

Protokollnummer/numero di protocollo: 0002631

Protokolldatum/data di protocollo: 2022-03-11

Egregi Signori,

in allegato si invia la delibera del Consiglio comunale n. 18 del 10.03.2022 con le osservazioni del Comune di Naz-Sciaves sul progetto in oggetto.

Cordiali saluti

Il Sindaco del Comune di Naz-Sciaves

Dr. Ing. Alexander ÜBERBACHER

In der Anlage schicken wir folgende Dateien:/si trasmette in allegato i file:

Stellungnahme zum Einreichprojekt für die Eisenbahnlinie Verona-Brenner und

Franzensfeste-Innichen Neue Eisenbahnverbindung Riggertalschleife.pdf

Segnatura.xml

Anhang-Allegato 1_Studio MS Schabs.PDF

Anhang-Allegato 2_Studio MS Knoten Bahnhof.PDF

Anhang-Allegato 3_Renderings Obere Ladestatt.PDF

Anhang-Allegato 4_Studio paesaggistico Ladestatt.PDF

Hinweis: Um vor Computerviren zu schützen, können E-Mail-Programme das Senden oder Empfangen bestimmter Arten von Dateianlagen verhindern.

Überprüfen Sie Ihre E-Mail-Sicherheitseinstellungen um festzulegen, wie Anhänge behandelt werden.

Nota: Per la protezione contro i virus informatici, i programmi di posta elettronica possono impedire l'invio o la ricezione di alcuni tipi di file allegati.

Controllare le impostazioni di protezione della posta elettronica per determinare come vengono gestiti gli allegati

Im Sinne und für die Wirkungen der Art. 12, 13 und 14 der EU-Verordnung 679/2016 sind die Datenschutzinformationen hier <<https://www.gemeinde.natz-schabs.bz.it/system/web/datenschutz.aspx?menuonr=223380251>> oder in den Büros des Rathauses einsehbar.

Ai sensi e per gli effetti degli art. 12, 13 e 14 del Regolamento UE 679/2016

l'informativa relativa alla protezione dei dati personali è reperibile qui

<[https://www.comune.naz-](https://www.comune.naz-sciaves.bz.it/system/web/datenschutz.aspx?sprache=3&menuonr=223380251)

[sciaves.bz.it/system/web/datenschutz.aspx?sprache=3&menuonr=223380251](https://www.comune.naz-sciaves.bz.it/system/web/datenschutz.aspx?sprache=3&menuonr=223380251)> o è consultabile nei locali del Municipio.


**BESCHLUSSNIEDERSCHRIFT
 DES GEMEINDERATES**
**VERBALE DI DELIBERAZIONE
 DEL CONSIGLIO COMUNALE**

 Sitzung vom-Seduta del
10.03.2022

 Uhr - ore
17:00

Nach Erfüllung der im geltenden Kodex der örtlichen Körperschaften der Autonomen Region Trentino-Südtirol enthaltenen Formvorschriften wurden für heute, im üblichen Sitzungssaal, die Mitglieder dieses Gemeinderates einberufen.

Previo esaurimento delle formalità prescritte dal Codice degli enti locali della Regione Autonoma Trentino-Alto Adige, vennero per oggi convocati, nella solita sala delle adunanze, i componenti di questo Consiglio comunale.

Anwesend sind:

Sono presenti:

			entschuldigt abwesend assente giustificato	unentschuldigt abwesend assente ingiustificato	nimmt mittels Fernzugang teil prende parte in modalità remota
Dr. Ing. Alexander Überbacher	Bürgermeister	Sindaco			
Helmut Plaickner	Vize-Bürgermeister	Vicesindaco			
Carmen Jaist	Gemeindereferentin	Assessore			
Brigitte Vallazza	Gemeindereferentin	Assessore			
Georg Zingerle	Gemeindereferent	Assessore			
Elisabeth Baumgartner Tröbinger	Ratsmitglied	Consigliere			X
Michael Baumgartner	Ratsmitglied	Consigliere			X
Harald Fischnaller	Ratsmitglied	Consigliere			
Roland Fundneider	Ratsmitglied	Consigliere			
Emmerich Grumer	Ratsmitglied	Consigliere			
Martin Gschnitzer	Ratsmitglied	Consigliere			X
Andreas Köck	Ratsmitglied	Consigliere			
Klaus Peintner	Ratsmitglied	Consigliere			
Hubert Rienzner	Ratsmitglied	Consigliere			
Michael Zöbl	Ratsmitglied	Consigliere	X		

Der Gemeindesekretär

Il Segretario comunale

Dr. Alexander Braun

leistet den Beistand.

assiste.

 Nach Feststellung der Beschlussfähigkeit über-
nimmt

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti

Dr. Ing. Alexander Überbacher

 in seiner Eigenschaft als **Bürgermeister** den
Vorsitz und erklärt die Sitzung für eröffnet.

 nella sua qualità di **Sindaco** assume la presidenza
e dichiara aperta la seduta.

Behandelt wird folgender

Si tratta il seguente

GEGENSTAND

OGGETTO

**Stellungnahme zum Einreichprojekt für die
Eisenbahnlinie Verona-Brenner und
Franzensfeste-Innichen: Neue
Eisenbahnverbindung "Riggertalschleife"**
**Presenza di posizione sul progetto definitivo della
linea ferroviaria Verona-Brennero e linea
Fortezza-San Candido: nuovo collegamento
ferroviario "Variante Val di Riga"**

Die gegenständliche Beschlussfassung erfolgt teils in Präsenz und teils über Videokonferenz; die Identifizierung der teilnehmenden Personen ist jedenfalls gewährleistet.

DER GEMEINDERAT

Vorausgeschickt,

- dass sich die Errichtung der Riggertalschleife bereits seit einigen Jahren in Planung befindet;
- dass eine Neutrassierung der Bahnstrecke auch das Gemeindegebiet von Natz-Schabs betrifft;
- dass die Landesregierung mit Beschluss Nr. 173 vom 10.02.2015 die Verwirklichung der sogenannten „Riggertalschleife“ zwischen Mühlbach und dem Anschluss an die Brennerbahnlinie von strategischer Bedeutung für die Verwirklichung des Eisenbahnnetzes in Südtirol erklärt hat.

Nach Einsichtnahme in den Grundsatzbeschluss des Gemeinderates Nr. 105 vom 30.12.2015 zur Errichtung eines Bahnhofes im Gemeindegebiet von Natz-Schabs durch Einbeziehung und Anbindung an die Eisenbahnlinie und die geplante Riggertalschleife;

Nach Einsichtnahme in den Grundsatzbeschluss des Gemeinderates Nr. 50 vom 23.10.2019 betreffend Änderungs- und Verbesserungsvorschläge „Riggertalschleife“;

Nach Einsichtnahme in den Grundsatzbeschluss des Gemeinderates Nr. 7 vom 11.03.2021 betreffend "Riggertalschleife" - Mobilität und Siedlungsentwicklung Schabs, mit dem die von Arch. Andreas Gruber ausgearbeitete Studie für Mobilität und Siedlungsentwicklung Schabs betreffend die Riggertalschleife als Grundlage für die Realisierung des Projektes genehmigt worden ist.

Der Gemeinderat hat mit dieser Maßnahme beschlossen, dass die Folgemaßnahmen im Einklang mit der genannten Studie zu erfolgen haben.

Festgestellt,

- dass das Ministerium für den ökologischen Wandel der Gemeinde mit Schreiben vom 10.02.2022 Unterlagen bzgl. der geplanten neuen Eisenbahnverbindung „Riggertalschleife“ übermittelt hat und die Gemeinde aufgefordert hat, bis zu 12.03.2022 eine Stellungnahme dazu abzugeben;
- dass die Gemeinde auch von der Autonomen Provinz Bozen – Südtirol, Landesagentur für Umwelt und Klimaschutz, Amt für Umweltprüfungen, mit Schreiben vom 21.02.2022 aufgefordert wurde, bis zu 12.03.2022 zu den vorgenannten Unterlagen eine Stellungnahme abzugeben.

La presente delibera viene approvata in parte in presenza fisica ed in parte tramite videoconferenza; l'identificazione delle persone partecipanti è garantita in ogni caso.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso,

- che la realizzazione della variante Val di Riga si trova in progettazione da diversi anni;
- che un nuovo tracciato della linea ferroviaria riguarda anche il territorio comunale di Naz-Sciaves,
- che con delibera n.173 del 10/02/2015 la Giunta provinciale ha dichiarato di importanza strategica la realizzazione della variante Val di Riga tra Rio di Pusteria e la bretella d'innesto sulla linea del Brennero per la realizzazione della rete ferroviaria in Alto Adige.

Preso visione della deliberazione di massima del Consiglio comunale n. 105 del 30/12/2015 per la realizzazione di una stazione ferroviaria nel territorio del Comune di Naz-Sciaves mediante collegamento alla linea ferroviaria ed il percorso Val di Riga;

Preso visione della deliberazione di massima del Consiglio n. 50 del 23/10/2019 concernente proposte di variazione e di miglioramento "Bretella ferroviaria della Val di Riga";

Preso visione della deliberazione di massima del Consiglio n. 7 del 11/03/2021 concernente bretella ferroviaria della Val di Riga" - Mobilità e sviluppo insediativo Sciaves con la quale è stato approvato lo studio di mobilità e dello sviluppo insediativo Sciaves concernente la bretella ferroviaria della Val di Riga, redatto dal arch. Andreas Gruber, come base per la realizzazione del progetto.

Il Consiglio comunale con questo provvedimento ha deliberato, che i provvedimenti consequenziali devono essere conformi al suddetto progetto.

Constatato,

- che il Ministero della Transizione Ecologica con lettera dd.10.02.20212 ha inviato la documentazione in merito al progetto definitivo della linea ferroviaria Verona-Brennero e linea Fortezza-San Candido: nuovo collegamento ferroviario "Variante Val di Riga" al Comune e lo ha invitato a volere rilasciare una relativa presa di posizione entro il 12.04.2022;
- che il Comune è stato invitato anche dalle Provincia Autonoma di Bolzano – Alto Adige, Agenzia provinciale per l'ambiente e la tutela del clima, Ufficio valutazioni ambientali, con lettera dd. 21.02.2022 a volere rilasciare una presa di posizione relativa ai suddetti documenti entro il 12.03.2022.

Nach Einsichtnahme in die vorgenannten Schreiben sowie in die übermittelten Unterlagen betreffend das „Einreichprojekt für die Eisenbahnlinie Verona-Brenner und Franzensfeste-Innichen: Neue Eisenbahnverbindung "Riggertalschleife"“;

Festgestellt, dass die Gemeinde innerhalb 12.03.2022 eine Stellungnahme zum vorgenannten Einreichprojekt abgeben kann;

Für notwendig erachtet, den gegenständlichen Beschluss wegen der Dringlichkeit aufgrund der engen Verfahrensfristen für unverzüglich vollziehbar zu erklären;

Nach Einsichtnahme in das administrative Gutachten im Sinne des Artikels 185 des R.G. vom 03.05.2018, Nr. 2;

Hashwert für das positive fachlich administrative Gutachten:

LNhib5nOPNSbX/2oZZZoa5qoYYNtQRFTduA9mlkdwmY=

Nach Einsichtnahme in die geltende Gemeindegatzung.

Nach Einsichtnahme in den Kodex der Örtlichen Körperschaften der Autonomen Region Trentino-Südtirol, genehmigt mit R.G. vom 03.05.2018, Nr. 2,

b e s c h l i e ß t
mittels Handerheben,
(14 Anwesende - 12 Ja-Stimmen –
2 Enthaltungen)

- 1) im Rahmen der Verfahren zur Umweltverträglichkeit zum übermittelten Einreichprojekt für die Eisenbahnlinie Verona-Brenner und Franzensfeste-Innichen: Neue Eisenbahnverbindung "Riggertalschleife" die folgende Stellungnahme abzugeben:

Stellungnahme der Gemeinde Natz-Schabs

Zum besseren Verständnis wird auf die einzelnen Projektabschnitte einzeln eingegangen:

Abschnitt Brücke Riggertal:

- Landschaftliche Einbindung: Einheitliche Architektursprache der drei künftigen Brücken (Eisenbahn und zwei Straßenbrücken);
- Lärmtechnisch muss eine Brückenlösung umgesetzt werden, die eine optimale Abschirmung gegenüber die Fraktion Aicha garantiert (z.B. Massivbauweise, Feder-Massesysteme);

Viste le lettere e i documenti suddetti relativi al progetto definitivo della linea ferroviaria Verona-Brennero e linea Fortezza-San Candido: nuovo collegamento ferroviario "Variante Val di Riga";

Constatato che il Comune entro il 12.03.2022 può presentare una presa di posizione relativa al suddetto progetto definitivo;

Ritenuto necessario dichiarare la presente deliberazione immediatamente esecutiva, data l'urgenza a causa dei termini procedurali stretti;

Visto il parere tecnico-amministrativo ai sensi dell'art. 185 della L.R. del 03.05.2018, n. 2;

Hashwert per parere tecnico amministrativo positivo:

Visto lo statuto comunale vigente.

Visto il Codice degli Enti Locali della Regione Autonoma Trentino-Alto Adige, approvato con la L.R. del 03.05.2018, n. 2,

(con n. 14 consiglieri presenti – n. 12 voti
favorevoli – 2 astensioni),
espressi per alzata di mano,
d e l i b e r a

1. nell'ambito delle procedure di valutazione di impatto ambientale di rilasciare il seguente parere in merito al progetto definitivo della linea ferroviaria Verona-Brennero e linea Fortezza-San Candido: nuovo collegamento ferroviario "Variante Val di Riga":

Presa di posizione del Comune di Naz-Sciaves

Per una migliore comprensione, le prese di posizione sono divise sui singoli tratti del progetto:

Tratto ponte Val di Riga:

- Integrazione nel paesaggio: linguaggio architettonico uniforme dei tre futuri ponti (ferrovia e due ponti stradali);
- Per quanto riguarda la futura diffusione del rumore, si deve realizzare una soluzione che garantisca una sicurezza sufficiente verso la frazione di Aicha (p.es. costruzione massiccia, sistema molla-masse);

- Die Fraktion Aicha muss mit allen zur Verfügung stehenden technischen Mitteln vor künftigem zusätzlichem Lärm geschützt werden (Lärmschutzwände usw.);

Abschnitt Brücke bis „Ladestatt“:

- Landschaftliche Einbindung der Bauwerke durch Verwendung/Verkleidung der Stützmauern (Portalbereich und offene Abschnitte) mit Ortsüblichen Natursteinen sowie Begrünung der Tunnelabschnitte;
- Böschungen sind Mauern vorzuziehen;

Abschnitt Knoten Ladestatt:

- Der Knoten muss entsprechend der von der Gemeinde und Abteilung Straßenbau Nord-Ost ausgearbeiteten Mobilitätsstudie Dok. „Anhang-Allegato 1_Studio M-S Schabs“ (Kreisverkehr samt Süd- als auch Nordspange) ausgeführt werden. Die weiterführende Planung muss auf obgenannter Studie aufbauen;
- Dementsprechend soll die Autonome Provinz mit RFI ein Abkommen zur zeitgleichen Umsetzung der obgenannten Baumaßnahmen abschließen, damit dies definitiv garantiert wird;
- Zum bestehenden Gärtnereibetrieb bzw. Weiler Ladestatt hin müssen effiziente Lärmschutzwände realisiert werden, die weiterhin die Sichtbarkeit des Gärtnereibetriebes gewährleisten (siehe Dok. „Anhang - Allegato 1_Studio M-S Schabs“);

Abschnitt Ladestatt bis Bahnwärterhaus (Obere Ladestatt):

- Für diesen Abschnitt ist die im Auftrag der STA ausgearbeitete Machbarkeitsstudie des Ingenieurbüros INGENA Dok. „Anhang-Allegato 4_Studio paesaggistico Ladestatt“ zu berücksichtigen;
- Die Auffüllung mit Aushubmaterial muss entsprechend umgesetzt werden, damit den landschaftlichen Aspekten als auch der landwirtschaftlichen Nutzung optimal Rechnung getragen wird;
- Die Verlängerung der beiden Tunnelröhren in Richtung Westen, muss umgesetzt werden damit die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen sowie die landschaftliche Einbindung dieses sehr heiklen Bereiches optimal gelöst werden kann (siehe Dok. „Anhang-Allegato 3_Renderings Obere Ladestatt“);

- La frazione di Aicha deve essere protetta dal rumore potenziale futuro in tutti i modi (barriere antirumore, ecc.);

Tratto ponte fino a „Ladestatt“:

- Integrazione paesaggistica delle strutture utilizzando/rivestendo i muri di sostegno (area del portale e sezioni aperte) con pietre naturali locali e inverdendo le sezioni del tunnel;
- Scarpate verdi sono preferibili a muri di sostegno;

Tratto nodo „Ladestatt“:

- Lo svincolo deve essere progettato in conformità con lo studio di mobilità elaborato dal comune e dal dipartimento delle costruzioni stradali Nord-Est doc. „Anhang-Allegato 1_Studio M-S Schabs“ (rotatoria con svincoli nord e sud). L'ulteriore pianificazione deve essere basata sullo studio di cui sopra;
- Di conseguenza, la Provincia Autonoma deve concludere un accordo con RFI per l'esecuzione simultanea, al fine di garantire definitivamente l'esecuzione di queste opere;
- Devono essere costruite efficienti barriere antirumore verso il vivaio ossia gli edifici residenziali „Ladestatt“, che continueranno a garantire la visibilità del vivaio/azienda (vedi doc. „Anhang - Allegato 1_Studio M-S Schabs“);

