



Landesplan für Nachhaltige Mobilität 2035

Piano Provinciale della Mobilità Sostenibile 2035

VERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

20 giugno 2023



DIE ARBEITSGRUPPE

Autonome Provinz Bozen

Vizepräsident der Provinz
Landesrat für ladinische Bildung und Kultur,
Infrastruktur und Mobilität

Daniel Alfreider

Direktor Abteilung 38 Mobilität

Martin Vallazza

Berater - Planungsteam



TPS Transport Planning Service srl



TPS Pro srl



Pfeifer Partners



Chiron Ausbildung und Forschung

Wissenschaftlicher Koordinator

Stefano Ciurnelli

Verantw. Beziehungen zur Verwaltung

Debora Goretti

Technischer Koordinator

Nicola Murino

Operativer Koordinator

Ettore Gualandi

Arbeitsgruppe

Andrea Colovini, Stefano Anticaglia, Paola Saladino, Leonardo Di Pumpo, Giuseppe Siciliano, Raffaele Galdi, Cornelia Dell'Eva, Klaus Tumler, Karl Gudauner, Michael Pfeifer, Irene Bugamelli, Camilla Alessi, Gildo Tomassetti, Giacomo Nonino, Francesco Paganini



Inhaltsverzeichnis

1	VORWORT	4
2	METHODIK UND WICHTIGSTE VERWEISE AUF RECHTSVORSCHRIFTEN.....	9
2.1	WICHTIGSTE NORMATIVE RICHTLINIEN.....	10
2.1.1	Richtlinie 92/43/EWG „Habitat“	10
2.2	Richtlinie 79/409/EWG „Vögel“	11
2.2.1	Nationale Rechtsvorschriften	12
2.2.2	Rechtsvorschriften der Autonomen Provinz	12
2.3	Ermittlung der zuständigen Behörde für das Verfahren der Verträglichkeitsprüfung	15
3	BESCHREIBUNG DER MERKMALE UND INHALTE DES PLANS	16
3.1	Zweck des Plans.....	16
3.2	Ziele und Strategien des Plans	17
3.3	VON DEN PLANVORHERSAGEN INTERESSIERTES GEBIET	19
3.4	ART UND UMFANG DER IM PLAN VORGESEHENEN PROJEKTE UND INHALT DES PLANS	20
4	LAGE DER BETROFFENEN GEBIETE UND BESCHREIBUNG IHRES SCHUTZSTATUS IN BEZUG AUF DAS NATURA-2000-NETZ	24
4.1	NATURA-2000 GEBIETE.....	24
4.2	ANDERE SCHUTZGEBIETE	30
5	BESCHREIBUNG DER INTERFERENZEN ZWISCHEN GEPLANTEN ARBEITEN/EINGRIFFEN UND DEM UMWELTSYSTEM (AUF DEM GELÄNDE VORHANDENE LEBENSÄÄUME UND TIER-/PFLANZENARTEN).....	32
5.1	VORLÄUFIGE BEWERTUNG MÖGLICHER WECHSELWIRKUNGEN MIT DEN UNTERSUCHTEN ZONEN	37
6	SCHLUSSFOLGERUNGEN: BEWERTUNG DER BEDEUTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN DES PLANS/PROJEKTS	51
6.1	ANGABE MÖGLICHER MASSNAHMEN ZUR MINDERUNG DER AUSWIRKUNGEN DER GEPLANTEN ARBEITEN/TÄTIGKEITEN.....	53



1 VORWORT

Die Rechtsinstrumente für den Naturschutz in den Ländern der Europäischen Union sind die Richtlinie 79/409/EWG (bekannt als "Vogelschutzrichtlinie", geändert und ergänzt durch die Richtlinie 147/2009/EWG) und die Richtlinie 92/43/EWG (bekannt als "Fauna-Flora-Habitat Richtlinie" oder FFH-Richtlinie). Diese Richtlinien enthalten Angaben zur Erhaltung der biologischen Vielfalt in den Mitgliedstaaten.

Die beiden Richtlinien sehen die Schaffung eines Netzes von Gebieten vor, in denen besonders schutzbedürftige Arten und Lebensräume vorkommen. Diese Gebiete werden als „Besondere Schutzgebiete“ (BSG) bezeichnet, wenn sie durch das Vorhandensein von in der Vogelschutzrichtlinie identifizierten Vogelarten gekennzeichnet sind, während sie als „Gebiete Gemeinschaftlicher Bedeutung“ (GGB) oder „Vorgeschlagene Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung“ (vGGB) bezeichnet werden, wenn Tierarten und Lebensräumen vorkommen, die in der „Fauna-Flora-Habitat Richtlinie“ identifiziert werden. Das Endziel ist die Schaffung eines europäischen Netzwerkes von „besonderen Schutzgebieten“ mit der Bezeichnung „Natura 2000“, durch welches die Erhaltung und Wiederherstellung eines zufriedenstellenden Erhaltungszustands der natürlichen Lebensräume und der betroffenen Arten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet gewährleistet werden soll.

Das DPR 12/03/2003 Nr. 120 zur Umsetzung der Richtlinie 92/43/EWG sieht im Artikel 6 Absatz 3 vor, dass *„die Antragsteller von nicht direkt mit der zufriedenstellenden Erhaltung von Arten und Lebensräume des Gebiets verbundenen und notwendigen Maßnahmen, die aber erhebliche Auswirkungen auf das Gebiet selbst haben können, müssen einzeln oder in Verbindung mit anderen Maßnahmen, eine Studie zur Verträglichkeitsprüfung vorlegen, die darauf abzielt, gemäß den in Anhang G genannten Leitlinien und unter Berücksichtigung ihrer Erhaltungsziele, die wichtigsten Auswirkungen dieser Maßnahmen auf das interessierte (vorgeschlagene) Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung oder auf das besondere Schutzgebiet zu ermitteln und zu bewerten“*.

Die Verträglichkeitsprüfung (Valutazione di Incidenza oder VInCA) ist das präventive Verfahren, dem jeder Plan oder jedes Projekt unterzogen werden muss, das erhebliche Auswirkungen auf ein Gebiet des Natura-2000 Gebietes haben könnte, und zwar einzeln oder in Verbindung mit anderen Plänen und Projekten und unter Berücksichtigung der Erhaltungsziele des Gebiets selbst.



Auf nationaler Ebene wird die Verträglichkeitsprüfung durch das DPR 357/1997 in der Fassung des DPR 120/2003 (Amtsblatt Nr. 124 vom 30. Mai 2003) geregelt. Insbesondere gemäß Art. 6 des DPR 120/2003, womit Art. 5 des DPR 357/1997 Absatz 1 geändert wurde, muss *„bei der Planung und Raumplanung der naturalistisch-ökologische Wert der (vorge-schlagenen) Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der besonderen Schutzgebiete berücksichtigt werden.“*

Der Verträglichkeitsprüfung unterliegen alle Raum-, Raumordnungs- und Flächennut-zungspläne, einschließlich der Agrar-, Tier- und Viehwirtschaftspläne und ihrer Varianten. Gemäß Absatz 2 gilt: *„Die Antragsteller von Flächennutzungs-, Raumordnungs- und Flä-chennutzungsplänen, einschließlich der Agrar- und Wildtierpläne und ihrer Varianten, er-stellen gemäß Anhang G eine Studie, um die Auswirkungen des Plans auf das Gebiet unter Berücksichtigung dessen Erhaltungsziele, zu ermitteln und zu bewerten.“*

Gemäß Absatz 4 gilt außerdem: *„Bei Plänen zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) kann die Verträglichkeitsprüfung Teil dieses Verfahrens sein, sofern mögliche negative Aus-wirkungen auf die Erhaltungsziele des/der Natura-2000-Gebiete(s) speziell berücksichtigt werden“*

Absatz 5 delegiert die Regionen und autonomen Provinzen an die Festlegung der Mo-dalitäten für die Vorlage der entsprechenden Studien.

