von 1,0238 ha. Es ist jedoch hervorzuheben, dass der Öffnung einer neuen Trasse der Rückbau einer bestehenden gegenübersteht. Aus ökologischer und forstwirtschaftlicher Sicht würde die Umsetzung des Projekts dank spezifischer Ausgleichsmaßnahmen (siehe folgende Kapitel) zu Verbesserungen im Ökosystem des Grödnertals führen. In Bezug auf die Fauna bleiben neben den Auswirkungen der Baustelle jene bestehen, die durch die Verlegung und Verlängerung der Kabinenbahn entstehen, wenngleich letztere in einem bereits stark anthropisierten Bereich verläuft und dem Verlauf einer bis 2006 bestehenden Sesselbahn folgt.

AUSWIRKUNGEN AUF DAS SCHUTZGUT MENSCHLICHE GESUNDHEIT UND WOHLBEFINDEN: Im Untersuchungsgebiet sind in dieser Hinsicht keine kritischen Aspekte festzustellen; insbesondere

befinden sich keine sensiblen Rezeptoren in unmittelbarer Nähe zum Projektstandort (Einflussbereich). Darüber hinaus bestehen im Gebiet keine spezifischen Problematiken in Bezug auf das Wohlbefinden der Bevölkerung oder die menschliche Gesundheit. Die Auswirkungen sind daher als unerheblich einzustufen.

AUSWIRKUNGEN AUF DAS SOZIOÖKONOMISCHE SYSTEM: Das vorliegende Projekt sieht eine leistungsstärkere Anlage vor, deren Betriebskosten – sowohl hinsichtlich des Stromverbrauchs als auch der ordentlichen und außerordentlichen Wartung – geringer ausfallen. Die Wahl der Trassenführung mit der Bergstation auf dem Gipfel des Ciampinoi-Kessels, in Kombination mit der Neupositionierung der 6er-Sesselbahn, ermöglicht eine optimierte Nutzung der Skiarea und wertet den Ciampinoi-Kessel auf. Daraus ergibt sich ein deutlicher wirtschaftlicher Vorteil durch die Aufwertung der internen Verbindungen.

Darüber hinaus führt die Neugestaltung des Bereichs Sochers zu einer allgemeinen Neuordnung, welche die Attraktivität des angrenzenden Hotelgebiets (ebenfalls im Besitz der Saslong Seilbahnen AG) steigert und somit positive Auswirkungen auf die Erträge im Beherbergungssektor haben wird.

Schließlich ist ein positiver Effekt in Bezug auf die generierte Umwegrentabilität zu verzeichnen.

AUSWIRKUNGEN AUF DAS SCHUTZGUT KULTUR-, HISTORISCHES UND ARCHÄOLOGISCHES ERBE: Im Projektgebiet befinden sich Zonen von kulturellem, historischem und archäologischem Interesse (gemäß Definition im Bauleitplan/BLP). Diese scheinen jedoch keine Problematik darzustellen, da auch in der Vergangenheit keine besonderen Kulturgüter im Eingriffsbereich festgestellt wurden. Sollten während der Bauarbeiten Funde von Interesse entdeckt werden, obliegt es dem zuständigen Bauleiter bzw. der Fachbehörde, eine korrekte Bewertung vorzunehmen und alle erforderlichen Maßnahmen zum Schutz des Gebiets und der Objekte zu ergreifen.

4.1 ZUSAMMENFASSUNG DER ERWARTETEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die Gesamtbewertung wird je nach negativer oder positiver Auswirkung farblich gekennzeichnet (Rot oder Grün), während bei Schwarz keine relevanten Auswirkungen zu verzeichnen sind.

UMWELTBEZOGENE KOMPONENTEN	GESAMTPUNKTZA HL	AUSWIRKUNGS- KLASSEN
1. VERBRAUCH UND ABFALLERZEUGUNG	-2	Gering
2. LUFT UND EMISSIONEN IN DIE ATMOSPHERE	+2	Gering
3. LÄRM	+2	Gering
4. WASSER	-1	Neutral / vernachlässigbar
5. BODEN UND UNTERGRUND	-2	Gering

6. LANDSCHAFTSBILD UND VISUELLE AUSWIRKUNGEN	-6	Mittel
7. MOBILITÄT UND VERKEHR	-2	Gering
8. ÖKOSYSTEME – FLORA UND FAUNA	-6	Mittel
9. WOHLBEFINDEN DER BEVÖLKERUNG, MENSCHLICHE GESUNDHEIT	+2	Gering
10. SOZIOÖKONOMISCHES SYSTEM	+4	Mittel
11. KULTURHISTORISCHES UND ARCHÄOLOGISCHES ERBE	+0	Neutral / vernachlässigbar

Aus dieser Zusammenfassung geht hervor, dass die negativen Auswirkungen des Projektvorhabens größtenteils gering bzw. vernachlässigbar sind und lediglich in Bezug auf die Landschaft sowie Flora und Fauna als mäßig einzustufen sind. Unabhängig von ihrer Art werden alle vorgesehenen Auswirkungen niemals „erheblich“ oder „hoch“ sein, sondern sind fast alle tendenziell vernachlässigbar oder geringfügig.