Tratto „Ladestatt“ fino a casa cantoniera („Obere Ladestatt“):

- Per questo tratto lo studio di fattibilità dello studio d'ingegneria INGENA doc. „Anhang-Allegato 4_Studio paesaggistico Ladestatt“ preparato per conto della STA deve essere preso in considerazione;
- Il riempimento con materiale di scavo deve essere eseguito in modo che gli aspetti paesaggistici e l'uso agricolo di queste aree siano presi in considerazione in modo ottimale;
- Il prolungamento delle due gallerie in direzione ovest deve essere realizzato in modo da risolvere in modo ottimale l'inserimento paesaggistico di questa zona molto sensibile e per garantire il futuro utilizzo e l'accesso delle aree agricole in modo ottimale (vedi doc. „Anhang-Allegato 3_Renderings Obere Ladestatt“);

Abschnitt Bahnhof/Knoten Sonneck:

- Dieser Bereich muss gänzlich zufolge der von der Gemeinde, Abt. Mobilität und Abteilung Straßenbau Nord-Ost ausgearbeiteten Mobilitätsstudie Dok. „Anhang-Allegato 2_Studio M-S Knoten Bahnhof“, ausgeführt werden. Die weiterführende Planung muss auf obgenannter Studie aufbauen;
- Das Straßennetz muss grundsparend und einfach ausgeführt werden (Entfallen des Kreisverkehrs usw.);
- Der Bahnhof/Haltestelle muss sich architektonisch an die letztthin realisierten Bahnhöfe im Pustertal anlehnen. Dieser muss so einfach wie möglich umgesetzt werden damit er optimal in die Landschaft und das urbane Umfeld integriert werden kann. Siehe dazu auch den Vorschlag im Dok. „Anhang-Allegato 1_Studio M-S Schabs“;
- Die technischen Anlagen „Cabina TE FA01 und RI51_01“ sollen mit der Struktur „Piazzale tecnologico n. RI51_04“ kombiniert und dort untergebracht werden, um eine urbanistische Entwicklung im Bereich des Auffangparkplatzes in Zukunft zu ermöglichen. Alternativ müssen diese Strukturen in den Bahnhof integriert werden wie im Dok. „Anhang-Allegato 2_Studio M-S Knoten Bahnhof“ aufgezeigt. Bei der Ausführung ist darauf zu achten, dass die angrenzenden bestehenden Wohngebäude von Lärmquellen und Elektromog geschützt werden;
- Der Bahnhof/Haltestelle Schabs muss zeitgleich mit der neuen Zugtrasse realisiert werden, da dies eine sehr wichtige Infrastruktur und das künftige Mobilitätszentrum der Gemeinde Natz-Schabs in Hinblick auf den ÖPNV darstellen wird. Die damit einhergehenden klimarelevanten Aspekte zur Reduktion des motorisierten Personenverkehrs stellen einen erheblichen Mehrwert dar;

Abschnitt Ost/Putzerhöfe (posto di movimento):

- Die Strukturen „Piazzale tecnologico n. RI51_04“ müssen besser in die Landschaft integriert und die Einsichtigkeit auf ein Minimum reduziert werden. Dabei soll diese Struktur Richtung Westen in die entstehende Zwickelfläche zwischen SS49 und Bahntrasse verschoben und auf Niveau des bestehenden Geländes abgesenkt werden. Dies, um landwirtschaftlich hochwertige Flächen zu sparen und die Einsichtigkeit zu minimieren. Eine platzsparende Lösung muss umgesetzt werden, um den Grundverbrauch zu minimieren. Dadurch wird die landschaftliche Einbindung deutlich verbessert;

Tratto stazione ferroviaria/nodo „Sonneck“:

- Quest'area deve essere interamente progettata secondo lo studio di mobilità doc. „Anhang-Allegato 2_Studio M-S Knoten Bahnhof“, elaborato dal Comune assieme al dipartimento della Mobilità e dipartimento Strade Nord-Est. L'ulteriore pianificazione deve essere basata sullo studio di cui sopra;
- La rete stradale deve essere progettata in modo semplice e con risparmio di terreno (esclusione rotonda, ecc.);
- La stazione/fermata architettonicamente si deve basare sulle stazioni recentemente realizzate in Val Pusteria. Deve essere realizzata nel modo più semplice possibile per integrarsi in modo ottimale nel paesaggio e nell'ambiente urbano. A tale riguardo vedi anche la proposta nel doc. „Anhang-Allegato 1_Studio M-S Schabs“;
- Le installazioni tecniche "Cabina TE FA01 e RI51_01" devono essere combinate con la struttura "Piazzale tecnologico n. RI51_04" ed essere alloggiate in quel sito per consentire lo sviluppo urbano nella zona del parcheggio di accoglienza in futuro. In alternativa, queste strutture devono essere integrate nella stazione ferroviaria come mostrato nel doc. „Anhang-Allegato 2_Studio M-S Knoten Bahnhof“. Nella progettazione si deve fare attenzione a proteggere gli edifici residenziali adiacenti esistenti dalle fonti di rumore e dall'elettromog;
- La stazione ferroviaria/fermata di Sciaves deve essere realizzata contemporaneamente al nuovo tracciato ferroviario, poiché sarà un'infrastruttura molto importante e rappresenterà il futuro centro di mobilità del comune di Naz-Sciaves per quanto riguarda il trasporto pubblico. Gli aspetti rilevanti per il clima associati alla riduzione del trasporto motorizzato di passeggeri rappresentano un notevole valore aggiunto;

Tratto Est/masi „Putzer“ (posto di movimento):

- Le strutture "Piazzale tecnologico n. RI51_04" devono essere integrate meglio nel paesaggio e la visibilità ridotta al minimo. Così facendo, questa struttura dovrebbe essere spostata verso ovest nel triangolo tra strada statale SS49 e tracciato ferroviario e abbassata al livello del terreno esistente. Questo per salvare i terreni agricoli di alto valore e ridurre al minimo la visibilità. È necessario implementare una soluzione salva spazio per ridurre al minimo il consumo del suolo. Con tali misure l'inserimento paesaggistico viene migliorato;

- Die Auffüllung im östlichen Bereich muss so ausgeführt werden, dass eine landschaftliche Aufwertung und optimale landwirtschaftliche Nutzung sowie dadurch eine teilweise Kompensation der entfallenden Flächen gewährleistet wird;

Lärmschutzmaßnahmen und Lärmschutzwände:

- Bei Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen und Lärmschutzwänden müssen landschaftlich ansprechende und zudem hoch effiziente Lösungen/Strukturen zum Einsatz kommen (siehe bereits angewandte leichte ansprechende Lärmschutzwände in Südtirol);

Integrierender Bestandteil des Beschlusses bilden die Dokumente:

Anhang-Allegato 1_Studio MS Schabs

Anhang-Allegato 2_Studio MS Knoten Bahnhof

Anhang-Allegato 3_Renderings Obere Ladestatt

Anhang-Allegato 4_Studio paesaggistico Ladestatt

- 1) den vorliegenden Beschluss an das Ministerium für den ökologischen Wandel und an die Landesregierung weiterzuleiten;

b e s c h l i e ß t
einstimmig
mittels Handerheben,
(14 Anwesende - 14 Ja-Stimmen)

- 1) gegenständliche Beschlussfassung im Sinne des Art. 183, Abs. 4, Regionalgesetz vom 3. Mai 2018, Nr. 2, für unverzüglich vollziehbar zu erklären.

Gegen diesen Beschluss kann während des Zeitraums seiner Veröffentlichung Einspruch beim Gemeindefachausschuss und innerhalb von 60 Tagen ab Vollziehbarkeit desselben beim Regionalen Verwaltungsgerichtshof in Bozen Rekurs eingelegt werden. Im Bereich der öffentlichen Auftragsvergabe beträgt die Rekursfrist 30 Tage (Art. 119 und 120, GvD Nr. 104/2010), für Wahlhandlungen gelangen die Art. 126-132 des gesetzesvertretenden Dekretes Nr. 104/2010 zur Anwendung.

- Il riempimento della zona orientale deve essere realizzato in modo da garantire la valorizzazione del paesaggio e l'uso agricolo ottimale, e quindi compensare parzialmente il terreno che andrà perso;

Misure di protezione dal rumore e barriere antirumore:

- Le misure di protezione dal rumore e le barriere antirumore devono essere eseguiti con soluzioni/strutture adatte nel paesaggio e altamente efficienti (vedi i muri antirumore leggeri già applicati in Alto Adige);

Parte integrante della decisione sono i documenti:

Anhang-Allegato 1_Studio MS Schabs

Anhang-Allegato 2_Studio MS Knoten Bahnhof

Anhang-Allegato 3_Renderings Obere Ladestatt

Anhang-Allegato 4_Studio paesaggistico Ladestatt

1. di inoltrare la presente deliberazione al Ministero della Transizione Ecologica ed alla Giunta provinciale;

ad unanimità di voti (con n. 14 consiglieri presenti
– n. 14 voti favorevoli),
espressi per alzata di mano,
d e l i b e r a

1. di dichiarare la presente deliberazione immediatamente esecutiva ai sensi dell'art. 183, comma 4, Legge regionale 3 maggio 2018, n. 2 .

Contro la presente deliberazione può essere presentata opposizione alla giunta comunale entro il periodo di pubblicazione e entro 60 giorni dall'esecutività della stessa può essere presentato ricorso al Tribunale di giustizia amministrativa di Bolzano. Nell'ambito dell'affidamento pubblico il termine entro quale ricorrere è di 30 giorni (art. 119 e 120 D.Lgs. n. 140/2010), per atti riguardanti le elezioni vengono applicati gli artt. 126-132 del decreto legislativo n. 104/2010.

digital signiertes Dokument - documento firmato digitalmente

Der Vorsitzende / Il Presidente
Dr. Ing. Alexander Überbacher

Der Gemeindegeschäftsführer / Il Segretario comunale
Dr. Alexander Braun

*Unterschrift auf Dokument in Papierform nicht angebracht im Sinne des Art. 3 Gv.D. Nr. 39/1993
Originales elektronisches Verwaltungsdokument erstellt und aufbewahrt gemäß Vorschriften des Art. 71 Gv.D. Nr. 82/2005*

*Firma autografa omessa su documento in forma cartacea ai sensi dell'art. 3 D.Lgs. n. 39/1993
Documento amministrativo elettronico originale redatto e conservato secondo le prescrizioni dell'art. 71 D.Lgs. n. 82/2005*

RIGGERTALSCHLEIFE

STUDIE FÜR MOBILITÄT UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG SCHABS

04. MÄRZ 2020



GEMEINDE NATZ SCHABS
COMUNE DI NAZ SCIAVES



architektgruber.com

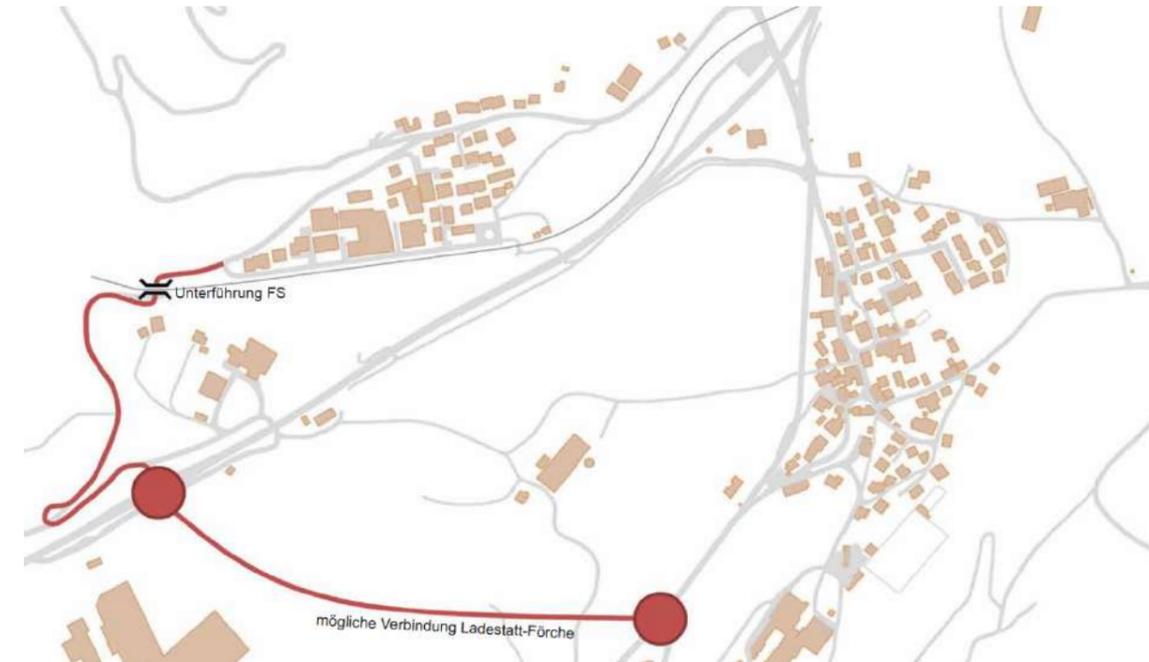
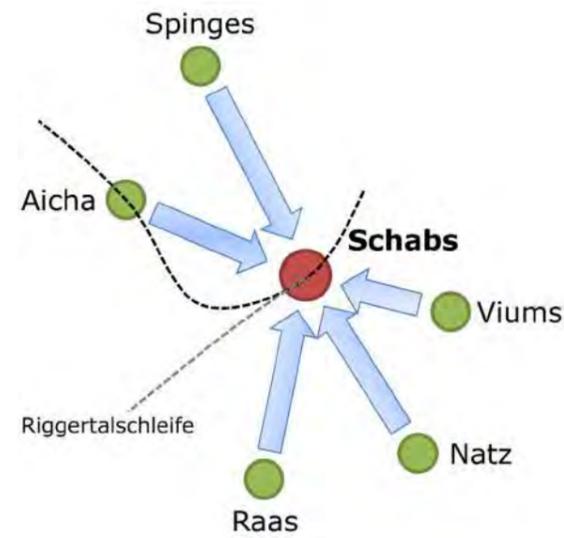
PRÄMISSE_MASTERPLAN SCHABS_MOBILITÄTSCENTRUM