Wir erinnern an die Veröffentlichung der Nationalen Leitlinien für die Verträglichkeits-prüfung (VIncA) vom 28.12.2019, wonach alle Aktivitäten (Pläne, Projekte, Programme, In-terventionen...) einer Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 der Habitat-Richtlinie unterzo-gen werden müssen. Sie sollten daher einem Screening unterzogen werden, um ihren Umfang und ihre potenziellen Auswirkungen zu bewerten:

- Bei Projekten und Tätigkeiten, die keine nennenswerten Auswirkungen auf das be-treffende Natura-2000-Gebiet haben, umfasst die Verträglichkeitsprüfung nur dieses Screening.
- Alle anderen müssen einer gründlicheren Verträglichkeitsprüfung unterzogen wer-den, um negative Auswirkungen auf geschützte Lebensräume oder Arten auszu-schließen. Können etwaige nachteilige Auswirkungen nicht ausgeschlossen werden, kann der Eingriff nur in besonderen Fällen gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Habitat-Richtlinie genehmigt werden.

Gemäß Artikel 6 der Habitat-Richtlinie (und Artikel 5 des DPR) hat die Autonome Pro-vinz Bozen ein eigenes Dekret (Dekret des Landeshauptmanns vom 26. Oktober 2001, Nr.

63) erlassen, das 2010 in das Landesgesetz vom 12. Mai 2010, Nr. 6 (Naturschutzgesetz), aufgenommen wurde. Die besonderen Bestimmungen für die Natura-2000-Gebiete finden sich in Kapitel IV, wo Art. 20 die Ziele, Art. 21 die Schutzmaßnahmen und Art. 22 die Verträglichkeitsprüfung regelt. Der Anhang D enthält die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Anhang E die auf Landesebene ausgewiesenen besonderen Schutzgebiete.

Artikel 22 des genannten Dekrets sieht vor, dass die Verträglichkeitsprüfung für alle Pläne und Projekte durchgeführt wird, die voraussichtlich erhebliche Auswirkungen haben werden, und dass sie im Rahmen der Genehmigungsverfahren durchgeführt wird, die bereits von der Landesgesetzgebung vorgesehen sind. Das bedeutet, dass keine neuen Prozeduren erstellt wurden, sondern das Ganze in bestehende Autorisierungsprozesse implementiert wird.

Für die Formulierung des Gutachtens vonseiten des Sachverständigen oder Beauftragten der Landesabteilung Natur und Landschaft über die Auswirkungen des Plans oder Projekts auf das Gebiet und seine Erhaltung, ist die Dokumentation gemäß Anhang F des Landesgesetzes vom 12. Mai 2010, Nr. 6, erstellt von der „Abteilung Natur, Landschaft und Raumentwicklung“ der Autonomen Provinz Bozen, vorzulegen.

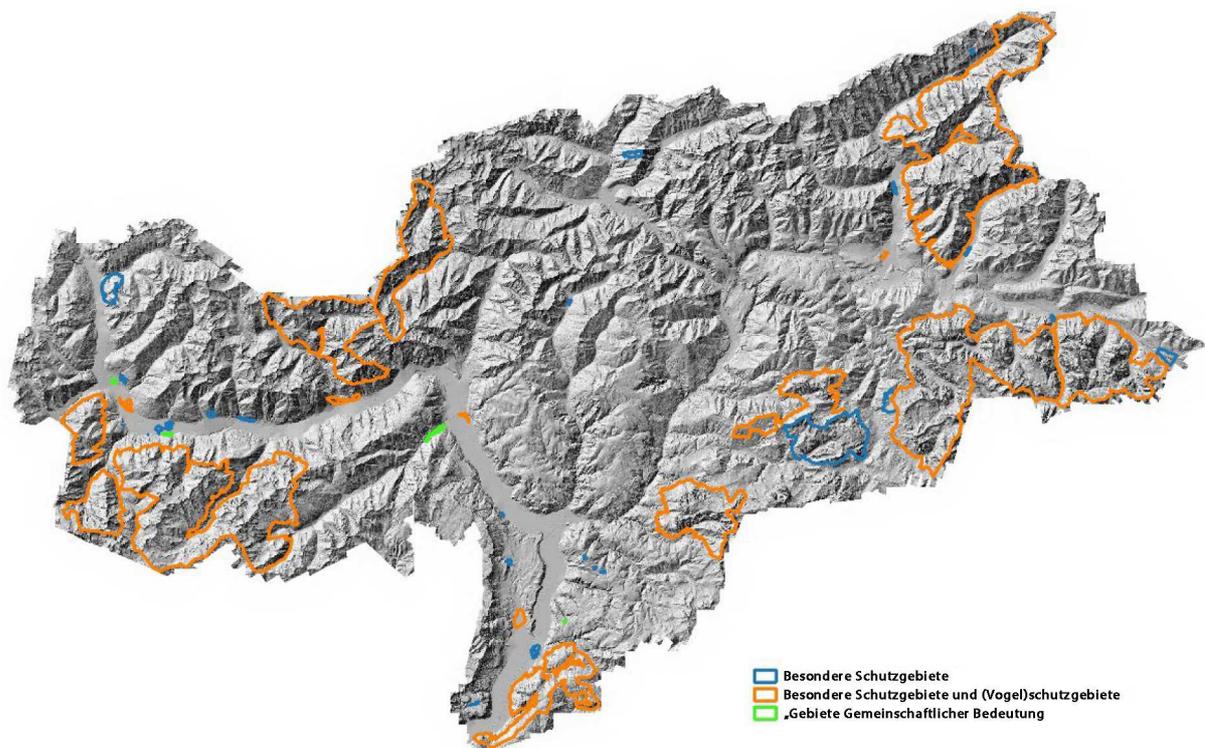


Abbildung 1 Natura-2000-Gebiete in Südtirol



Tabelle 1 Natura-2000-Gebiete in Südtirol

TYP	KODEX	BEZEICHNUNG	FLÄCHE (ha)
GGB	IT3110001	Biotop Steppenvegetation Tartscher Leiten	38
GGB-BSG	IT3110002	Biotop Schludernser Au	125
GGB	IT3110004	Biotop Tschenglser Au	41
GGB	IT3110005	Biotop Eyrser Au	46
GGB-BSG	IT3110010	Biotop Steppenvegetation Sonnenberg	204
GGB-BSG	IT3110011	Pfossental im Naturpark Texelgruppe	10.087
GGB-BSG	IT3110012	Lazins - Schneebergkette im Naturpark Texelgruppe	8.095
GGB-BSG	IT3110013	Biotop Falschauer	33
GGB	IT3110014	Biotop Gisser Auen	14
GGB	IT3110015	Biotop Hühnerspiel	144
GGB	IT3110016	Biotop Wiesermoos	16
GGB-BSG	IT3110017	Naturpark Rieserferner - Ahrntal	31.330
GGB-BSG	IT3110018	Ahrauen	36
GGB	IT3110019	Biotop Rasner Moser	25
GGB	IT3110020	Biotop Seikofel Nemes	278
GGB	IT3110022	Biotop Rienzau - Toblach	17
GGB-BSG	IT3110026	Villnößtal - Peitlerkofel - Raschötz im Naturpark Puez-Geisler	5.277
GGB	IT3110027	Gröden - Langes Tal - Puez im Naturpark Puez-Geisler	5.396
GGB-BSG	IT3110029	Naturpark Schlern - Rosengarten	7.292
GGB	IT3110030	Biotop Totes Moos	4
GGB	IT3110031	Biotop Woelfmoor	10
GGB	IT3110032	Biotop Tschinggermoor	3
GGB	IT3110033	Biotop Eislöcher	28
GGB-BSG	IT3110034	Biotop Kalterer See	241
GGB	IT3110035	Biotop Castelfeder	108
GGB-BSG	IT3110036	Naturpark Trudner Horn	6.848
GGB	IT3110037	Biotop Fennberger See	10
GGB-BSG	IT3110038	Ulten - Suldén im Nationalpark Stilfserjoch	27.989
GGB-BSG	IT3110039	Ortler - Madatsch Spitze im Nationalpark Stilfser Joch	4.188
GGB-BSG	IT3110040	Chavalatschalm im Nationalpark Stilfser Joch	3.517
GGB	IT3110041	Jaggl	702
GGB	IT3110042	Trockene Felsenwiesen von Agums	0,3
GGB	IT3110043	Trockene Felsenwiesen von Sant 'Ottilia	0,1
GGB	IT3110044	Biotop Sonnenberg Steppenvegetation Schlanderser Leiten	25
GGB	IT3110045	Biotop Sonnenberg Steppenvegetation Kortscher Leiten	56
GGB	IT3110046	Biotop Fuchsmöser	4
GGB	IT3110048	Armentara Wiesen	342
GGB-BSG	IT3110049	Naturpark Fanes - Sennes - Prags	25.453
GGB-BSG	IT3110050	Naturpark Drei Zinnen	11.892
GGB-BSG	IT3110051	Biotop Ahrau von Stegen	18
GGB	IT3110052	Biotop Bigleidermoos - Biotop Bigleidermoos	5
GGB	IT3110053	Biotop Tartscher Buhel - Biotop Tartscher Buhel	22
GGB	IT3110054	Gaulschlucht	66
GGB	IT3110055	Schgumser Moser	24



Die Provinz Bozen ist, wie man auf dem Bild sehen kann, von einer großen Anzahl von Natura-2000-Gebieten gekennzeichnet. Um mögliche direkte und indirekte Auswirkungen der Planmaßnahmen auf die Natura-2000- Gebiete zu ermitteln, wird im folgenden Bericht die erste Phase der Verträglichkeitsprüfung gemäß Artikel 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG durchgeführt, die den Vergleich der Planmaßnahmen mit der Kartografie zur Ermittlung der Schutzgebiete umfasst.