4. MINDERUNGS-, AUSGLEICHS- UND ÜBERWACHUNGSMASSNAHMEN

4.1 MINDERUNGSMASSNAHMEN

Im vorliegenden Fall führen der Ersatz der bestehenden Kabinenbahn durch eine neue Anlage, die Verschiebung des bestehenden Sessellifts sowie die damit verbundenen Arbeiten zu einer Reihe von Umweltveränderungen. Diese haben jedoch keine gravierenden Auswirkungen auf die vorhandene Umwelt. Da es sich um ein bereits erschlossenes Gebiet innerhalb eines intensiv genutzten Skigebiets mit mehreren Aufstiegsanlagen handelt, sind keine größeren Probleme zu erwarten.

Für viele der betroffenen Umweltmatrizen beziehen sich die Minderungsmaßnahmen vor allem auf die Bauphase. Sie sehen die Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung von Emissionen, Abwässern und Lärm durch bewährte Arbeitspraktiken und den Einsatz moderner, geeigneter Maschinen vor.

In Bezug auf diese Minderungsmaßnahmen werden im Folgenden die wichtigsten geplanten Maßnahmen hinsichtlich der Matrizen Boden, Flora und Fauna aufgeführt.

BODEN UND FLORA: Auf allen Geländeflächen, auf denen Erdarbeiten durchgeführt werden, ist die Soden, soweit möglich, abzutragen und am Rande der Baustelle zwischenzulagern, bis sie im Zuge der endgültigen Wiederbegrünung erneut verlegt wird. Es ist vorrangig jener Oberboden zu verwenden, der aus den vorangehenden Abschuppungsarbeiten stammt, um den Zukauf von Fremdboden von außerhalb der Baustelle so weit wie möglich zu reduzieren. Die von den

Erdarbeiten betroffenen Bereiche – sowohl bei Aushub- als auch bei Schüttungsarbeiten – sind so zu modellieren, dass sie sich harmonisch in die angrenzende Geländemorphologie einfügen.

Die entstandenen Böschungen sind aus landschaftlichen Gründen und vor allem zur Sicherung gegen Erosionserscheinungen zeitnah zu begrünen.

FAUNA: Zur Minderung der Auswirkungen der Bautätigkeiten auf die Fauna wurde für die Baustellen eine ausschließlich tagüber erfolgende Operativität festgelegt. Hinsichtlich der zeitlichen Planung der Arbeiten wurde der Bauzeitenplan mit dem Ziel erstellt, den Beginn der Arbeitsphasen in den für Tetraoniden besonders sensiblen Bereichen zeitlich nach hinten zu verschieben.

4.2 AUSGLEICHSMASSNAHMEN

Die Ausgleichsmaßnahmen konzentrieren sich hauptsächlich auf das Gemeindegebiet von Wolkenstein in Gröden. Es wurde jedoch beschlossen, auch in den angrenzenden Gemeinden St. Christina in Gröden und St. Ulrich zu intervenieren, um das Gesamtsystem Gröden zu optimieren. Nachfolgend findet sich eine Zusammenfassung der vom Forstdienst als notwendig erachteten Ausgleichsmaßnahmen, einschließlich der für die einzelnen Eingriffe vorgesehenen Ausgleichszahlungen:

Gemeinde Wolkenstein in Gröden:

100.000 € für waldbauliche Maßnahmen auf einer Fläche von ca. 20 ha.

50.000 € für Maßnahmen zur Habitatverbesserung auf Weideflächen.

90.000 € für Maßnahmen zur Habitatverbesserung zugunsten des Auerhuhns.

Gemeinde St. Christina in Gröden:

60.000 € für waldbauliche Maßnahmen gemäß dem Behandlungsplan für ca. 12 ha.

20.000 € für Maßnahmen zur Habitatverbesserung.

Gemeinde St. Ulrich:

80.000 € für Maßnahmen zur Habitatverbesserung zugunsten des Auerhuhns auf einer Fläche von ca. 16 ha

4.3 UMWELTÜBERWACHUNGSPLAN

Der Umweltüberwachungsplan (PMA), der den Projektunterlagen beiliegt, sieht Aktivitäten und Messkampagnen vor, die zeitlich wie folgt unterteilt sind:

- Ante Operam (AO) – Vorbaustadium
- „In Corso d’Opera“ (CO) – Bauphase
- Post Operam (PO) – Betriebsphase

Die Gegenstand der Überwachung bildenden Umweltmatrizen sind:

- Biosphäre – BIO
- Geosphäre – GEO

- Hydrosphäre – IDR

Die untersuchten Teilkomponenten sind hingegen:

- Flora – FLO
- Fauna – FAU
- Aushubmaterial (Erden und Felsen) – TRS
- Inclinometrie – INC
- Quellen – SOR
- Grundwasser – FAL