GESAMTVISION FÜR DIE ENTWICKLUNG EINES DORFES 2021

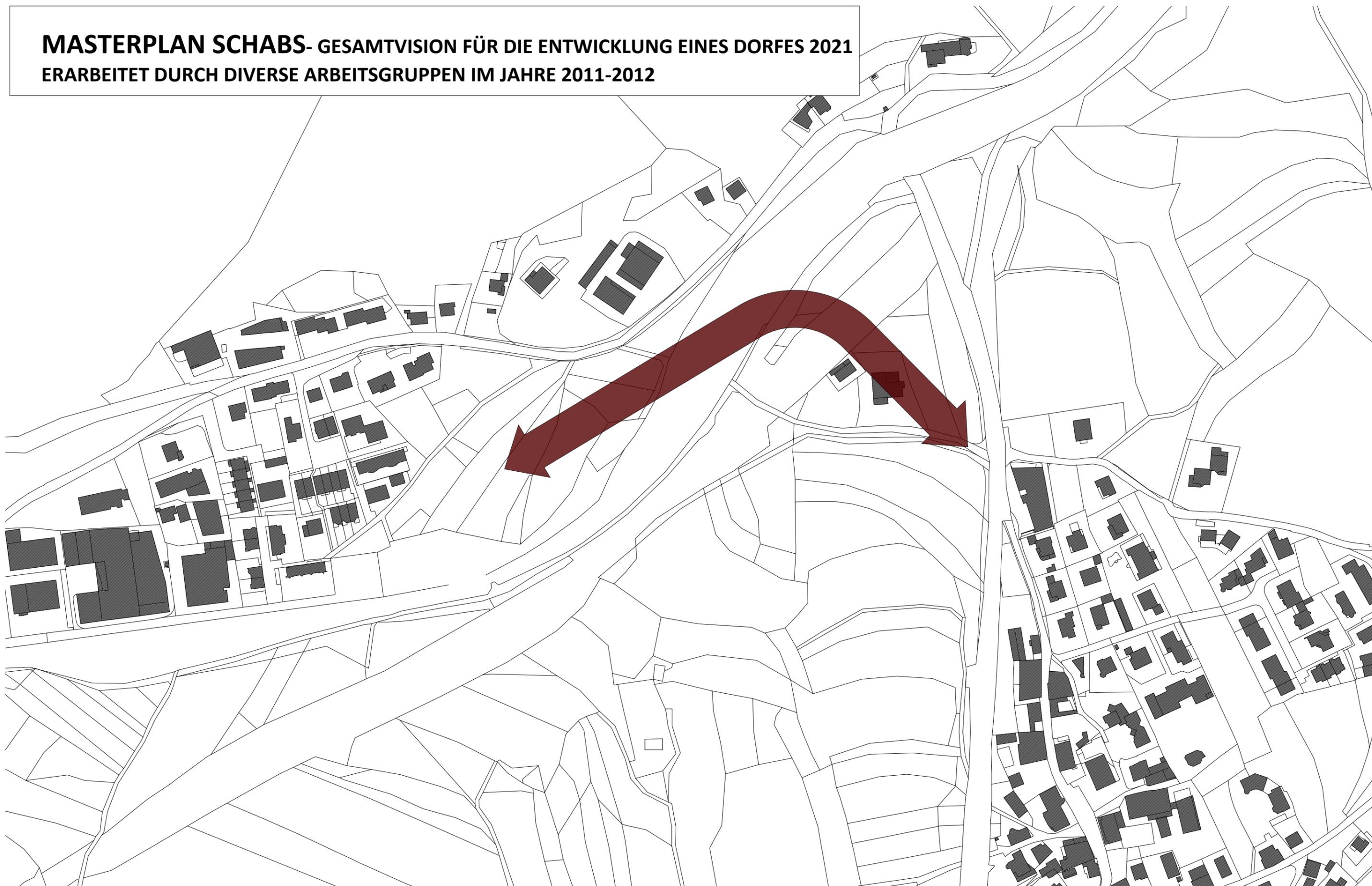
ERARBEITET DURCH DIVERSE ARBEITSGRUPPEN IM JAHRE 2011-2012



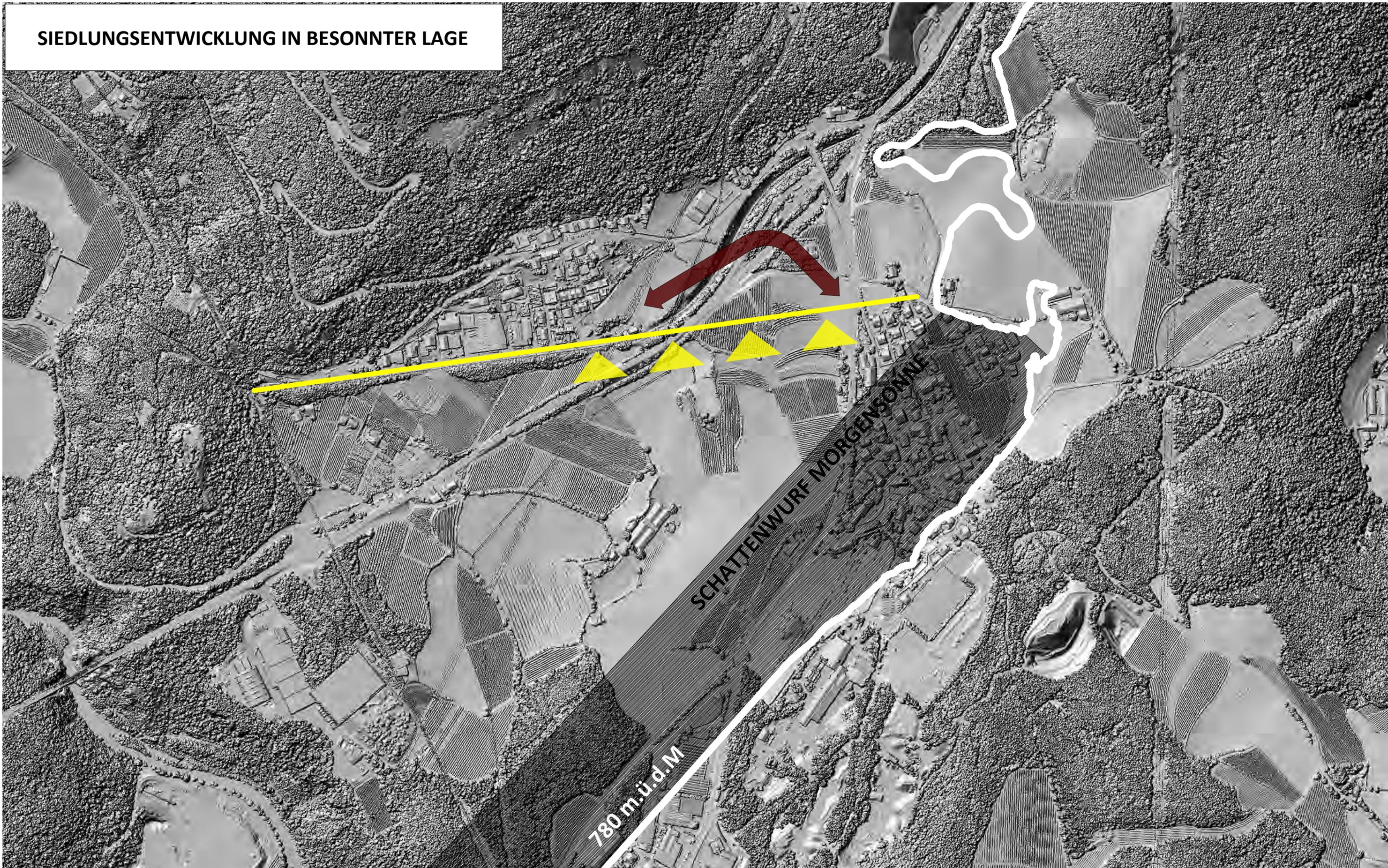
„Schabs 2021“ - Die Orte Schabs. Ein Dorf 2021
Schlussbericht zum Projekt für die Gemeinde Schabs 2011|2012

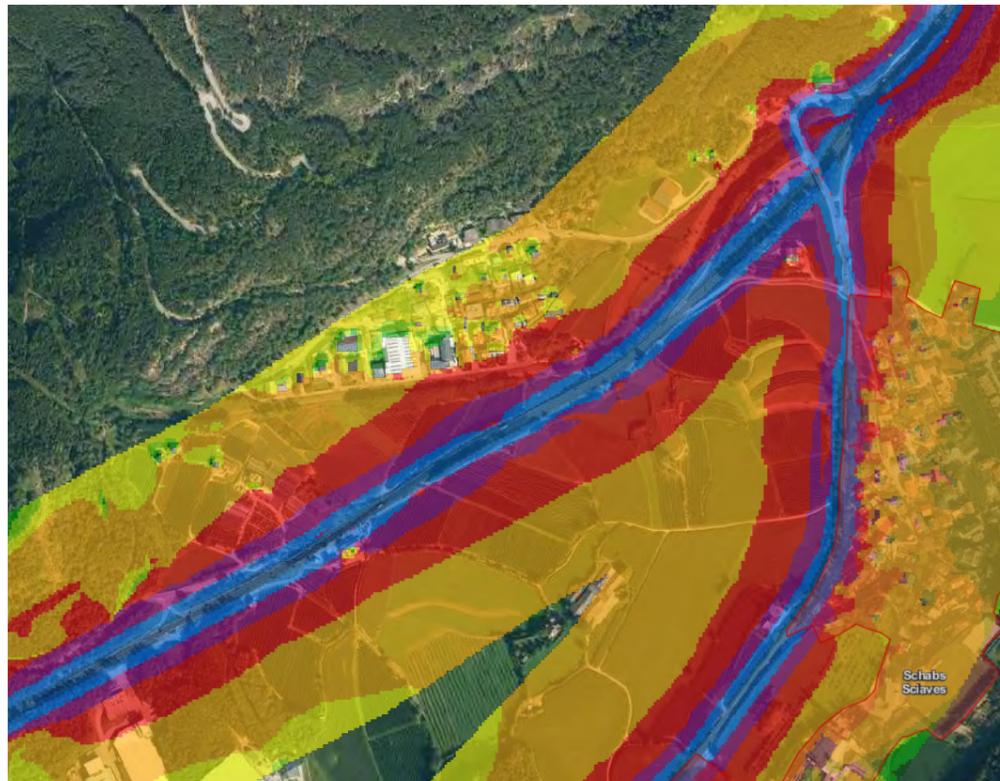


MASTERPLAN SCHABS- GESAMTVISION FÜR DIE ENTWICKLUNG EINES DORFES 2021
ERARBEITET DURCH DIVERSE ARBEITSGRUPPEN IM JAHRE 2011-2012

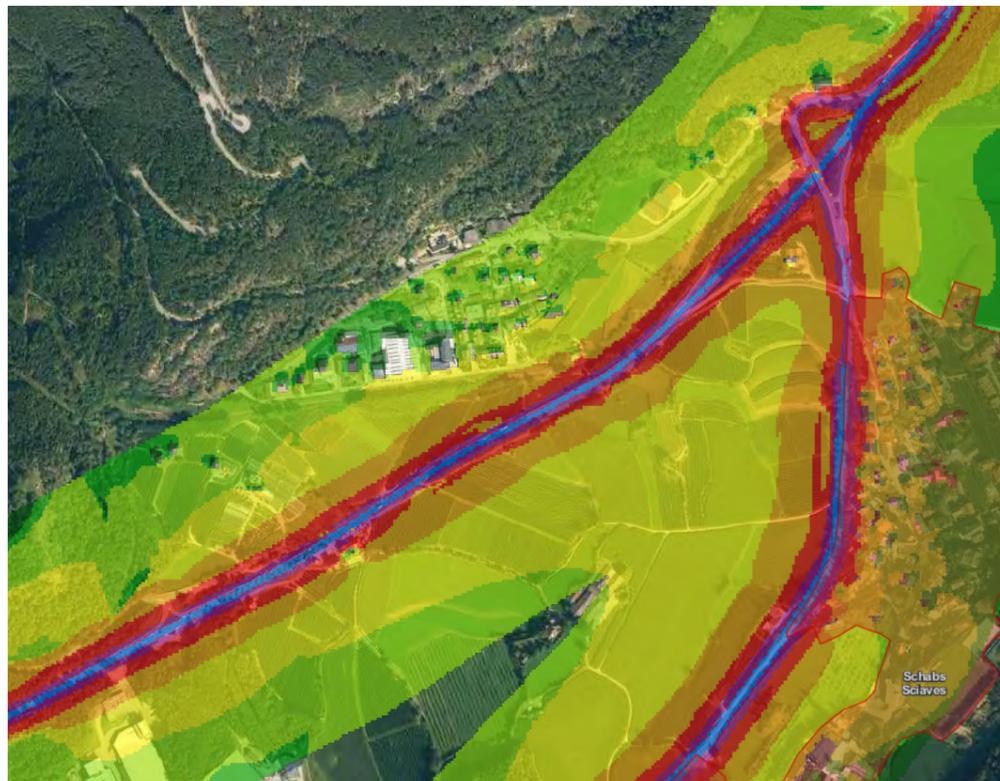


SIEDLUNGSENTWICKLUNG IN BESONNTER LAGE





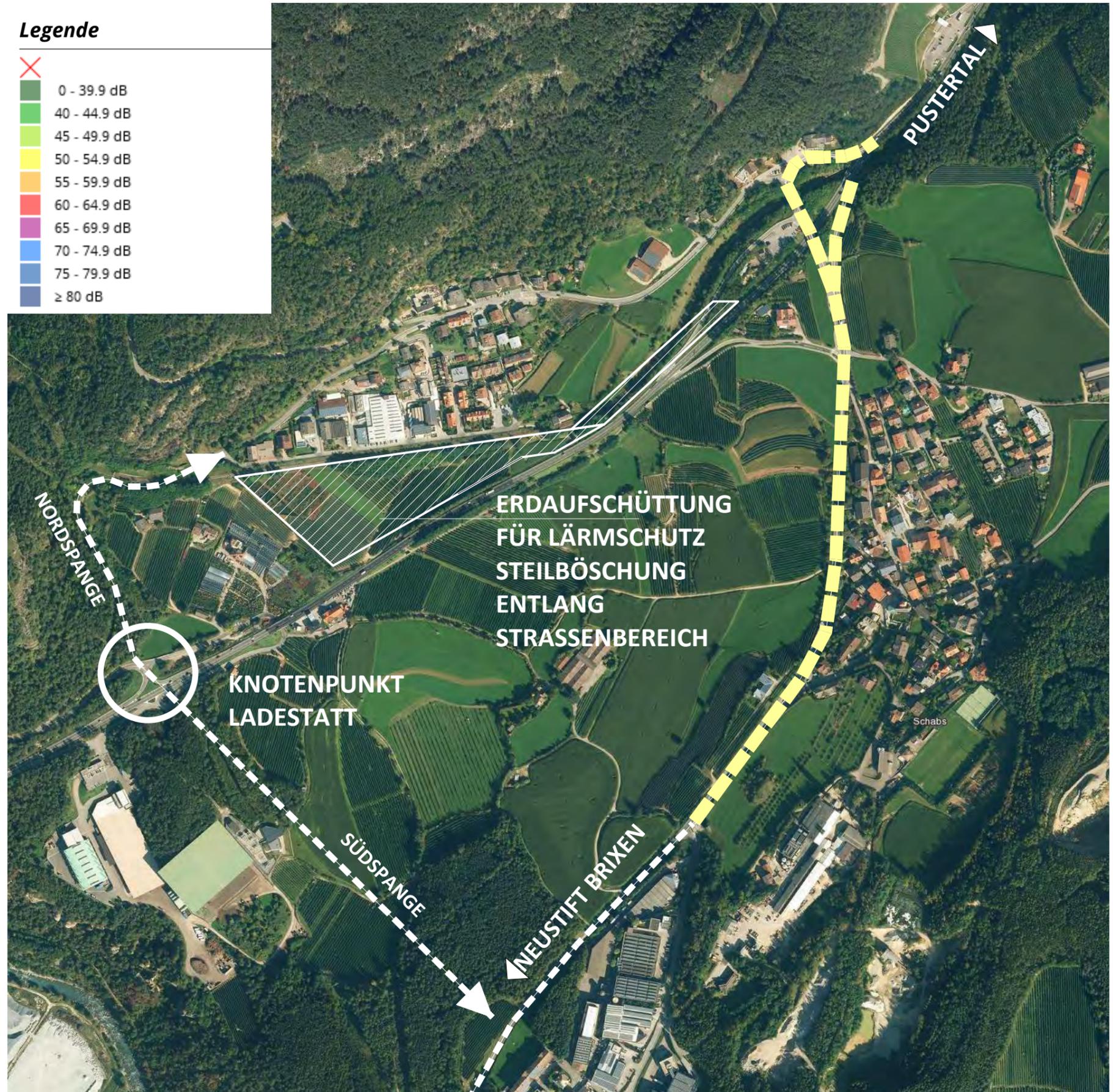
5.1 **LÄRMBELASTUNG TAG**
Maßstab: 1:10000



5.2 **LÄRMBELASTUNG NACHT**
Maßstab: 1:10000

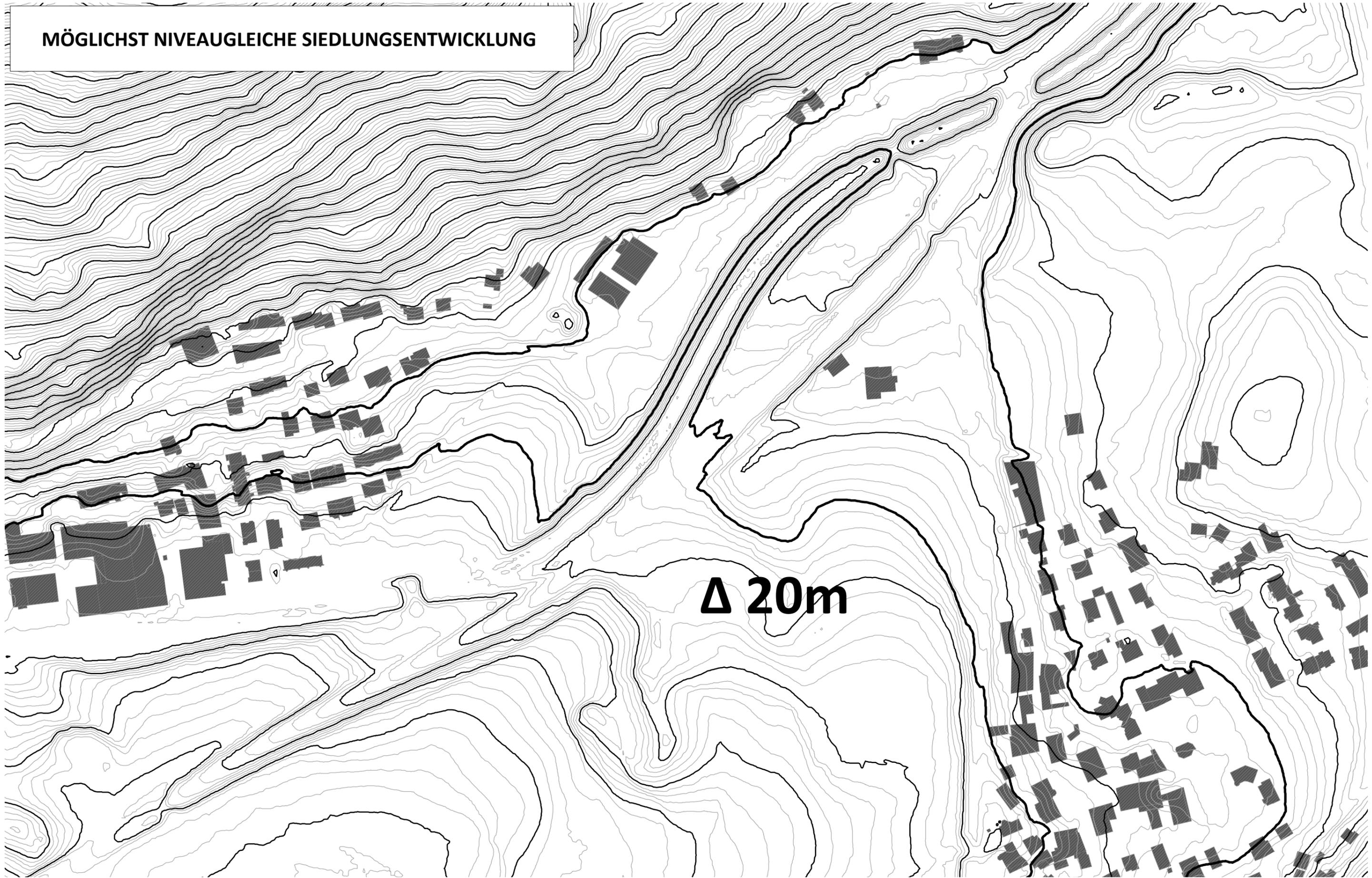
Legende

- ✗
- 0 - 39.9 dB
- 40 - 44.9 dB
- 45 - 49.9 dB
- 50 - 54.9 dB
- 55 - 59.9 dB
- 60 - 64.9 dB
- 65 - 69.9 dB
- 70 - 74.9 dB
- 75 - 79.9 dB
- ≥ 80 dB