Gegenstand der vorliegenden Verträglichkeitsstudie ist der LPNM, Landesplan für Nachhaltige Mobilität 2030. Der LPNM ist der Plan, mit dem die Autonome Provinz Bozen ihre strategische Planung in den Bereichen Personenmobilität, Transport und Logistik von Gütern an die neuesten Richtlinien der Europäischen Union anpasst.

Wie im Folgenden beschrieben, sieht der LPNM keine Maßnahmen oder Interventionen vor, die die GGB und BSG des Netzes Natura-2000 direkt betreffen, weder im Landesgebiet selbst, noch in den an die Landesgrenzen angrenzenden Gemeinden.

Im Anschluss an den Bericht wird die Überprüfung der möglichen Interferenzen der im Zukunftsszenario des Plans vorgeschlagenen Aktionen/Interventionen erläutert.



2 METHODIK UND WICHTIGSTE VERWEISE AUF RECHTSVORSCHRIFTEN

Gemäß der Richtlinie 92/43/EWG und dem D.P.R. vom 8. September 1997, Nr. 357 (geändert durch D.P.R. 12 März 2003, n.120), sowie des Regionalgesetzes vom 14. April 2004, Nr. 7, muss der Genehmigung von Plänen, die nicht mit der Erhaltung und Bewirtschaftung des betroffenen Gebiets zusammenhängen, eine Verträglichkeitsprüfung vorausgehen, welche die Auswirkungen der Umsetzung der Planvorgaben auf die Erhaltung des Gebiets ermittelt.

Die in Artikel 5 Absatz 2 des Dekrets des Präsidenten der Republik Nr. 357/97 vorgesehene Verträglichkeitsprüfung wird von der für die Genehmigung des Plans zuständigen Person im Rahmen der Bewertung der ökologischen und territorialen Nachhaltigkeit (valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale - VAS/VALSAT) durchgeführt.

In Bezug auf den geografischen Anwendungsbereich beschränkt sich die Notwendigkeit einer Verträglichkeitsprüfung nicht nur auf Pläne oder Projekte, die ausschließlich innerhalb von Natura-2000-Gebieten durchgeführt werden, sondern auch auf Vorhaben, die sich zwar außerhalb dieser Gebiete entwickeln, jedoch erhebliche Auswirkungen auf diese Gebiete haben können. Die ordnungsgemäße Durchführung des Verfahrens der Verträglichkeitsprüfung setzt voraus, dass etwaige gemeinsame Auswirkungen anderer Pläne oder Projekte berücksichtigt werden, um die kumulativen Auswirkungen zu bewerten, die häufig im Laufe der Zeit auftreten. In diesem Fall prüfen die zuständigen Behörden bei der Genehmigung, ob die Pläne einer Verträglichkeitsprüfung unterzogen werden sollten, und berücksichtigen dabei die möglichen erheblichen negativen Auswirkungen, welche die Interventionsgebiete auf die Natura-2000-Gebiete haben könnten. Darüber hinaus wird auf das Thema Flora und Fauna unter den geltenden Vorschriften Bezug genommen, zu denen auch internationale Übereinkommen, nationale und regionale Gesetze, Vorschriften für Schutzgebiete und Parks, sowie Angaben aus den regionalen und provinziellen Jagdpläne gehören.

Insbesondere wird die Entnahme, die Verwaltung und der Schutz von Wildtieren geregelt durch:

- „Vogelschutzrichtlinie“ 79/409/EWG und nachfolgende Änderungen
- „Fauna-Flora-Habitat Richtlinie“ 92/43/EWG
- „Berner Konvention“ (1979)
- „Bonner Konvention“ (1979)
- Staatsgesetz Nr. 157/92
- Regionalgesetz Nr. 2/77 und nachfolgende Änderungen
- Regionalgesetz Nr. 8/94 und nachfolgende Änderungen



- Regionalgesetz Nr. 7/04 und nachfolgende Änderungen

Vorliegender Bericht entspricht den Anforderungen der Rechtsvorschriften und besteht aus den folgenden wesentlichen Elementen:

- Beschreibung der geplanten Planmaßnahmen in der Nähe von Gebieten von gemeinschaftlichem Interesse, einschließlich einer zusammenfassenden Beschreibung der Ziele, Politiken/Maßnahmen des Plans und die Berücksichtigung möglicher Interventionsalternativen;
- Einordnung der Politiken/Planungsmaßnahmen in Proximität von Natura-2000 Gebiete in übergeordnete Planungsinstrumente;
- Identifizierung der Gebiete, die in das Landesgebiet der Provinz Bozen fallen;
- Beschreibungsübersicht des Gebiets, auf das sich die Politiken/Maßnahmen des Plans beziehen;
- Analyse der Auswirkungen die, auf der Grundlage der Politiken/Maßnahmen des Plans, der Merkmale der Schutzgebiete sowie der Interventionsbereiche, die kritischsten Elemente und die Arten der erwarteten Auswirkungen identifiziert, dessen Ausmaß bewertet und die am stärksten betroffenen Umweltvariablen klassifiziert. In dieser Phase werden auch die als notwendig erachteten Minderungs- und/oder Ausgleichsmaßnahmen definiert. Die durchgeführten Überlegungen ermöglichen es, ein Urteil darüber abzugeben, ob die Auswirkungen des Plans akzeptabel sind oder nicht;
- Die Natura-2000-Datenbögen der auf das Landesgebiet fallenden Gebiete werden nicht angeführt, da sie auf der Website (<http://www.provinz.bz.it/natura-ambiente/natura-territorio/natura2000/rete-natura-2000.asp>) abrufbar sind.

Nachfolgend finden Sie eine kurze Zusammenfassung zu den Zielen und Inhalten der aktuell bestehenden Rechtsvorschriften in Bezug auf wild lebende Tiere.

2.1 WICHTIGSTE NORMATIVE RICHTLINIEN

2.1.1 RICHTLINIE 92/43/EWG „HABITAT“

Ziel der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG ist der Schutz der biologischen Vielfalt durch die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen im Gebiet der Mitgliedstaaten der Europäischen Union.

Diese Richtlinie sieht Maßnahmen zur Erhaltung oder Wiederherstellung eines zufriedenstellenden Erhaltungszustands der natürlichen Lebensräume und der verschiedenen Arten vor, die von gemeinschaftlichem Interesse sind.



Die Anhänge der Richtlinie enthalten Listen von Lebensräumen und Tier- und Pflanzenarten, für die unterschiedliche Erhaltungsmaßnahmen und Schutzniveaus vorgesehen sind.

- Anhang I: Natürliche Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse, für deren Erhaltung besondere Schutzgebiete (BSG) ausgewiesen werden müssen.
- Anhang II: Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse, für deren Erhaltung besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden müssen.
- Anhang III: Kriterien zur Auswahl der Gebiete, die als Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung bestimmt und als besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden könnten.
- Anhang IV: Streng zu schützende Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse.

Diese Anhänge wurden durch die spätere Richtlinie 97/62/EG geändert und aktualisiert.

Auf der Grundlage der Listen der Anhänge wurden die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) identifiziert, die nach ihrer Auswahl durch die Europäische Union zu BSG werden und die Gesamtheit der Gebiete von Natura 2000 bilden, ein Netz zur Erhaltung des europäischen Naturerbes.

Die Anwendung dieser Richtlinie in Italien wird dem D.P.R. 357/97 zugewiesen, welche durch D.P.R. Nr. 120/03 geändert wurde.

2.2 Richtlinie 79/409/EWG „Vögel“

Ziel der Richtlinie ist die Erhaltung aller wildlebenden Vogelarten auf dem Gebiet der Mitgliedstaaten der Europäischen Union; sie zielt auf den Schutz, die Verwaltung und die Regulierung dieser Arten ab und regelt die Ausbeutung der Vögel selbst, ihrer Eier, Nester und Lebensräume.

Die Anhänge der Richtlinie enthalten Listen von Vögeln, die in unterschiedlichem Maße geschützt werden müssen oder vom Menschen ausgebeutet werden können.

- Anhang I: Vogelarten, für die besondere Schutzgebiete (BSG) ausgewiesen werden sollen
- Anhang II/1: Arten, deren Bejagung erlaubt ist.
- Anhang II/2: Arten, die nur in bestimmten Mitgliedstaaten bejagt werden dürfen.
- Anhang III/1: Arten die bejagt, transportiert und gefangengenommen werden können, sowie mit denen Handel betrieben werden kann.
- Anhang III/2: Arten der Mitgliedsstaaten, die nach Ansuchen bei der EU bejagt, transportiert und gefangengenommen werden können, sowie mit denen Handel betrieben werden kann.



Diese Anhänge wurden durch die nachfolgenden Richtlinien 85/411/EWG, 91/244/EWG und 94/24/EG geändert und aktualisiert.

Ferner wird auf die Richtlinie 97/49/EG vom 29. Juli 1997 verwiesen, welche von der Kommission zur Änderung der Richtlinie 79/409/EWG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten beiträgt und an die Richtlinie 97/62/EG vom 27. Oktober 1997 welche die Richtlinie 92/43/EWG der Erhaltung der natürlichen Lebensräume, der wildlebenden Tiere und Pflanzen, den technischen und wissenschaftlichen Fortschritten anpasst.

Die Anwendung dieser Richtlinie in Italien ist im Gesetz 157/92 und dem Präsidialdekret Nr. 357 vom 8. September 1997 verankert, so wie durch das Präsidialdekret Nr. 120 vom 12. März 2003 abgeändert.

2.2.1 NATIONALE RECHTSVORSCHRIFTEN

- DPR Nr. 357 - 8.9.97 (ABI. Nr. 219 - 23.10.97): "Verordnung zur Durchführung der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen"
- Ministerium für Umwelt D.M. 20.1.99 (ABI. Nr. 32 - 9.2.99): Änderungen der Listen der Arten und Habitat (Anhang A und B DPR 357/97)
- DPR Nr. 425 vom 1. Dezember 2000 Verordnung zur Durchführung der Richtlinie 97/49/EG zur Änderung des Anhangs I der Richtlinie 79/409/EWG zum Schutz von Wildvögeln;
- DPR Nr. 120 - 12.3.03 (ABI. Nr. 124 - 30.05.03): "Verordnung zur Änderung und Ergänzung des DPR 357/97 vom 8.9.97 zur Durchführung der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen"
- Ministerialdekret vom 17. Oktober 2007: Einheitliche Mindestkriterien für die Festlegung von Erhaltungsmaßnahmen für Gebiete von Gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) und für besondere Schutzgebiete (BSG).

2.2.2 RECHTSVORSCHRIFTEN DER AUTONOMEN PROVINZ

Nachfolgend finden Sie die Liste der wichtigen Rechtstexte, Beschlüsse und Rundschreiben zum Landschaftsschutz und zur Raumordnung Südtirols.

- Landesraumordnungsgesetz (LROG) L.G. vom 11. August 1997, Nr. 13;
- Landesgesetz über den Landschaftsschutz L.G. vom 25. Juli 1970, Nr. 16;
- Landesgesetz vom 12. Mai 2010, Nr. 6, Naturschutzgesetz;
- Gebaute Zentren - Enteignungen aus Gründen der Gemeinnützigkeit für alle Sachgebiete, die in die Zuständigkeit des Landes fallen L.G. vom 15. April 1991, Nr. 10, Art. 12;



- Bestimmungen und Maßnahmen zur Aufwertung der Naturparks L.G. vom 12. März 1981, Nr. 7.

Insbesondere sind im Naturschutzgesetz L.G. vom 12. Mai 2010, Nr. 6, die besonderen Bestimmungen für die Natura-2000-Gebiete in Kapitel IV enthalten, wo Art. 20 die Ziele, Art. 21 die Schutzmaßnahmen und Art. 22 die Verträglichkeitsprüfung regelt; Anhang D führt die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung, Anhang E die auf Landesebene ausgewiesenen besonderen Schutzgebiete auf.

Art. 22 sieht vor:

1. Die Verträglichkeitsprüfung ist für alle Pläne und Projekte vorgeschrieben, die ein Natura 2000-Gebiet erheblich beeinträchtigen können. Sie wird im Rahmen der Genehmigungsverfahren vorgenommen, welche die Rechtsvorschriften des Landes für die betreffenden Pläne und Projekte bereits vorsehen.

2. Die gemäß den Rechtsvorschriften des Landes für die Überprüfung und Genehmigung von Plänen und Projekten zuständigen Einzel- oder Kollegialorgane holen dafür von der Fachperson oder beauftragten Person der Landesabteilung Natur und Landschaft die Stellungnahme über die Verträglichkeit des Planes oder Projektes mit dem betroffenen Gebiet und dessen Erhaltung ein.

3. Für die Stellungnahme laut Absatz 2 muss der bzw. die Antragstellende die in der Anlage F angeführten Unterlagen vorlegen.

4. Vorbehaltlich der Bestimmung des Absatzes 5, kann ein Plan oder Projekt aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, auch bei negativer Stellungnahme der Fachperson oder der beauftragten Person der Landesabteilung Natur und Landschaft genehmigt werden, falls keine Alternative vorhanden ist.

5. Befindet sich in dem betreffenden Gebiet ein prioritärer natürlicher Lebensraum oder eine prioritäre Art, so können nur Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen für die Umwelt oder, nach Stellungnahme der Europäischen Kommission, andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geltend gemacht werden. (...)



Anlage F enthält Folgendes:

„Im Sinne von Artikel 22 für die Verträglichkeitsprüfung vorzulegende Unterlagen“

Pläne:

- a) Standortbestimmung der betroffenen Gebiete und Angabe ihres Schutzstatus in Bezug auf das Netzwerk Natura 2000;*
- b) Beschreibung der Merkmale und Inhalte des Plans, welcher Auswirkungen auf den Schutzstatus der Natura 2000-Gebiete haben kann;*
- c) Auflistung von eventuellen Konflikten zwischen den Inhalten/Zielsetzungen des Plans und den Erhaltungszielen des Netzwerks Natura 2000 und ihrer Auswirkungen;*
- d) Auflistung von Maßnahmen zur Lösung eventueller Konflikte (eventuelle Ausgleichsmaßnahmen), die in jedem Falle auf den Schutz und die Aufwertung der Lebensräume und der dort vorkommenden Arten ausgerichtet sind.*

Mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1153 vom 28.12.2021 wurde die Anpassung der Dokumentation für die Verträglichkeitsprüfung – Richtlinie 92/43/EWG „Habitat“ Artikel 6 Absätze 3 und 4 in den Natura-2000-Gebieten an die nationalen Richtlinien vorgesehen.

Darüber hinaus sind folgende Rechtsakte zu nennen:

- Beschluss der Landesregierung vom 28. Januar 2008 Nr. 229, Erhaltungsmaßnahmen für die Vogelschutzgebiete (BSG) gemäß Artikel 4 der Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1970 (Vogelschutzrichtlinie) sowie gemäß Artikel 6 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 (FFH-Richtlinie).
- Landesgesetz vom Nr. 2 vom 5. April 2007 und spätere Änderungen, Verträglichkeitsprüfung für Pläne und Projekte.
- Beschluss der Landesregierung vom 6. September 2004, Nr. 3243 (Übersichtsplan des Gewässerschutzplans) und Beschluss der Landesregierung vom 14. Juli 2015, Nr. 834 (Besonders sensible Gewässerabschnitte gemäß Art. 34 des Landesgesetzes 2/2015).
- Beschluss der Landesregierung vom 15. April 2002, Nr. 1332, Leitfaden für die Ausarbeitung der Managementpläne für die Natura 2000-Gebiete in Südtirol.
- Aktualisierung und Ergänzung der Liste der Natura-2000-Gebiete durch Dekrete des Landeshauptmanns Nr. 18 vom 7. Juni 2002, Nr. 9 vom 19. März 2004, Nr. 4 vom Februar 2005 und Nr. 8 vom 22. Februar 2006.