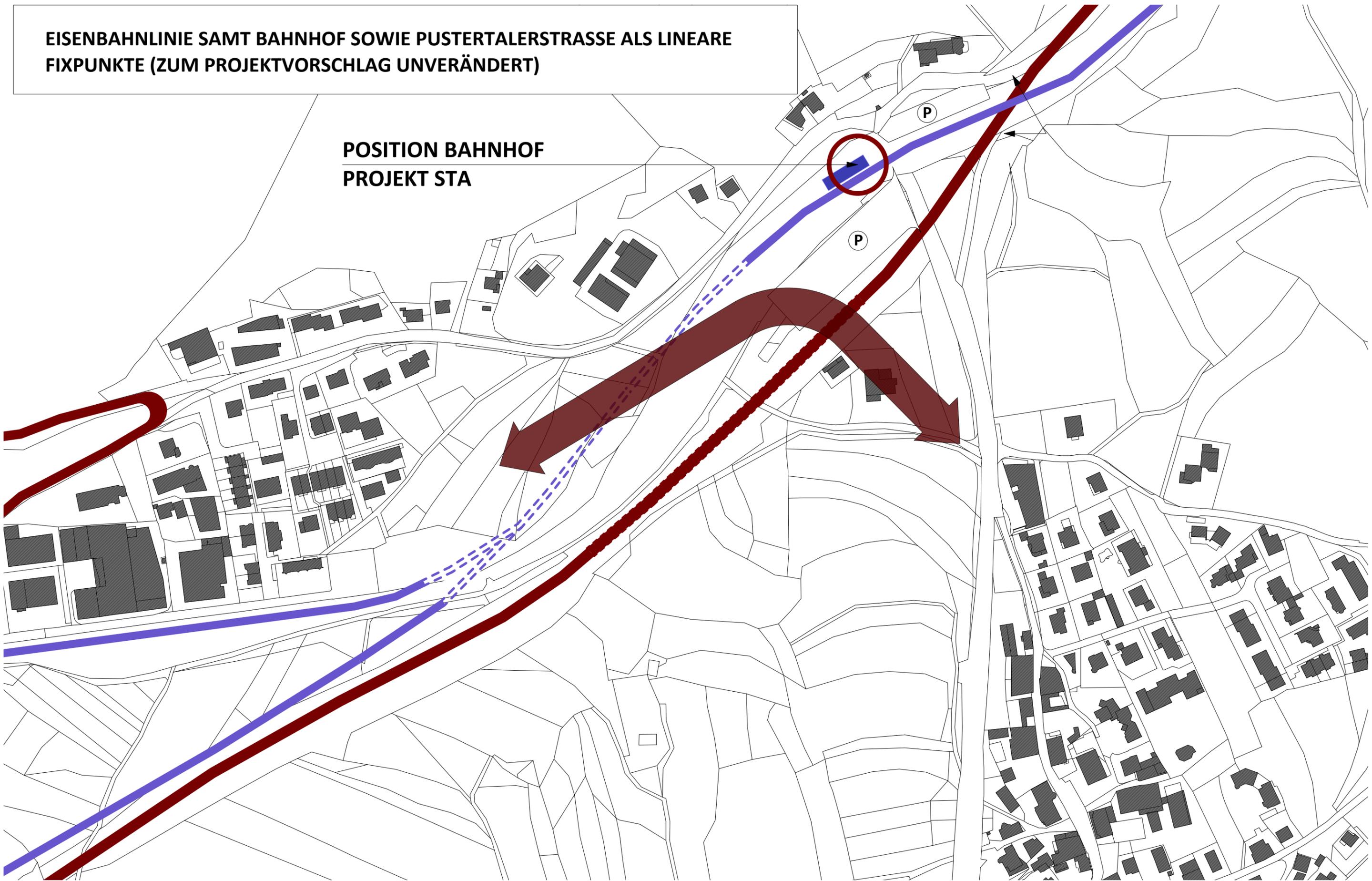
5.0 **LS-SCHABS- ZÄSUR IN DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG**
Maßstab: 1:6000

MÖGLICHST NIVEAUGLEICHE SIEDLUNGSENTWICKLUNG



EISENBAHNLINIE SAMT BAHNHOF SOWIE PUSTERTALERSTRASSE ALS LINEARE
FIXPUNKTE (ZUM PROJEKTVORSCHLAG UNVERÄNDERT)

POSITION BAHNHOF
PROJEKT STA

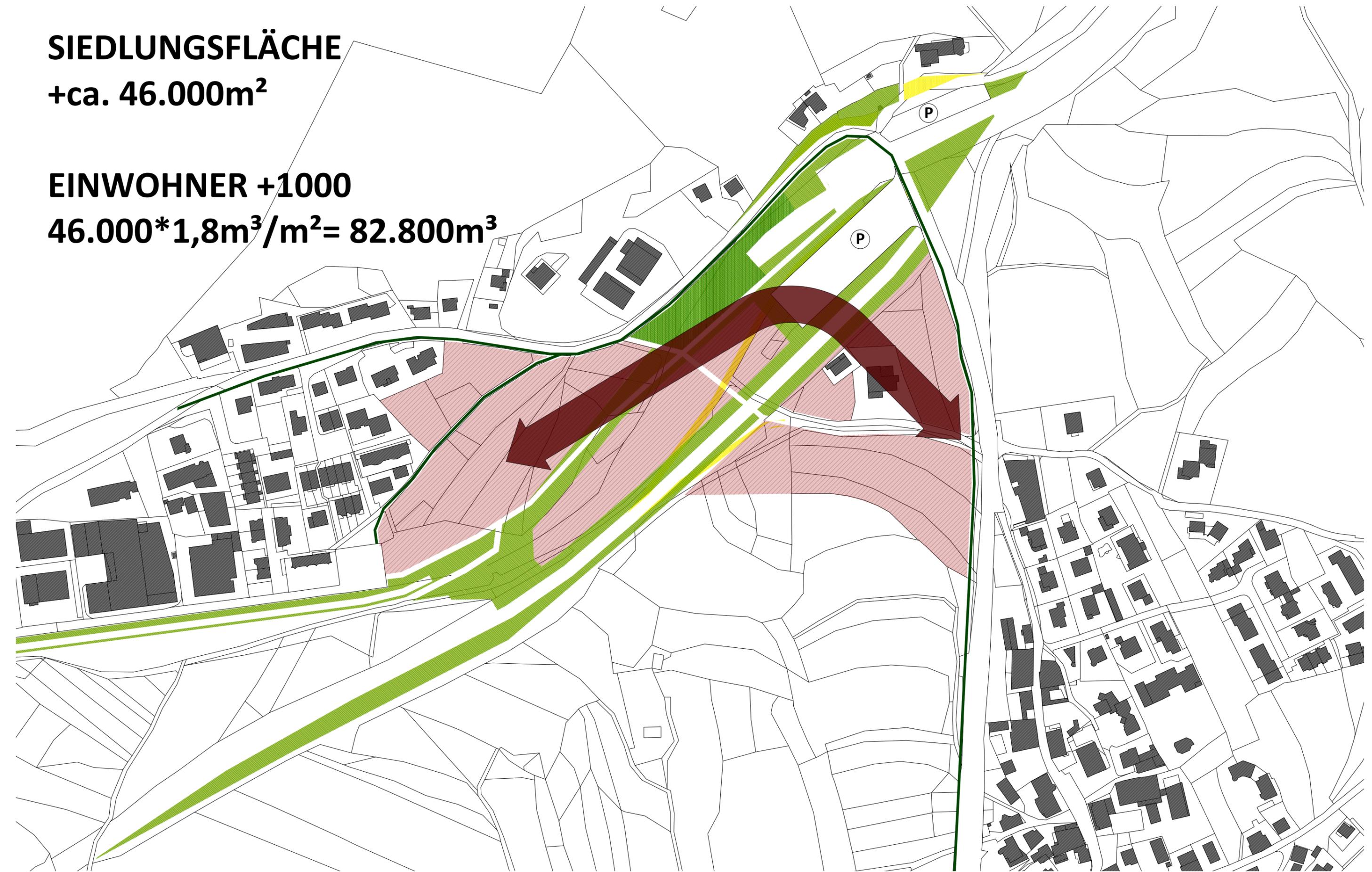


SIEDLUNGSFLÄCHE

+ca. 46.000m²

EINWOHNER +1000

$46.000 * 1,8m^3/m^2 = 82.800m^3$

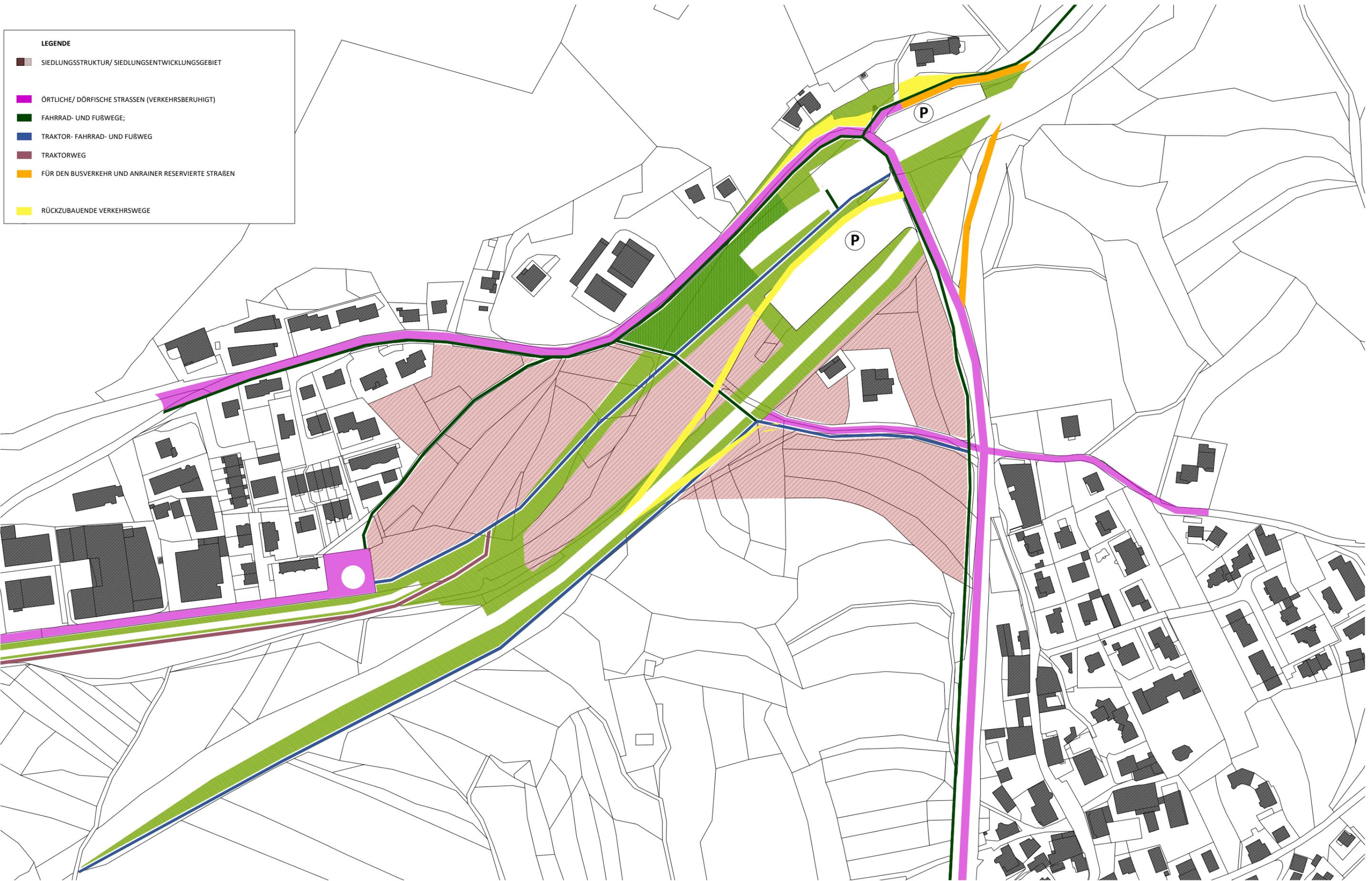


KINDERSPIELPLATZ
CAMPO GIOCHI



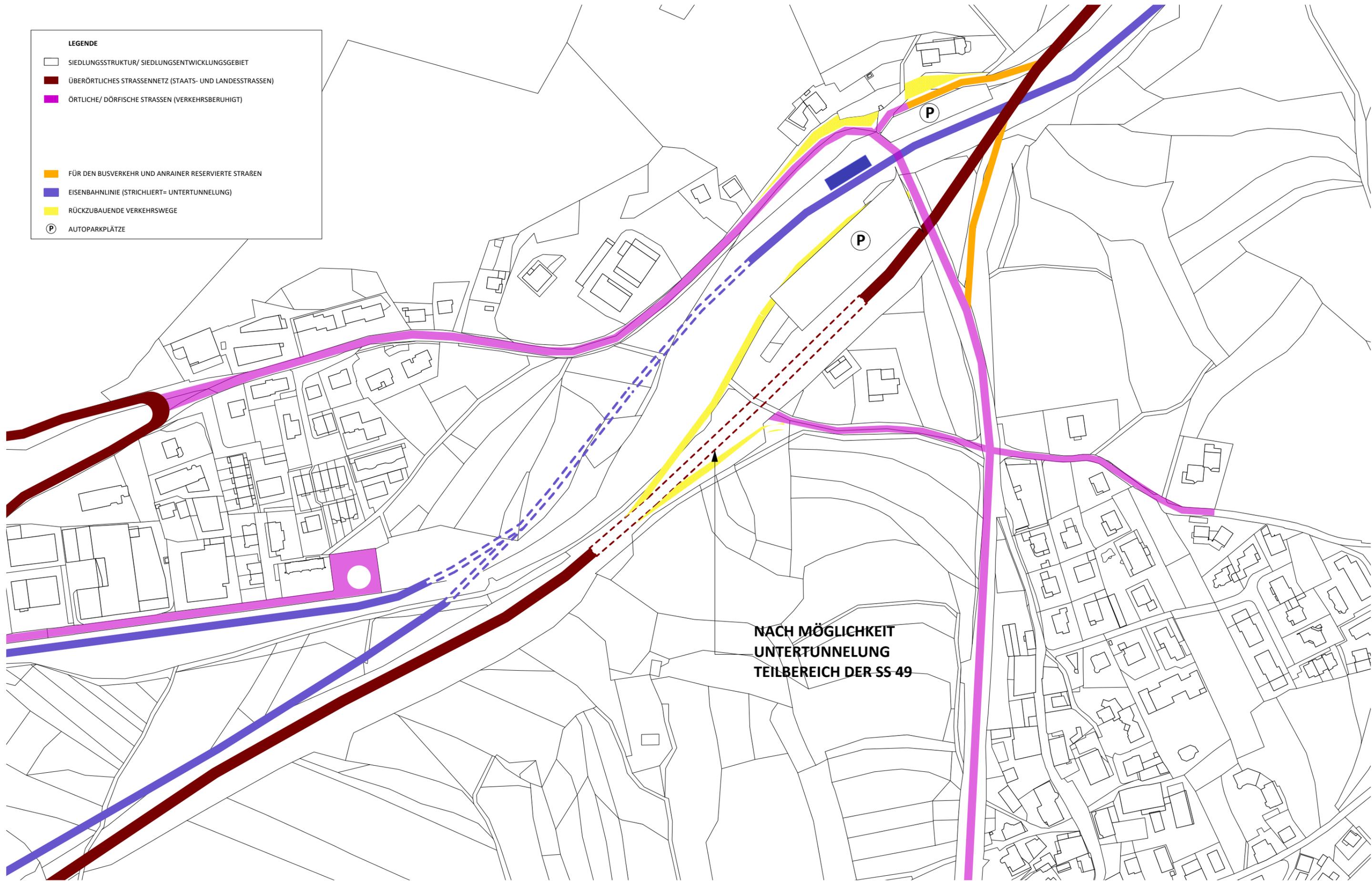
LEGENDE

- SIEDLUNGSSTRUKTUR/ SIEDLUNGSENTWICKLUNGSGEBIET
- ÖRTLICHE/ DÖRFISCHE STRASSEN (VERKEHRSBERUHIGT)
- FAHRRAD- UND FUßWEGE;
- TRAKTOR- FAHRRAD- UND FUßWEG
- TRAKTORWEG
- FÜR DEN BUSVERKEHR UND ANRAINER RESERVIERTEN STRASSEN
- RÜCKZUBAUENDE VERKEHRSWEGE