- Beschluss der Landesregierung Nr. 6188 vom 30. Dezember 1999 über die Ausweisung von 16 Vogelschutzgebieten (BSG).
- Entscheidung der Landesregierung vom 26. Juni 1995 über die Bestimmung und Übermittlung von 34 vorgeschlagenen Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (vGGB).
- Beschluss der Landesregierung vom Nr. 1308 vom 20. März 1995 – Abkommen zwischen Umweltministerium – Amt für Naturschutz und Autonome Provinz Südtirol für den Beitritt zum Projekt Corine-Bioitaly / Umsetzung der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG.

2.3 Ermittlung der zuständigen Behörde für das Verfahren der Verträglichkeitsprüfung

Im Sinne des Landesnaturschutzgesetzes L.G. vom 12. Mai 2010, Nr. 6, Art. 22, ist „die Verträglichkeitsprüfung für alle Pläne oder Projekte vorgeschrieben, die ein Natura 2000-Gebiet erheblich beeinträchtigen können. Sie wird **im Rahmen der Genehmigungsverfahren vorgenommen, welche die Rechtsvorschriften des Landes für die betreffenden Pläne und Projekte bereits vorsehen**“.

Die für die Folgenabschätzung zuständigen Behörden sind daher die Einzel- oder Kollegialorgane, die für die Prüfung und Genehmigung der Pläne und Projekte im Sinne der Landesgesetzgebung zuständig sind und zu diesem Zweck die Stellungnahme des Sachverständigen oder Beauftragten der Landesabteilung Natur und Landschaft über die Auswirkungen des Plans oder Projekts auf das Gebiet und seine Erhaltung einholen.

Der Landesplan für nachhaltige Mobilität (LMP) wird von der Autonomen Provinz Bozen verabschiedet und genehmigt.

Die für die Verträglichkeitsprüfung zuständige Behörde ist daher die Autonome Provinz Bozen; bei der Durchführung der Verträglichkeitsprüfung holt die zuständige Behörde auch das Gutachten des Sachverständigen oder Beauftragten der Landesabteilung Natur und Landschaft ein, der sich im Rahmen seiner Teilnahme am entsprechenden Genehmigungsverfahren äußern kann.

3 BESCHREIBUNG DER MERKMALE UND INHALTE DES PLANS

3.1 Zweck des Plans

Mit der Ausarbeitung des Plans für nachhaltige Mobilität 2030 (LPNM 2030) passt die Autonome Provinz Bozen ihre strategische Planung in den Bereichen Personenmobilität sowie Güterverkehr und Logistik an die neuesten Leitlinien der Europäischen Union an. Der LPNM ist in der Tat das Instrument der **„umfassenden Planung auf der geeigneten territorialen Ebene“** das in der EU-Verordnung Nr. 1060/21 als Voraussetzung für den Zugang zu europäischen Mitteln vorgesehen ist, um die Ziele der neuen europäischen Kohäsionspolitik 2021 – 2027 zu erreichen. Insbesondere wird auf Folgendes verwiesen:

- strategisches Ziel 3 *„Ein stärker vernetztes Europa mit strategischen Verkehrs- und Digitalnetzen“* das in der neuen Kohäsionspolitik festgelegt wird;
- die spezifischen Ziele
 - *„Entwicklung eines klimaresistenten, intelligenten, sicheren, nachhaltigen und intermodalen TEN-T-Netzes“*
 - *„Entwicklung und Stärkung lokaler, regionaler und nationaler, intelligenter, intermodaler, klimaresistenter und nachhaltiger Mobilität durch Verbesserung des Zugangs zum TEN-T-Netz und der grenzüberschreitenden Mobilität“.*

Das LMP 2030 zielt darauf ab, eine umfassende Planung des Systems der Mobilität von Personen, des Transports und der Logistik von Gütern durch eine Vision zu erreichen, die auf der Integration aller Verkehrsträger basiert, um ihre ökologische, wirtschaftliche und soziale Nachhaltigkeit zu gewährleisten. Dieser Ansatz kann in Südtirol auf eine gründliche Planung für jeden Verkehrsträger zählen, die sich auch durch eine Neigung zur technologischen Innovation auszeichnet, die auf soliden wissenschaftlichen Grundlagen und der Fähigkeit zur Zusammenarbeit und Integration mit technisch-institutionellen Partnern auf lokaler, nationaler und internationaler Ebene beruht.

Aufgrund der ihm von der EU-Verordnung 1060/21 zugewiesenen Rolle konfiguriert sich der LPNM als Richtplan für das multimodale und intermodale Landessystem der Mobilität von Personen und des Güterverkehrs, im Vergleich zu dem alle anderen Pläne und



Programme als sektorale oder territorial untergeordnete Durchführungsinstrumente gesehen werden, die kohärent mit dem LPNM-Programm in Bezug auf Aspekte von übergemeindlichem Interesse sein müssen.

3.2 Ziele und Strategien des Plans

Mit der Ausarbeitung des Plans für nachhaltige Mobilität 2035 passt die Autonome Provinz Bozen ihre strategische Planung in den Bereichen Personenmobilität sowie Güterverkehr und Logistik an die neuesten Leitlinien der Europäischen Union an.

In diesem Zusammenhang besteht das Hauptziel des LPNM 2035 darin, den bestehenden Bezugsrahmen durch die Konvergenz gemeinsamer Ziele und Handlungslinien in Einklang zu bringen, um eine geordnete und kohärente Programmierung der Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der Dienstleistungen und zur Förderung einer integrierten Vision nachhaltiger Mobilität als Alternative zum privaten Verkehr, zu gewährleisten.

Mit dieser Vision, sowie auf der Grundlage der vorläufigen Überprüfung der Erfüllungskriterien und der Analyse des Bezugsrahmens, legt der Plan allgemeine Ziele und Strategien fest, auf denen eine Projektstrategie aufgebaut werden kann, die Südtirol auf eine nachhaltige und universell zugängliche Mobilität ausrichtet.

Bei der Festlegung der Ziele wurden bereits übergeordnete Leitlinien und Leitprinzipien berücksichtigt, sodass die Ziele auf lokaler Ebene direkt von übergeordneten nationalen und europäischen Zielen abgeleitet sind.

Insbesondere muss der LPNM dazu beitragen, die Ziele des Green New Deal und der neuen europäischen Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität zu erreichen, die auf die Förderung einer vollständigen, intermodalen und an die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen angepassten Mobilität ausgerichtet ist.

Das Ergebnis dieses Prozesses ist die Festlegung von 9 Strategischen Zielen für den neuen LPNM.

Davon:

- sind acht „thematische“ Ziele, die sich auf spezifische Aspekte und Merkmale des Verkehrssystems beziehen, das für die Entwicklung des Südtiroler Territoriums angestrebt wird.



- ist ein "transversales", sozusagen methodisches Ziel, das darauf abzielt, die alternativen Planszenarien unter Beachtung des 1. Erfüllungskriteriums, sprich der wirtschaftlichen Rechtfertigung der Interventionen, zu vergleichen und zu bewerten.

THEMATISCHE ZIELE	
1	Aufwertung der Rolle des Brenner Digital Green Corridor und seiner Verbindungen, einschließlich der Verwirklichung der Eisenbahninteroperabilität (ERTMS 3)
2	Stärkung der öffentlichen Mobilität in all ihren Formen für interne und grenzüberschreitende Verbindungen
3	Entwicklung der Intermodalität zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen
4	Entwicklung der aktiven Rad- und Fußgänger-mobilität auf städtischer und außerstädtischer Ebene
5	Verringerung der Klima- und Umwelteffekte, die durch die Mobilität von Fahrgästen und den Güterverkehr entstehen, durch kombinierte Maßnahmen zur Verringerung der individuellen Mobilität in sensiblen Gebieten wie den am stärksten gefährdeten UNESCO-Gebieten, der Dekarbonisierung des Fuhrparks und der Verbreitung von Energieträgern aus erneuerbaren Quellen.
6	Einsatz der Digitalisierung: Entwicklung innovativer und „intelligenter“ Lösungen für Mobilität und Transport, von Gütern und auch für die touristische Mobilität.
7	Aufbau einer sicheren und klimaresistenten Mobilitätsinfrastruktur
8	Verbesserung der Zugänglichkeit durch Anbindung an benachbarte Flughäfen
TRANSVERSALES ZIEL	
9	Verfolgung der thematischen Ziele im Hinblick auf die Ressourcenoptimierung und das Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Gesellschaft

Der Plan gliedert sich in drei Interventionsbereiche:

- Der **Brennerkorridor und die Kommunikationsnetze**: Zu dieser Ebene gehören die Autobahnachse der Brennerautobahn A22 und die Eisenbahnstrecke Verona-München als Achse, auf der die wichtigsten Interventionen, insbesondere der BBT als verbindende Eisenbahninfrastruktur, bestehen. Entlang dieser Achse bewegen sich die Hauptdurchquerungsströme des Landes in Bezug auf Passagiere und Güter. Darüber hinaus ist der Brennerkorridor das Haupteingangstor für ausländische Touristen während der Sommer- und Wintersaison.
- Die **Verbindungen mit den angrenzenden Regionen und die internen Verteilungsachsen**: Diese Achsen haben die doppelte Aufgabe, die Ein- und Ausfahrten

aus der Provinz durch den Vinschgau und das Pustertal, sowie die internen Bewegungen von den Haupttälern hin zu den seitlichen Tälern zu bedienen. Darüber hinaus fungieren diese Achsen, insbesondere in Korrespondenz der wichtigen Knotenpunkte (Bozen, Brixen usw.), als Adduktionslinien zur Brennerachse. Die Nachfrage hier besteht vor allem aus lokalen und systematischen Bewegungen, zeichnet sich jedoch auch durch eine sehr wichtige touristische Komponente aus, insbesondere während der Sommer- und Wintersaison.

- **Die innerstädtischen und außerstädtischen Verbindungen in den Städten, in den Haupttälern und Sekundärtälern und in den Bezirken:** Die Verteilung der Verkehrsströme innerhalb der Städte wird der Gemeinde überlassen, die gleichzeitig die Wohnbarkeit und Sicherheit der städtischen Kontexte gewährleisten muss und Maßnahmen zur Einschränkung der Nutzung des privaten Fahrzeugs und der negativen Auswirkungen des Fahrzeugverkehrs (Umwelt- und Lärmbelastung, Unfälle usw.) umsetzen muss. In den touristischen Tälern und sensiblen Gebieten müssen die Verbindungen die Zugänglichkeit gewährleisten, ohne die Natürlichkeit der Täler und Gebiete zu beeinträchtigen.

Zu den drei oben genannten Ebenen kommen drei bereichsübergreifende Themen hinzu:

- **Die Dekarbonisierung der öffentlichen und privaten Verkehrssysteme,** die die einzelnen Bereiche und im Allgemeinen das gesamte Südtirol betrifft.
- **Verbesserung der Sicherheitsbedingungen ausgehend vom Straßenverkehr,** um die Zahl der Unfälle, der Toten und Verletzten durch den Fahrzeugverkehr zu verringern, mit der Folge der Verbesserung der Verkehrsbedingungen für schwache Verkehrsteilnehmer (aktive Mobilität).
- **Die Digitalisierung des Mobilitätssystems und der damit interagierenden Systeme** als funktionales Instrument zur Erreichung der Planziele.

Für eine detaillierte Beschreibung wird auf den Planbericht und die folgenden Absätze verwiesen, in denen die Maßnahmen zur Umsetzung der Strategien und Ziele des Plans aufgeführt sind.

3.3 VON DEN PLANVORHERSAGEN INTERESSIERTES GEBIET

Das vom Plan betroffene Gebiet ist die gesamte Autonome Provinz Bozen.



3.4 ART UND UMFANG DER IM PLAN VORGESEHENEN PROJEKTE UND INHALT DES PLANS

Die Ziele des Plans beschreiben die Finalität, die der LPNM erreichen will, und wurden im Projektbericht, im Vorbericht und im Umweltbericht (SUP) festgelegt. Darüber hinaus wurden sie im vorherigen Abschnitt „3.1 ZWECK DES PLANS“ aufgeführt.

Nachfolgend finden Sie eine Tabelle mit den Maßnahmen des Plans und einen Auszug aus dem LPNM mit den geplanten Arbeiten zur Umsetzung der Strategien/Eingriffe des Plans im Rahmen der geplanten Maßnahmen für die verschiedenen Mobilitätssektoren.

Tabelle 2 Übersicht der Interventionen des Plans im Verkehrssektor

ART DES TRANSPORTS	INT-KODEX	BEZEICHNUNG DER MASSNAHME
ÖPNV Eisenbahn		2 neue Züge für REX MODELLE
	F5	Neuer Bahnhof Bozen
	F7	Verdoppelung Linie Meran-Bozen – Strecke Untermais Kaiserau
	F9	Verdoppelung Linie Franzensfeste-Innichen (Pustertal)
	F25	Selektive Verdoppelung der Vinschgerbahn
		5 neue Züge Fertigstellung des Brenner Basistunnels (2032)
		3 neue Züge Fertigstellung der Doppellinie Meran-Bozen (F7)
		8 neue Züge für die Linie Meran-Mals (F6)
	F24	Verbesserung der räumlichen Zugänglichkeit der Bahnhöfe Bozen und Bruneck Intermodaler Güterbahnhof in Branzoll
ÖPNV Mobilitätszentren	CM6	Mobilitätszentrum – Bahnhof Bozen
ÖPNV auf der Straße	F14	Ausbau und Beschleunigung der Buslinie Bozen-Laives
	F15	Ausbau und Beschleunigung der Ahrntaler Linie
	F16	Ausbau und Beschleunigung der Buslinie Gadertal
	F17	Ausbau und Beschleunigung der Grödnertal Linie
	F18	Ausbau und Beschleunigung der Buslinie Passeiertal
	F19	Ausbau und Beschleunigung der Linie Eggental
	F20	Ausbau und Beschleunigung der Busverbindungen zwischen Bozen und den Gemeinden an den Hängen der Seiser Alm (Kastelruth, Seis am Schlern, Tiers)
	F21	Fertigstellung Metrobus Überetsch (Linie 131)
	F22	Ausbau und Beschleunigung der Buslinie Sarntal
	Förderungen Südtirol Pass und Korrekturen zur touristischen Mobilitätskarte	
ÖPNV Eisenbahn	F1	2 neue Züge für REX MODELLE
	F1	2 neue Züge für REX MODELLE
	F1	2 neue Züge für REX MODELLE
	F1	2 neue Züge für REX MODELLE
Befahrbarkeit	S193	Umsteigeparkplätze und zugehöriger erleichterter Zugang zu den Bahnhöfen
Radmobilität		Ausbau der Radwegenetze zwischen den Hauptzentren (Bozen, Brixen, Meran usw.) und den angrenzenden Gemeinden
		Regulierung der Nutzung von Landstraßen und des Bonifizierungskonsortiums – Versicherung von Schäden an Dritten



		Radabstellplätze an Bahnhöfen und Hauptattraktionspole wie weiterführende Schulen, Krankenhäuser, Landesämter
		Einheitliches Bike Sharing für Südtirol
		Beiträge zur Förderung der Verbreitung der Fahrradnutzung für systematische Fahrten von der Wohnung zur Schule und zur Arbeit
Dekarbonisierung von Verkehrssystemen		Anreize für die Dekarbonisierung des privaten Personen- und Güterverkehrs
		Anreize zur Dekarbonisierung des öffentlichen Fahrzeugbestands
		Erhöhung der Abdeckung von Tankstellen für erneuerbare Energien
		Einrichtung einer Low Emission Zone (LEZ)
		Plan für die Straßenverkehrssicherheit (Maßnahmen an den gefährlichen Stellen des Netzes; weitverbreitete Verkehrsberuhigungsmaßnahmen; Verkehrserziehung)
Digitalisierung: Interventionen für das Verkehrsmanagement und die Infomobilität		Infomobilität für den öffentlichen Personennahverkehr und die Intermodalität
		Infomobilität für die Verwaltung des Zugangs zu städtischen Gebieten
		Infomobilität für das Parkmanagement in städtischen Gebieten
		Infomobilität Baustellenstatus
		Infomobilität für das Verkehrs- und Haltemanagement in sensiblen Gebieten (Dolomitenpässe, Talköpfe, punktuelle Attraktionen)
		Regelung und Steuerung des Schwerverkehrs auf dem normalen Straßennetz
		Verkehrsmanagement unter außergewöhnlichen Bedingungen auf dem Korridor A22-SS12
		ÖPNV-Maas
Weitere Bereiche für nachhaltige Mobilität		Sharing Mobility
		Preispolitik für den Zugang zu sensiblen Gebieten
Sonstiges – Nachhaltigkeit		Passrichtlinien für sensible Gebiete
		Umsteigeparkplätze und Shuttle-Dienste zu den sensiblen Gebieten (Pässe, Täler, Sehenswürdigkeiten)
		H2 Produktions-/Verteilungsstationen