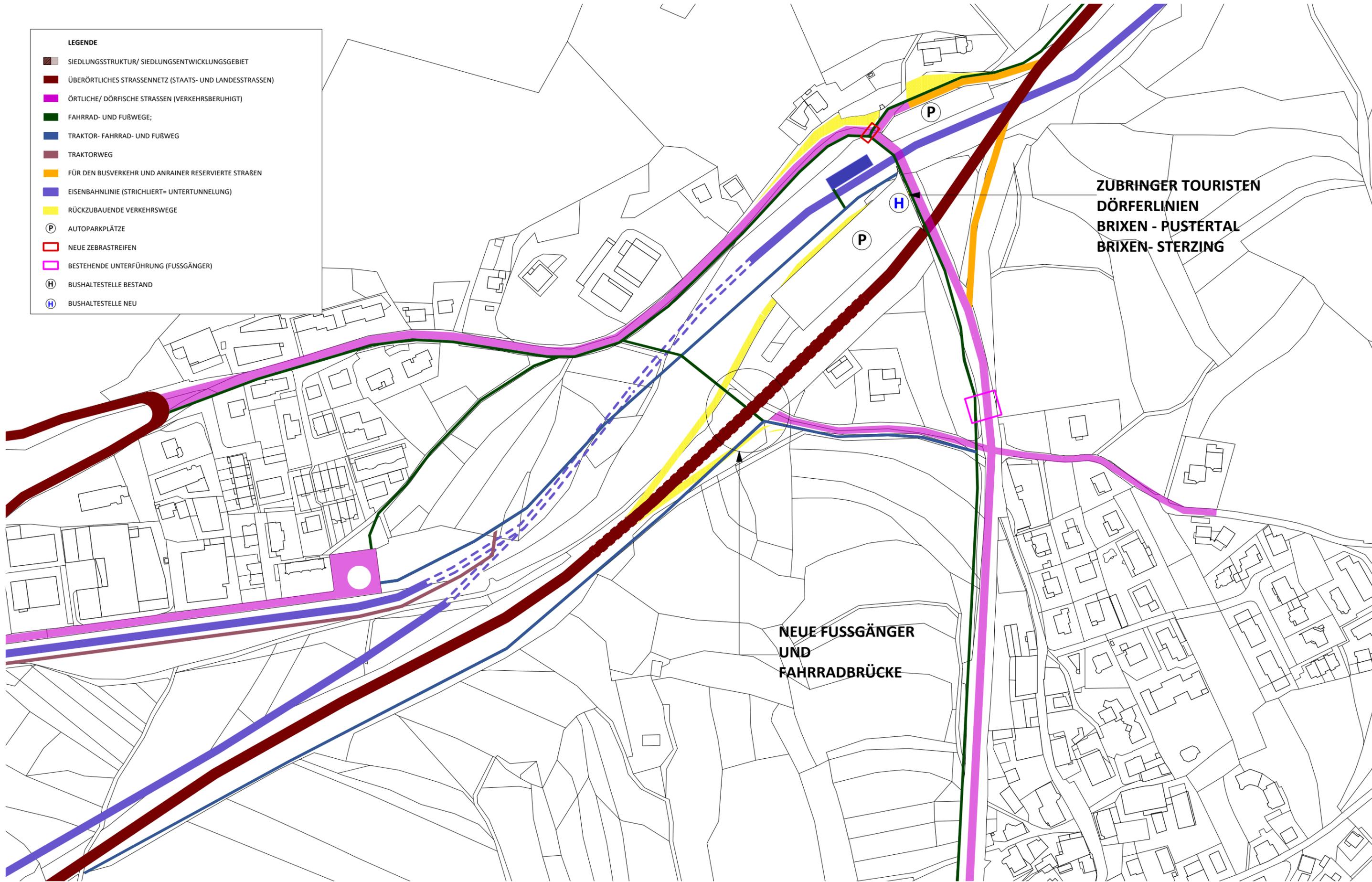
LEGENDE

-  SIEDLUNGSSTRUKTUR/ SIEDLUNGSENTWICKLUNGSGEBIET
-  ÜBERÖRTLICHES STRASSENNETZ (STAATS- UND LANDESSTRASSEN)
-  ÖRTLICHE/ DÖRFISCHE STRASSEN (VERKEHRSBERUHGIGT)
-  FÜR DEN BUSVERKEHR UND ANRAINER RESERVIERTE STRAßEN
-  EISENBAHNLINIE (STRICHLIERT= UNTERTUNNELUNG)
-  RÜCKZUBAUENDE VERKEHRSWEGE
-  AUTOPARKPLÄTZE



**NACH MÖGLICHKEIT
UNTERTUNNELUNG
TEILBEREICH DER SS 49**

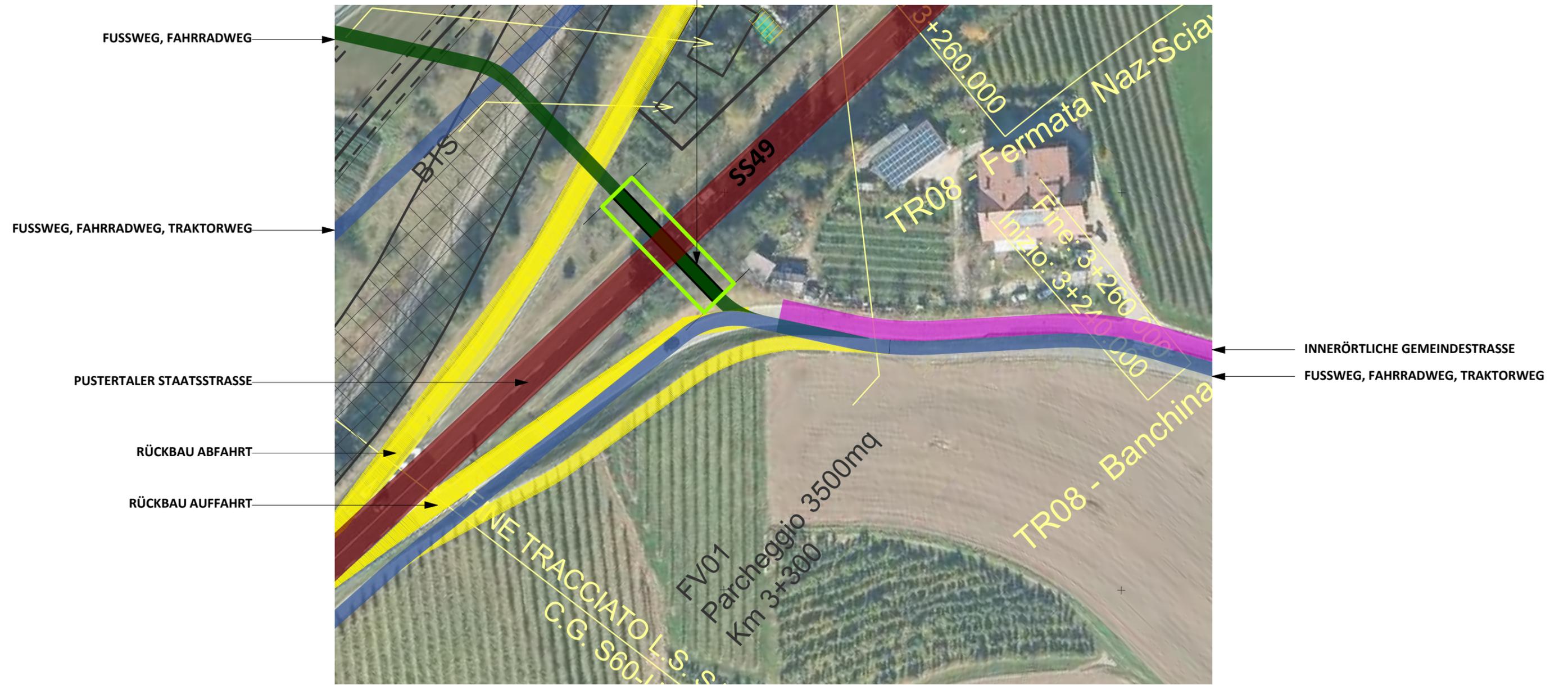
- LEGENDE**
- SIEDLUNGSSTRUKTUR/ SIEDLUNGSENTWICKLUNGSGEBIET
 - ÜBERÖRTLICHES STRASSENNETZ (STAATS- UND LANDESSTRASSEN)
 - ÖRTLICHE/ DÖRFISCHE STRASSEN (VERKEHRSBERUHIGT)
 - FAHRRAD- UND FUßWEGE;
 - TRAKTOR- FAHRRAD- UND FUßWEG
 - TRAKTORWEG
 - FÜR DEN BUSVERKEHR UND ANRAINER RESERVIERT STRASSEN
 - EISENBAHNLINIE (STRICHLIERT= UNTERTUNNELUNG)
 - RÜCKZUBAUENDE VERKEHRSWEGE
 - P AUTOPARKPLÄTZE
 - NEUE ZEBRASTREIFEN
 - BESTEHENDE UNTERFÜHRUNG (FUSSGÄNGER)
 - H BUSHALTESTELLE BESTAND
 - H BUSHALTESTELLE NEU



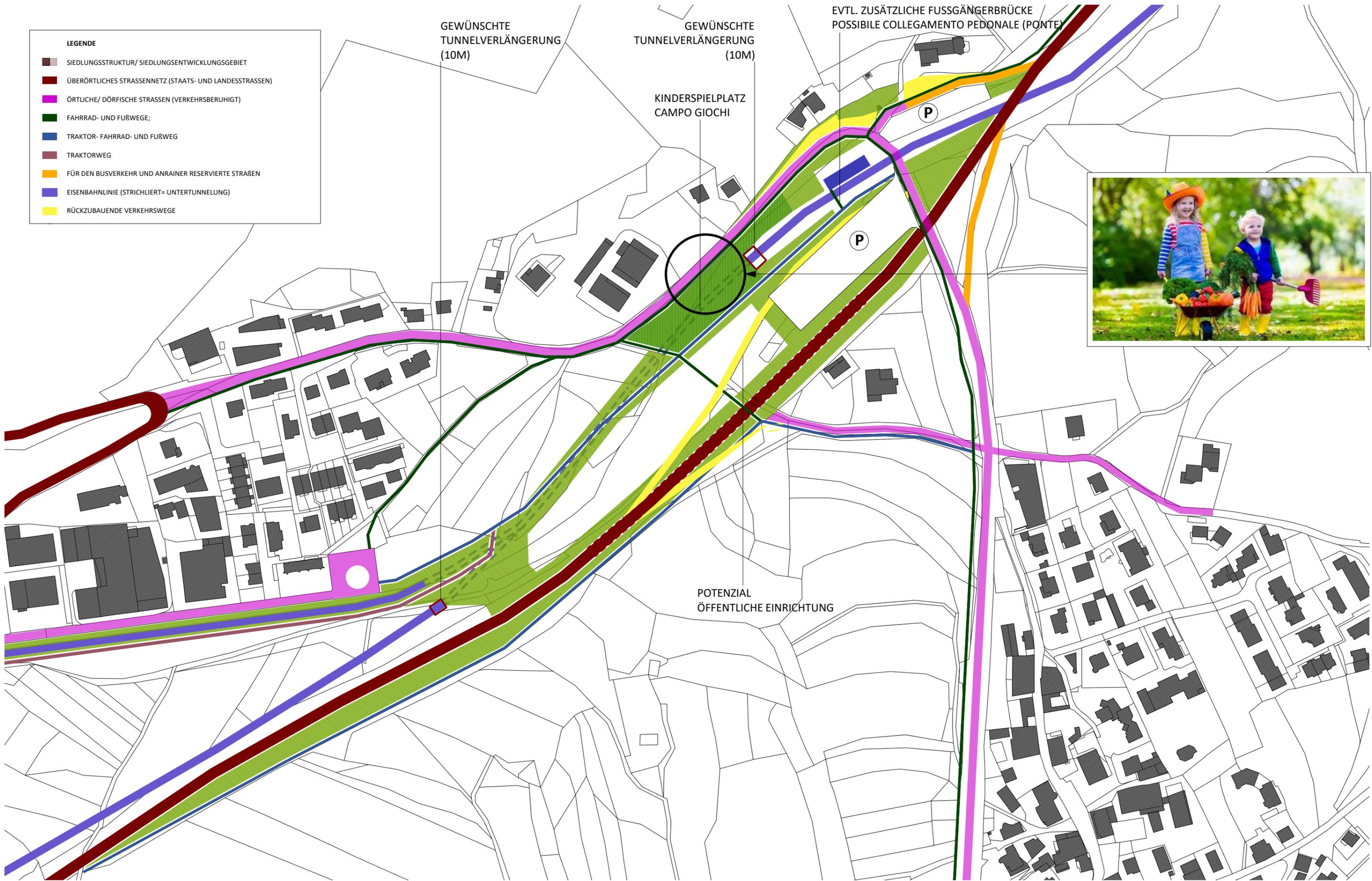
**ZUBRINGER TOURISTEN
DÖRFERLINIEN
BRIXEN - PUSTERTAL
BRIXEN- STERZING**

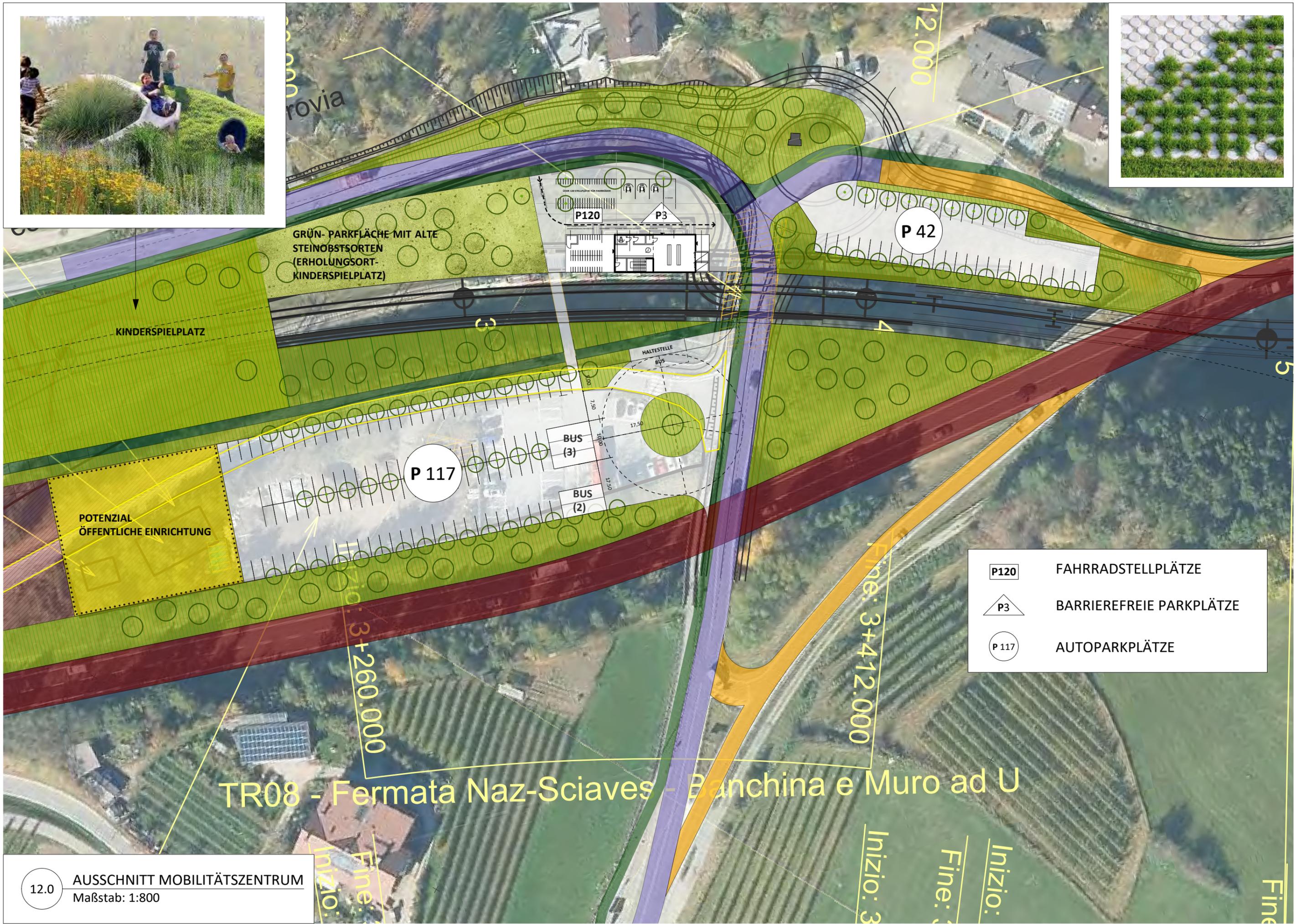
**NEUE FUSSGÄNGER
UND
FAHRRADBRÜCKE**

NEUE FUSSGÄNGER UND FAHRRADBRÜCKE ÜBER STAATSSTRASSE ALS DIREKTE UND EFFIZIENTE MOBILITÄTSACHSE ZWISCHEN "RAUT-SCHABS"