Abbildung 2 Projektmaßnahmen des PPT der Autonomen Provinz Bozen auf Karte

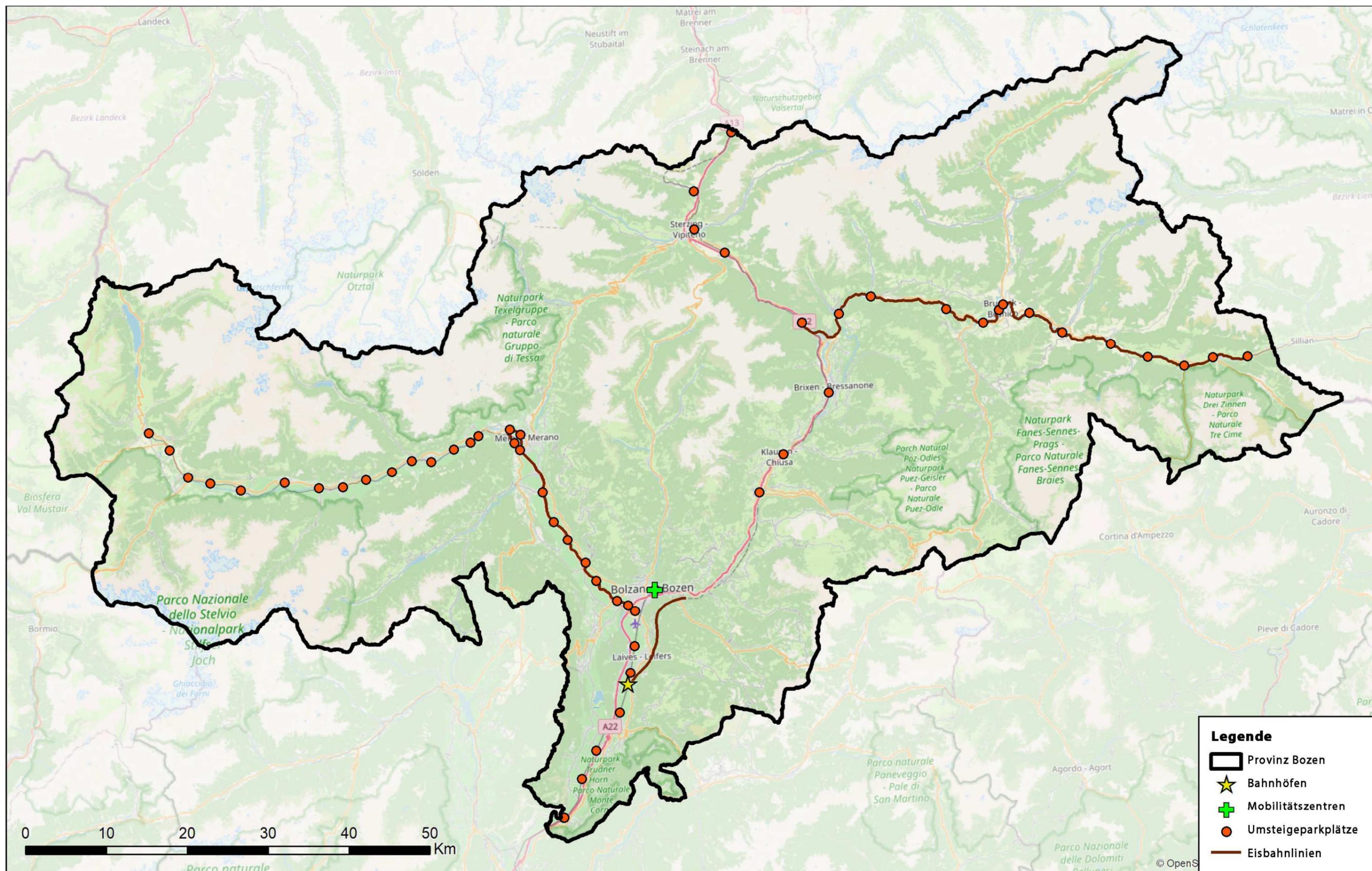
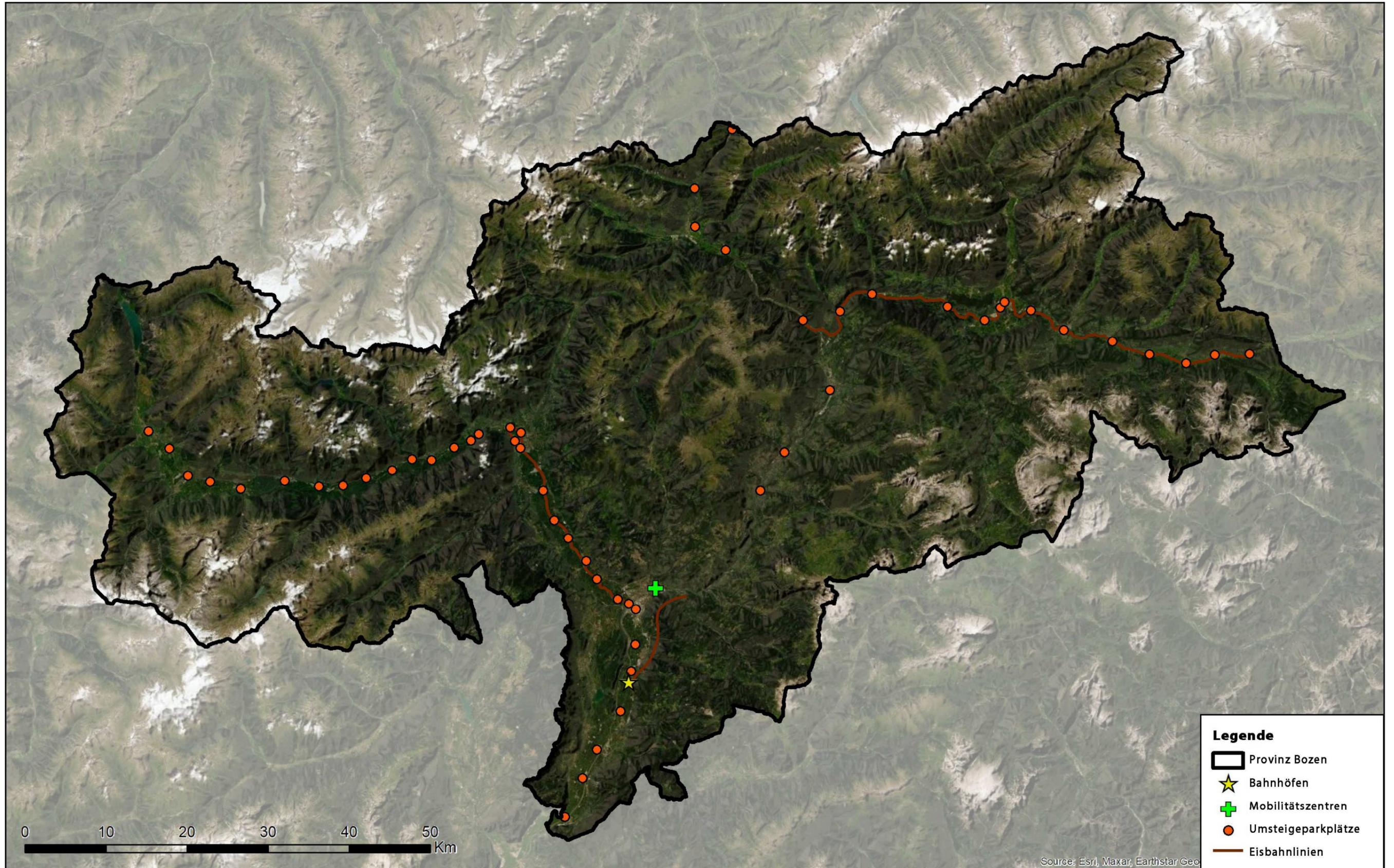




Abbildung 3 Projektmaßnahmen des PPT der Autonomen Provinz Bozen auf Orthofoto



4 LAGE DER BETROFFENEN GEBIETE UND BESCHREIBUNG IHRES SCHUTZSTATUS IN BEZUG AUF DAS NATURA-2000-NETZ

Die Analyse der Schutzgebiete und Natura-2000-Gebiete auf dem Territorium kann auf der Website der Autonomen Provinz Bozen (<https://natur-raum.provinz.bz.it/de/natura-2000-gebiete-in-sudtirol>) vorgenommen werden, die den Zugang zu den Unterlagen der einzelnen Gebiete (Standardformulare; Erhaltungsmaßnahmen, Managementpläne) erlaubt.