- LEGENDE**
- SIEDLUNGSSTRUKTUR/ SIEDLUNGSENTWICKLUNGSGEBIET
 - ÜBERÖRTLICHES STRASSENNETZ (STAATS- UND LANDESSTRASSEN)
 - ÖRTLICHE/ DÖRFISCHE STRASSEN (VERKEHRSBERUHIGT)
 - FAHRRAD- UND FUßWEGE;
 - TRAKTOR- FAHRRAD- UND FUßWEG
 - TRAKTORWEG
 - FÜR DEN BUSVERKEHR UND ANRAINER RESERVIERT STRASSEN
 - EISENBÄHNLINE (STRICHLIERT= UNTERTUNNELUNG)
 - RÜCKZUBAUENDE VERKEHRSWEGE





GRÜN- PARKFLÄCHE MIT ALTE
STEINOBSTSORTEN
(ERHOLUNGSORT-
KINDERSPIELPLATZ)

KINDERSPIELPLATZ

POTENZIAL
ÖFFENTLICHE EINRICHTUNG

BUS
(3)

BUS
(2)

HALTESTELLE
BUS

P 117

P 42

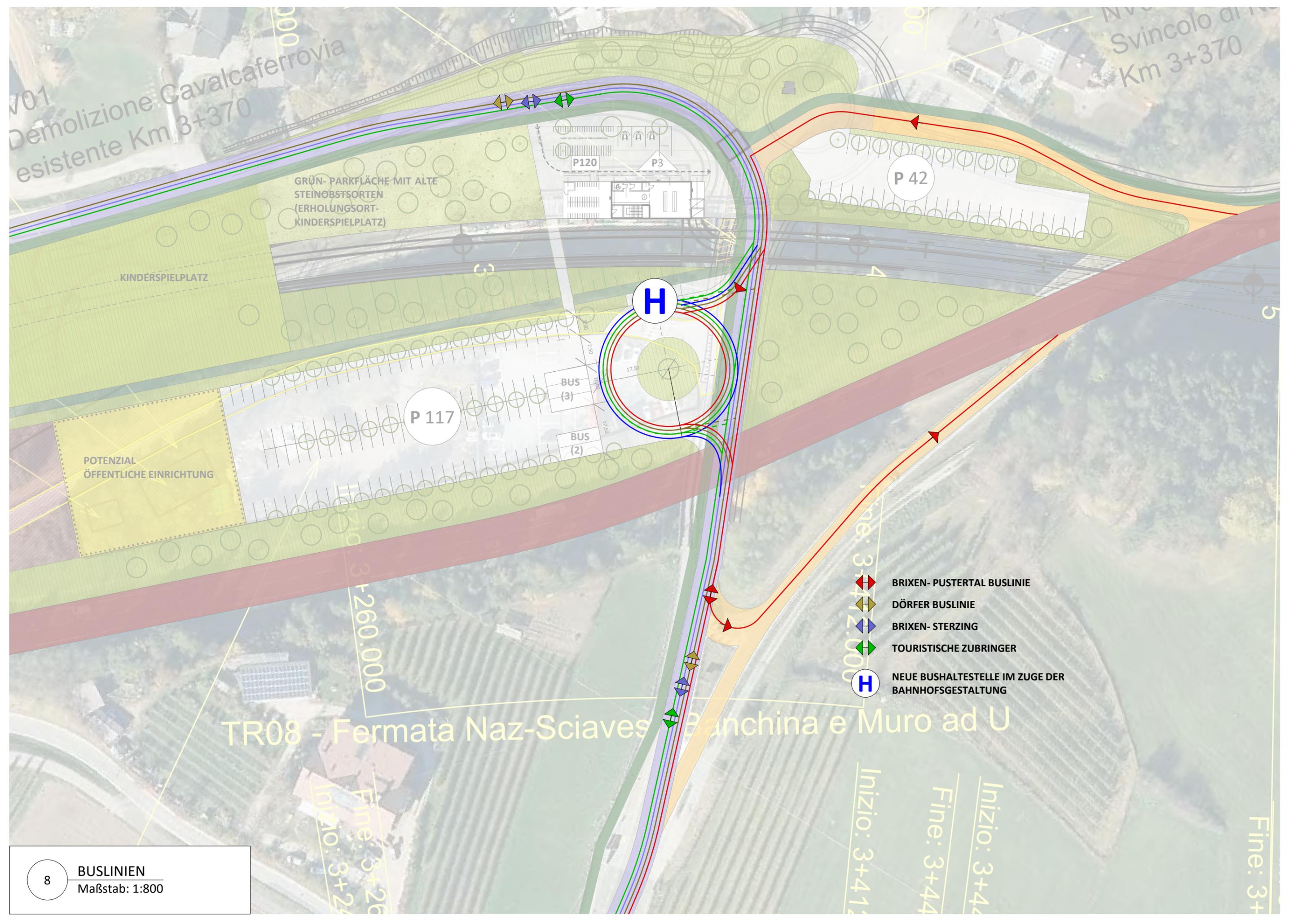
P120

P3

	FAHRRADSTELLPLÄTZE
	BARRIEREFREIE PARKPLÄTZE
	AUTOPARKPLÄTZE

TR08 - Fermata Naz-Sciaves - Banchina e Muro ad U

Inizio: 3+260.000
Fine: 3+412.000
Inizio: 3
Fine: 3
Inizio: 3
Fine: 3
Inizio: 3
Fine: 3



Demolizione Cavalcaferrovia
esistente Km 3+370

Svincolo di
Km 3+370

GRÜN- PARKFLÄCHE MIT ALTE
STEINOBSTSORTEN
(ERHOLUNGORT-
KINDERSPIELPLATZ)

KINDERSPIELPLATZ

H

P 42

P 117

BUS
(3)

BUS
(2)

POTENZIAL
ÖFFENTLICHE EINRICHTUNG

- BRIXEN- PUSTERTAL BUSLINIE
- DÖRFER BUSLINIE
- BRIXEN- STERZING
- TOURISTISCHE ZUBRINGER
- NEUE BUSHALTESTELLE IM ZUGE DER
BAHNHOFSGESTALTUNG

TR08 - Fermata Naz-Sciaves Banchina e Muro ad U

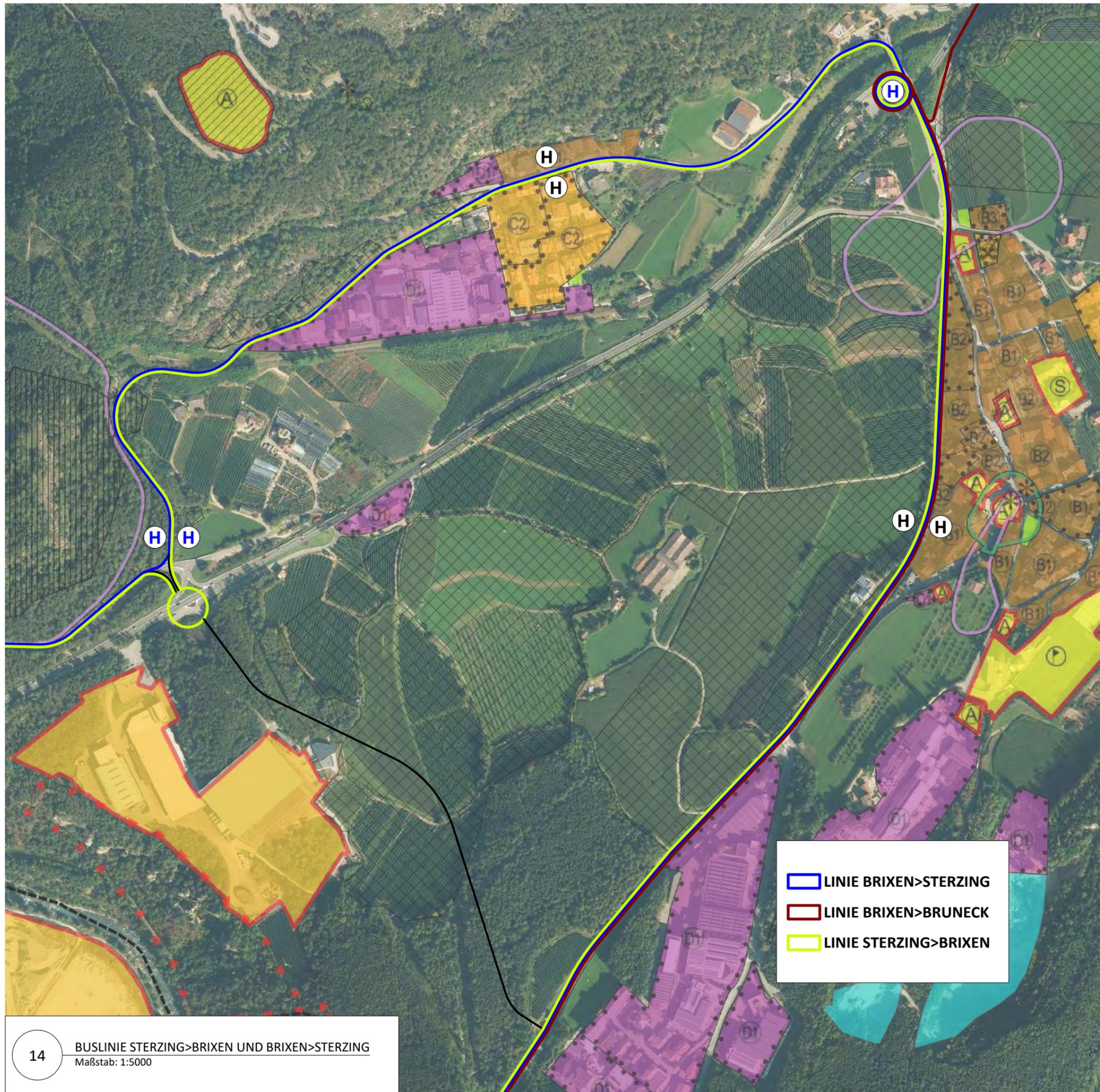
Inizio: 3+260.000
Fine: 3+260.000

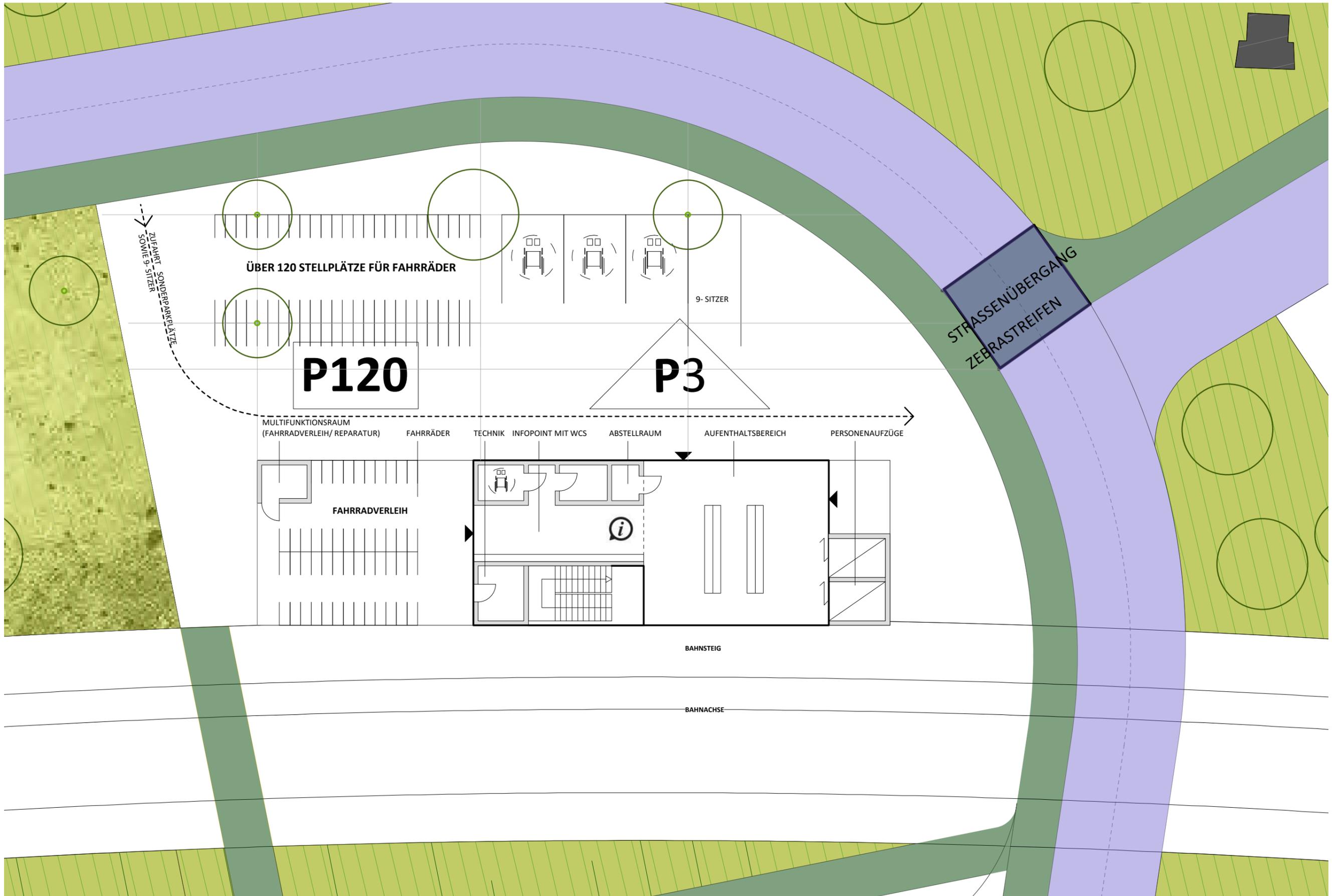
Inizio: 3+412.000

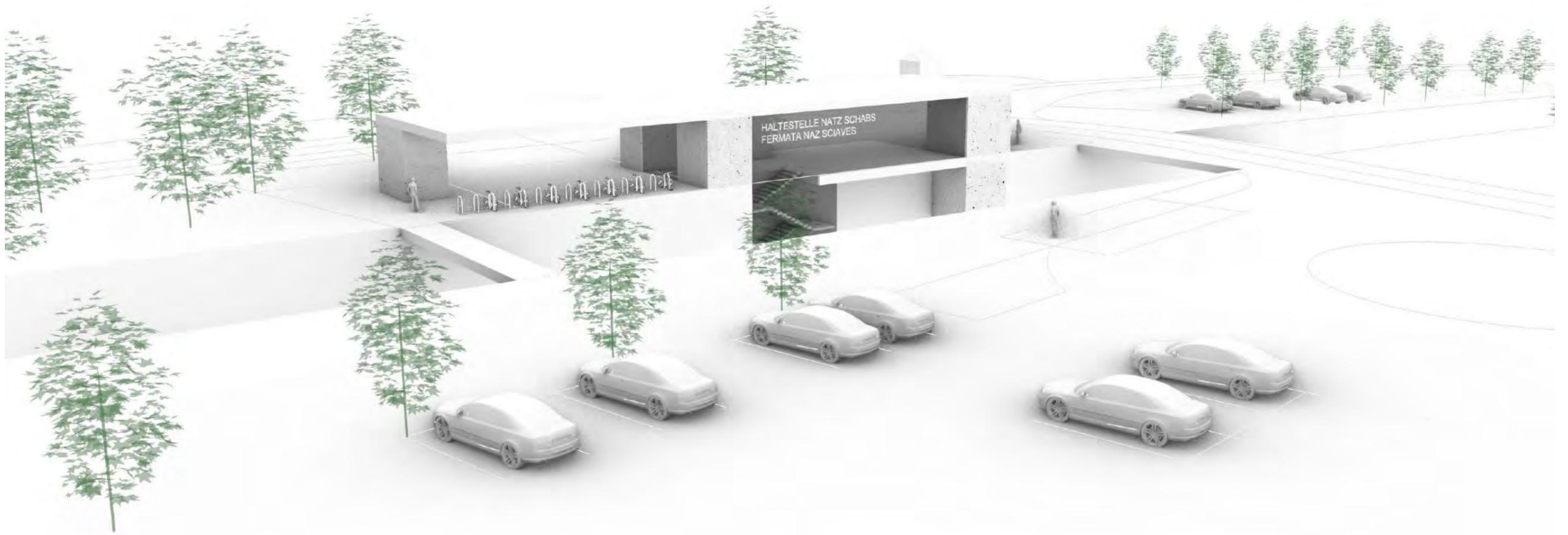
Fine: 3+440.000

Inizio: 3+440.000

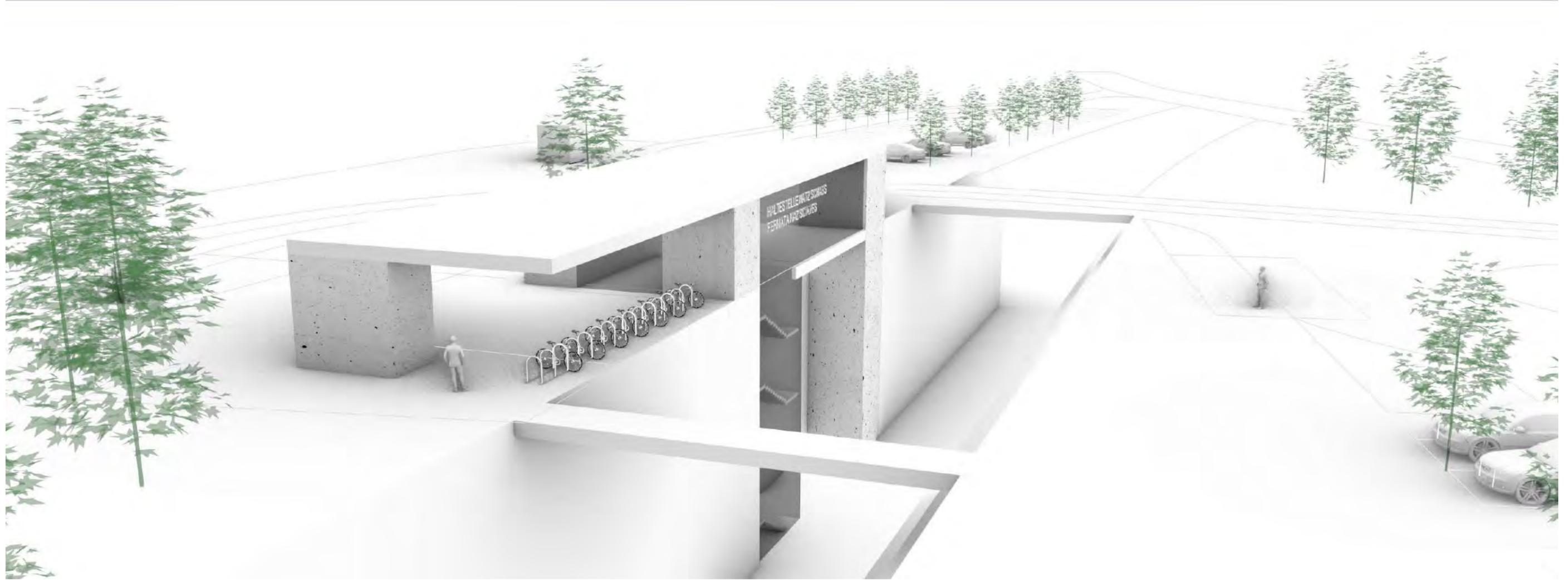
Fine: 3+440.000

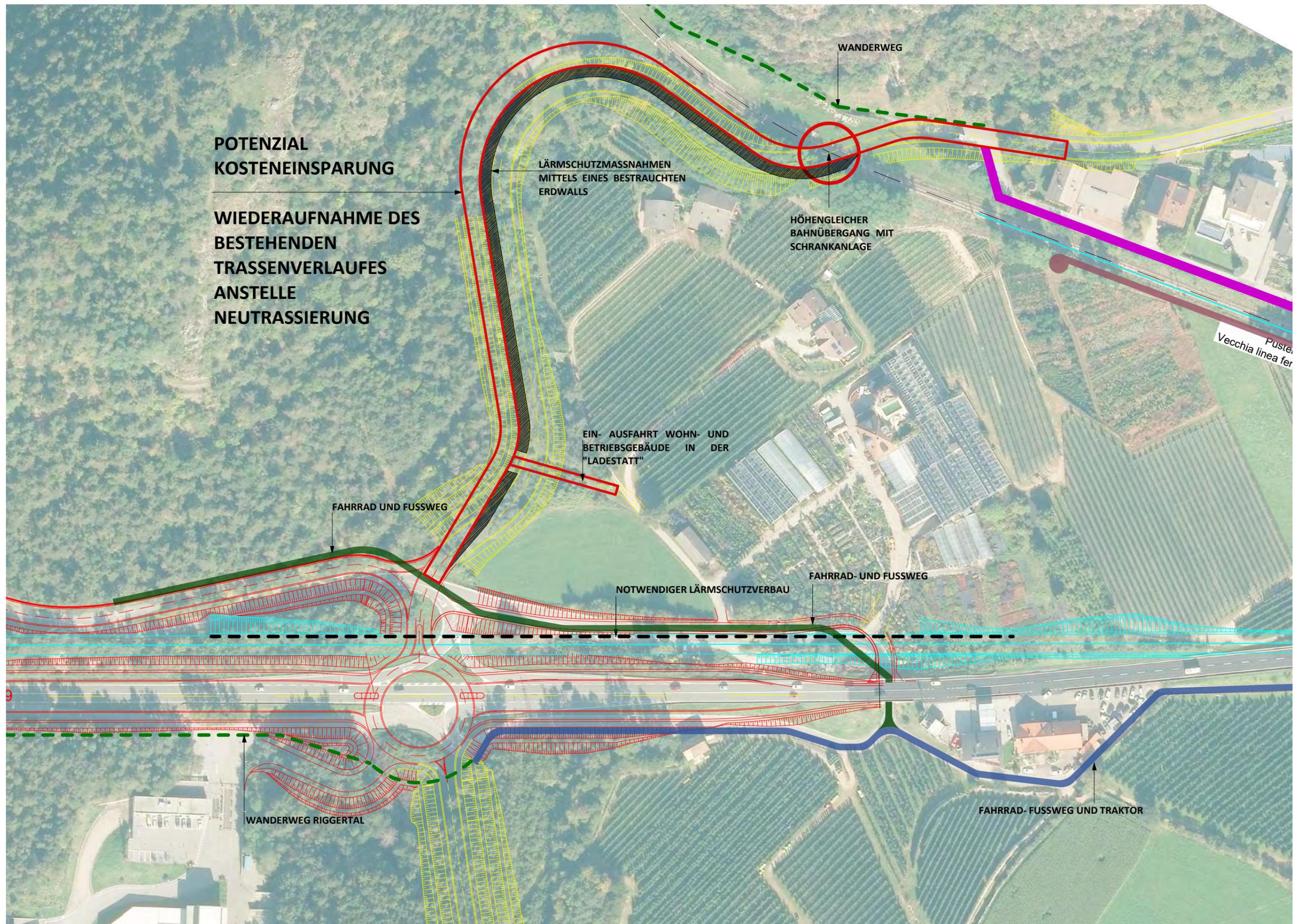












Studie Mobilität und Siedlungsentwicklung in Schabs

Zusammenfassung

Es wird vorausgeschickt, dass der Trassenverlauf für die Riggertalschleife, wie von der RFI vorgeschlagen; gänzlich übernommen wurde. Die gegenständliche Studie umfasst folgende drei Hauptpunkte:

1. Konzept für die zukünftige Mobilität beim neuen Bahnhof (neues Mobilitätszentrum Gemeinde Natz-Schabs)
2. Vorschläge für die Gestaltung des Bahnhofareal und Bahnhofgebäude sowie Verbesserungsvorschläge für die Bahnlinie sowie Straßen- und Wegenetz
3. Konzept für eine mögliche Siedlungsentwicklung von Schabs

Ad 1. Mobilität

- 1.1. Der Bahnhof wird das neue Zentrum für die gesamte Mobilität der Gemeinde Natz-Schabs. Hier führen alle Straßen und Wege der Ortschaft Schabs zusammen. In der Studie wird neben den Hauptstraßen auch das Netz der Fuß- und Radwege sowie die erforderlichen Feldzufahrten aufgezeigt.
- 1.2. Insbesondere soll ein neuer Fuß- und Radweg die bestehende südlichen Ausfahrtsrampe der SS49bis ersetzen und in weiteren Verlängerung durch eine schlichte Brücke über die SS49bis den Hauptort von Schabs mit dem Ortsteil Raut in direkter Linie verbinden.
- 1.3. Für den neuen Bahnhof enthält die Studie einen Gestaltungsvorschlag. Dabei wird der Vorplatz des Bahnhofs an dessen Nordseite, vorwiegend für den nichtmotorisierten Verkehr (Fußgänger und Radfahrer) reserviert. Hier sollen nur Fahrradabstellplätze sowie einige PKW-Stellplätze für Körperlich Beeinträchtigte Mitbürger vorgesehen werden. Der PKW-Parkplatz befindet sich hingegen in der Zwickelfläche zwischen neuer Bahnlinie und SS49bis

Ad 2. Verbesserung Bahnlinie und Straßen

- 2.1. Der neue Eisenbahntunnel soll an beiden Portalen um jeweils 10 m verlängert werden. Dies erhöht die Funktionalität am Sammelparkplatz beim Bahnhof bzw. ermöglicht eine saubere Überführung/Zufahrt des Traktorweges zu den Feldern südlich des Ortsteiles Raut zwischen den beiden Bahnlinien. Durch die Verlängerung am Westportal wird auch eine verbesserte Lärmtechnische Abschirmung durch mögliche Erdaufschüttungen und damit auch die Einbindung in die Landschaft erheblich verbessert.
- 2.2. Straßenknoten Ladestatt - Nord- und Südspange Schabs Die Errichtung des neuen vollwertigen Straßenknotens in der Ladestatt (Position so weit wie möglich entfernt von den bestehenden Gebäuden/Betrieben) und der neuen Straßenverbindungen (Süd- und Nordspange Schabs) sind wesentliche Voraussetzungen für eine mögliche nachhaltige Siedlungsentwicklung in Schabs. Ohne das Entfallen der beiden Westlichen Abfahrtsrampen der SS49bis kann keine Siedlungsentwicklung in diesem Bereich stattfinden und die Ortsteile von Schabs werden weiterhin durch diese Infrastrukturen getrennt bleiben. Dies ist nur durch die Realisierung der beiden neuen Straßenanbindungen im Süden bzw. Norden möglich.
- 2.3. Es sind folgende Lärmschutzmaßnahmen erforderlich:
Örtlichkeit Ladestatt: Eine durchgehende Lärmschutzwand entlang der Bahntrasse längs des neuen Knotenpunktes, welche die Einsichtigkeit von der SS49bis aus zum bestehenden Gartenbaubetrieb weiterhin garantiert Lärmschutzmaßnahmen in Form von bepflanzten Erddämmen entlang der geplanten Nordspange
Ortsteil Raut: Lärmschutz durch die Anhebung des natürlichen Geländes in den Feldern zwischen den beiden Bahnlinien von der Tankstelle bis zum geplanten Westportal der neuen Bahnlinie (Zugleich Schaffung einer nahegelegenen Ablagerungsfläche für das Aushubmaterial der Bahntunnels) Ortsteil Raut abschließend: dort wo der Lärmschutz durch die Anhebung des Geländes nicht ausreicht, sollen für den Ortsteil Raut zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen errichtet werden
Hauptort Schabs: Eventuelle Lärmschutzmaßnahmen entlang des oberen Teils der SS49bis
- 2.4. Die bestehende Bahnlinie von Rauth über Aicha nach Franzensfeste soll nach Möglichkeit rückgebaut und für die sanfte Mobilität als direkte Rad- und Wegebindung der Ortschaften genutzt werden können.

Ad 3. Siedlungsentwicklung Schabs

Das neue Mobilitätskonzept ermöglicht für die Ortschaft Schabs eine funktionelle nachhaltige zukünftige Siedlungsentwicklung, welche in der gegenständlichen Studie aufgezeigt wird. Insbesondere ist das Zusammenwachsen des Hauptortes Schabs und des Ortsteils Raut endlich möglich. Unentbehrlich für die Reduzierung des Verkehrsaufkommens entlang der bestehenden SS49 westlich vom Hauptort Schabs ist ebenfalls die Sperrung der Ostrampen von und zur Pustertaler Staatstraße, ÖPNV ausgenommen.

Als wesentlicher Bestandteil dieser Zusammenfassung sei vermerkt, dass die von den Baumaßnahmen betroffenen Eigentümern von Liegenschaften in Ihren Anliegen bestmöglich unterstützt und entsprechende Ausgleichsmaßnahmen und Entschädigungen getroffen werden.

LASSEN WIR DIE VISION EINES WIEDERVEREINTEN SCHABS

GEMEINSAM REALITÄT WERDEN

DANKE!



**GEMEINDE NATZ SCHABS
COMUNE DI NAZ SCIAVES**



architektgruber.com

RIGGERTALSCHLEIFE

STUDIE FÜR MOBILITÄT UND SIEDLUNGSENTWICKLUNG SCHABS

SCHWERPUNKT- KNOTEN BAHNHOF

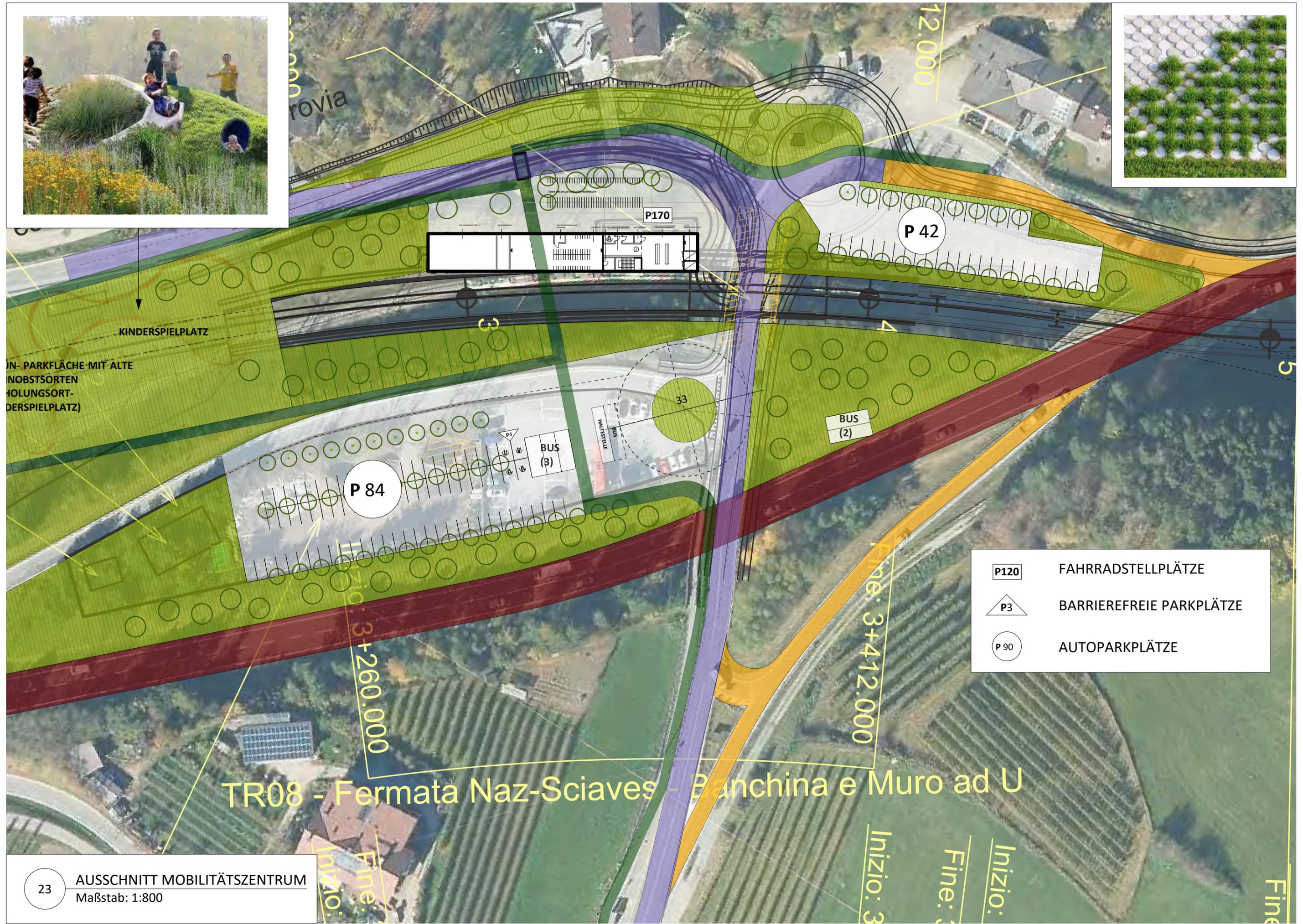
16 APRIL 2021



GEMEINDE NATZ SCHABS
COMUNE DI NAZ SCIAVES

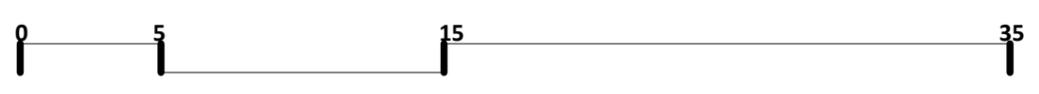
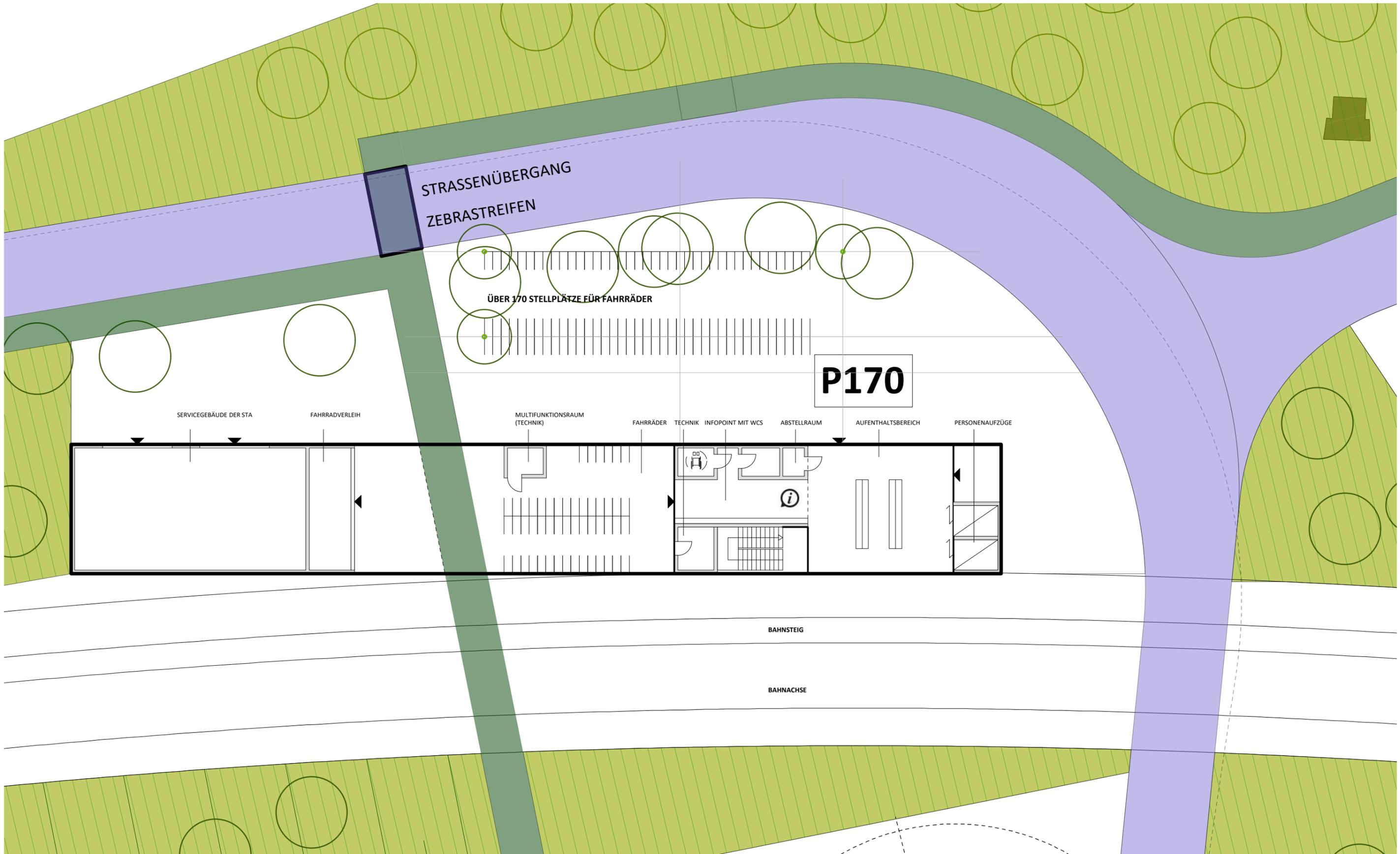


architektgruber.com

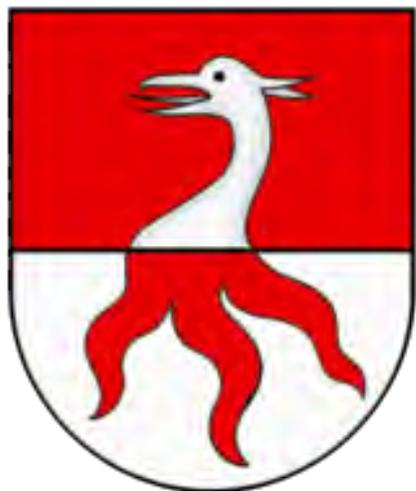


P120	FAHRRADSTELLPLÄTZE
P3	BARRIEREFREIE PARKPLÄTZE
P90	AUTOPARKPLÄTZE

TR08 - Fermata Naz-Sciaves - Banchina e Muro ad U



Landschaftliche Aufwertung Abschnitt Obere Ladestatt



Gemeinde Natz-Schabs
Comune di Naz Sciaves

Vorschlag landschaftliche Einbindung Büro INGENA

Vogelperspektive - Blickrichtung Süd-Westen



Die Aussicht: Blickrichtung Nord-Osten



Vogelperspektive - Blickrichtung Nord-Osten



Variantenvergleich

Vorprojekt Italferr (links)

Vorschlag INGENA (rechts)

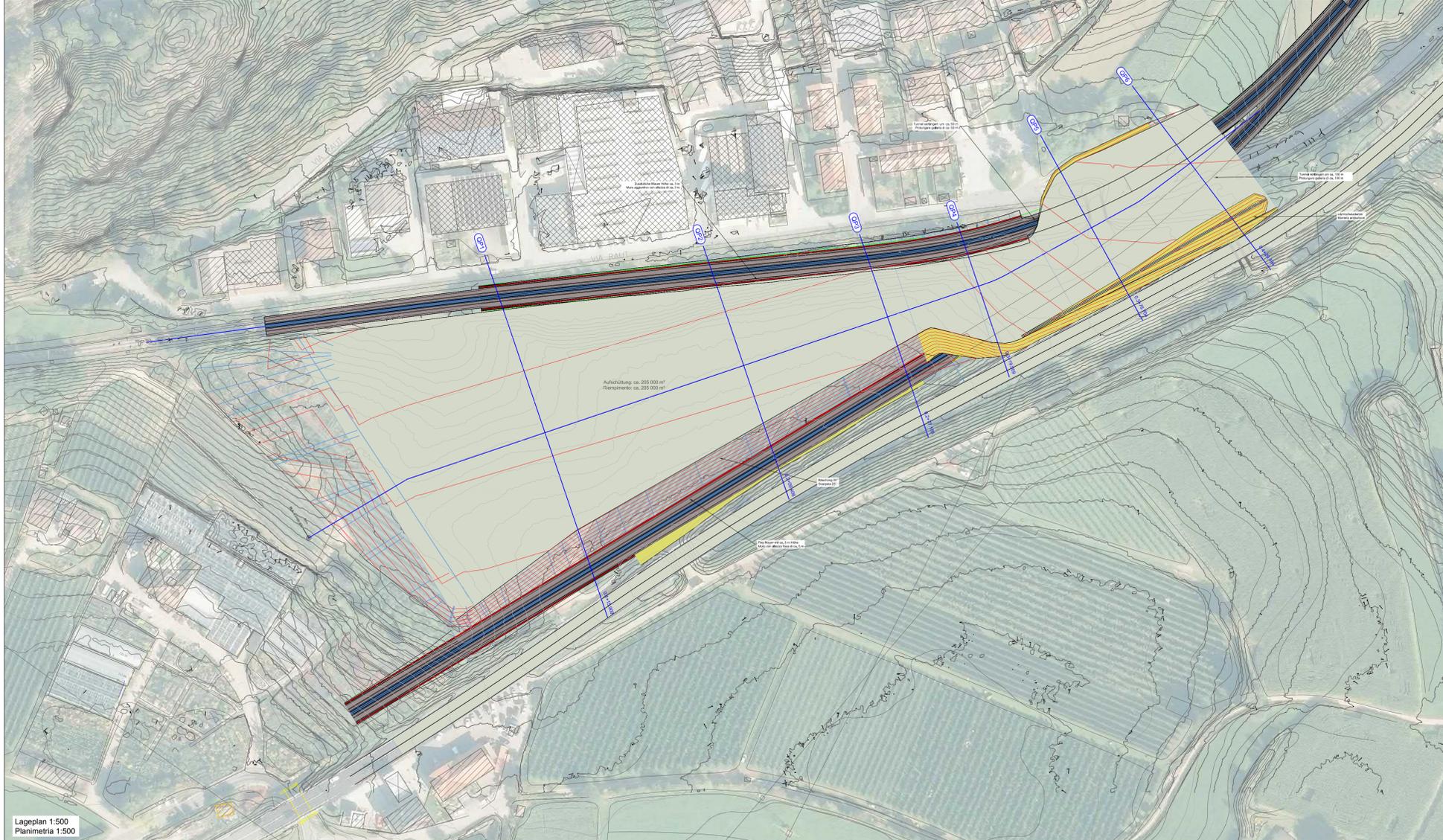
Vogelperspektive - Blickrichtung Süd-Westen



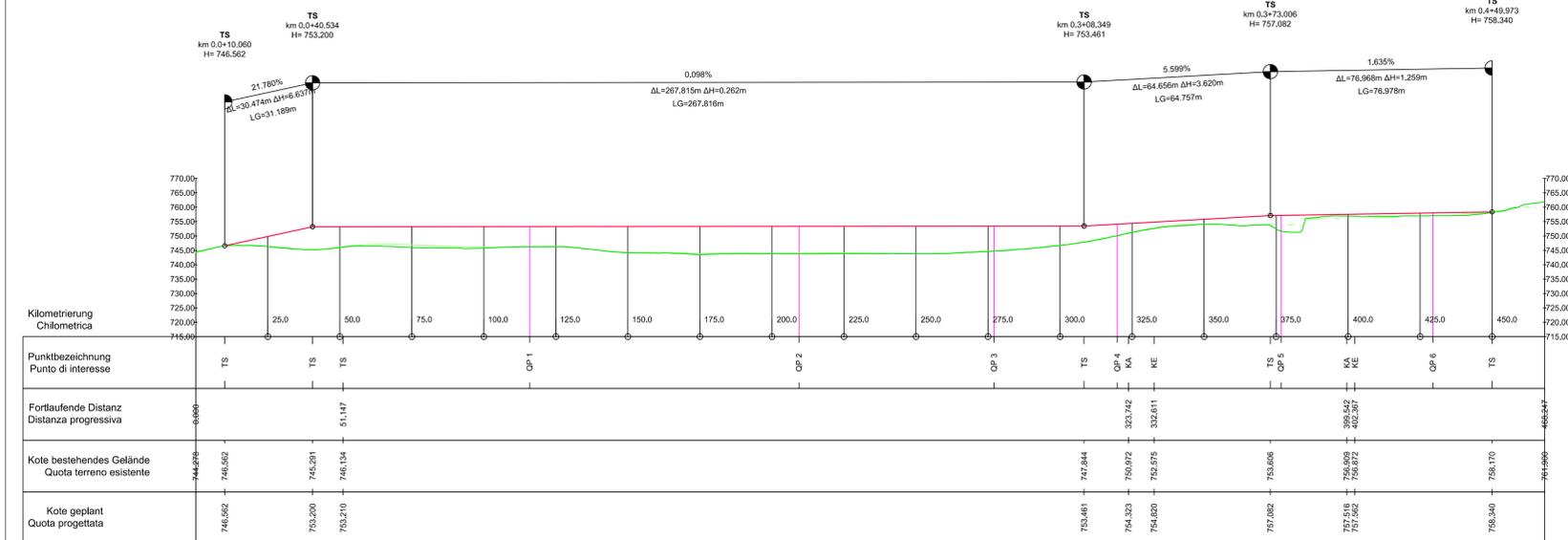
Vogelperspektive - Blickrichtung Nord-Osten



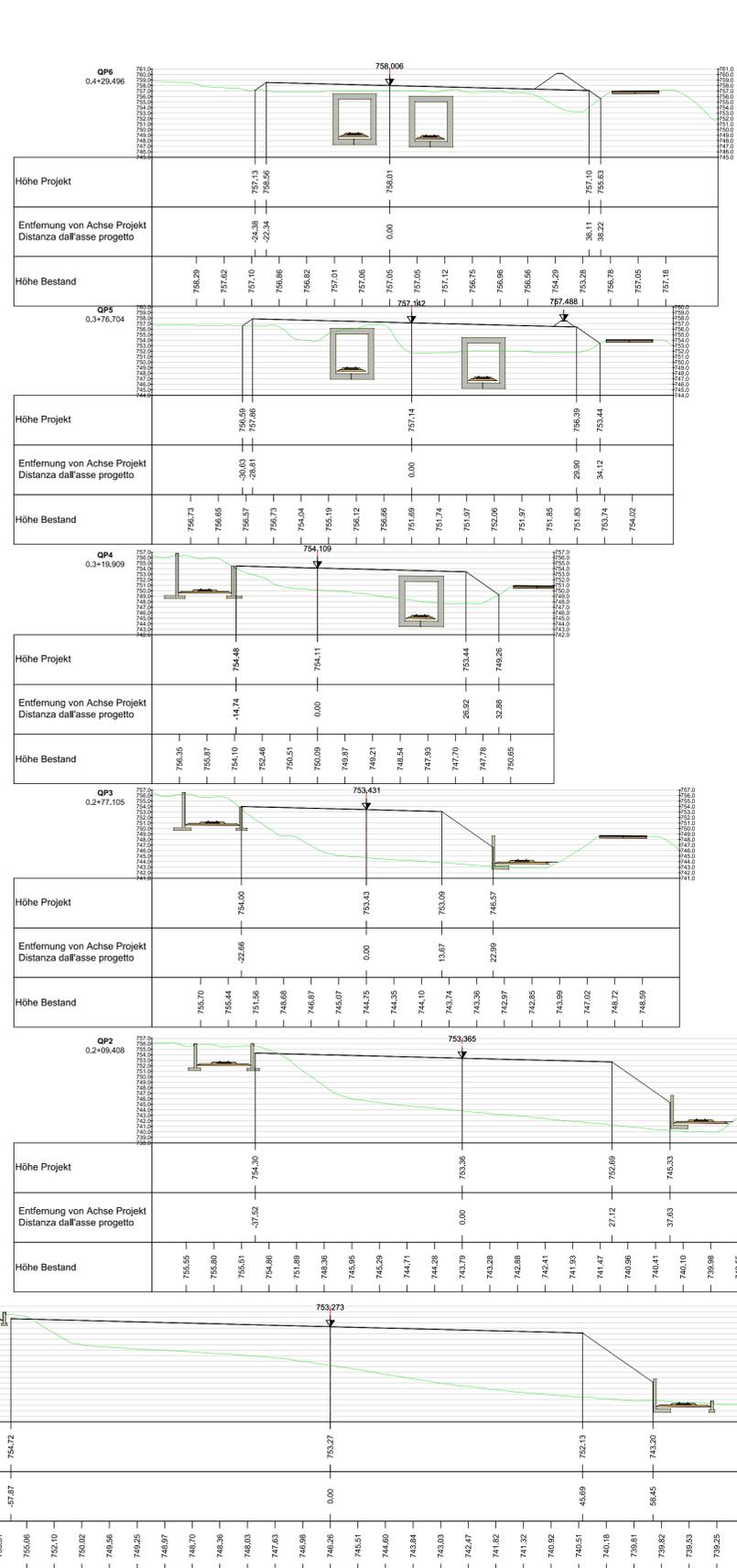




Lageplan 1:500
Planimetria 1:500



Längsschnitt der Aufschüttung 1:500
Sezione longitudinale del riempimento 1:500



Schnitte 1:500
Sezioni 1:500



Visualisierung
Visualizzazione

GEMEINDE NATZ-SCHABS
AUTONOME PROVINZ BOZEN

COMUNE DI NAZ-SCIAVES
PROV. AUTONOMA DI BOLZANO

Projekt:
**LANDSCHAFTLICHE EINBINDUNG DER NEUEN
EISENBAHNTRASSE ENTLANG DER SS49 BIS IM BEREICH
DER ORTSCHAFT RAUT IN DER GEMEINDE NATZ-SCHABS**

Studio di inserimento paesaggistico del nuovo
tracciato ferroviario lungo la SP49bis presso la
località Raut in Comune di Natz-Schabs

**MACHBARKEITSSTUDIE
STUDIO DI FATTIBILITÀ**

Auftraggeber:
Gemeinde Natz-Schabs
Peter-Kemenater Straße 18
39040 Natz-Schabs

Committer:
Comune di Naz-Scives
Via Peter-Kemenater 18
39040 Naz-Scives

Plan-Nr.:	Tavola n.:	Maßstab:	Scala:
MS-0100-r00	Lageplan/Schnitte Planimetria/sezioni	1:500	
Proj.-Nr.:	N. Prop.:		
IN-21-1526			

4			
3			
2			
1			
0	1. Planerstellung - Elaborazione tavola	26.01.2021	SZ MM
Index/Indice	Planerstellung und Änderungen - Elaborazione tavola e modifiche	Datum/Data	Bearb./Elab. Geprüf./Contr.

Die Planer / I progettisti:
Dr. LARCH Marco Molon

in.ge.na.
ingegnerwesen - geologie - naturraumplanung
ingegneria - geologia - natura e pianificazione

Via Macello, 56, Schlachthofstr. I - 39100 Bolzano Bozen
Tel. +39(0)471/324750 Fax. +39(0)471/051136
e-Mail: office@ingena.info www.ingena.info