Darüber hinaus kann die interaktive Kartographie der Website der Autonomen Provinz konsultiert werden (<https://maps.civis.bz.it/?context=PROV-BZ-GEOBROWSER&lang=it&bbox=1050000,5820000,1389000,5960000#lang=de>), die die Umrisse der Natura 2000-Gebiete darstellt.

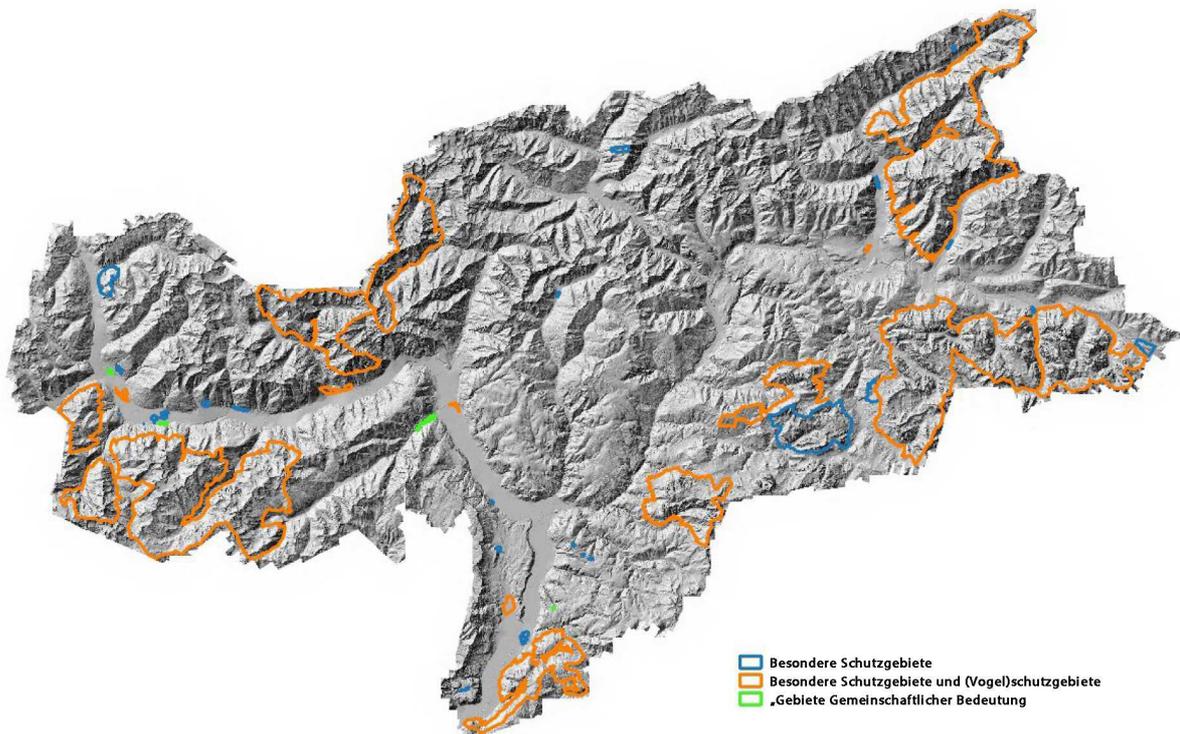
4.1 NATURA-2000 GEBIETE

Gemäß der Fauna-Flora-Habitat Richtlinie der EU vom Mai 1992 müssen die Mitgliedsstaaten für den Schutz von Arten und Lebensräumen von gemeinschaftlicher Bedeutung Natura 2000-Schutzgebiete ausweisen.

Derzeit sind in Südtirol vier Gebiete von Gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) und 40 Besondere Schutzgebiete (BSG) gemäß Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und 17 Besondere (Vogel)Schutzgebiete (BSG) gemäß Vogelschutzrichtlinie ausgewiesen.

Die Flächen der Besonderen (Vogel)Schutzgebiete überlappen sich mit jenen der Besonderen Schutzgebiete. Insgesamt nehmen die Natura-2000-Gebiete 150.047 Hektar ein, das entspricht 20,3 Prozent der Landesfläche. Die Gebiete sind größtenteils durch das Südtiroler Landesgesetz bereits als Schutzgebiete ausgewiesen.

Abbildung 4 Natura-2000-Netz in Südtirol (Quelle: <https://naturparks.provinz.bz.it>)



In der Provinz Bozen befinden sich 44 Natura-2000-Gebiete.

Tabelle 3 Natura-2000-Netz (Daten: <https://www.mite.gov.it/pagina/sic-zsc-e-zps-italia>)

	BSG			vGGB-GGB			GGB/BSG		
	Anzahl Gebiete	ha	%	Anzahl Gebiete	ha	%	Anzahl Gebiete	ha	%
Bozen	0	0	0	27	7.422	1,0	17	142.626	19,3
Italien	279	3.667.894	14,8	2001	4.025.859	16,3	357	1.741.272	7,2

Tabelle 4 Liste der Natura 2000-Gebiete

TYP	KODEX	BEZEICHNUNG	FLÄCHE (ha)
GGB	IT3110001	Biotop Steppenvegetation Tartscher Leiten	38
GGB-BSG	IT3110002	Biotop Schludernser Au	125
GGB	IT3110004	Biotop Tschenglser Au	41
GGB	IT3110005	Biotop Eyrser Au	46
GGB-BSG	IT3110010	Biotop Steppenvegetation Sonnenberg	204
GGB-BSG	IT3110011	Pfossental im Naturpark Texelgruppe	10.087
GGB-BSG	IT3110012	Lazins - Schneebergkette im Naturpark Texelgruppe	8.095
GGB-BSG	IT3110013	Biotop Falschauer	33
GGB	IT3110014	Biotop Gisser Auen	14
GGB	IT3110015	Biotop Hhnerspiel	144
GGB	IT3110016	Biotop Wiesermoos	16
GGB-BSG	IT3110017	Naturpark Rieserferner - Ahrntal	31.330



TYP	KODEX	BEZEICHNUNG	FLÄCHE (ha)
GGB-BSG	IT3110018	Ahrauen	36
GGB	IT3110019	Biotop Rasner Moser	25
GGB	IT3110020	Biotop Seikofel Nemes	278
GGB	IT3110022	Biotop Rienzau - Toblach	17
GGB-BSG	IT3110026	Villnößtal - Peitlerkofel - Raschötz im Naturpark Puez-Geisler	5.277
GGB	IT3110027	Gröden - Langes Tal - Puez im Naturpark Puez-Geisler	5.396
GGB-BSG	IT3110029	Naturpark Schlern - Rosengarten	7.292
GGB	IT3110030	Biotop Totes Moos	4
GGB	IT3110031	Biotop Woelflmoor	10
GGB	IT3110032	Biotop Tschinggermoor	3
GGB	IT3110033	Biotop Eislöcher	28
GGB-BSG	IT3110034	Biotop Kalterer See	241
GGB	IT3110035	Biotop Castelfeder	108
GGB-BSG	IT3110036	Naturpark Trudner Horn	6.848
GGB	IT3110037	Biotop Fennberger See	10
GGB-BSG	IT3110038	Ulten - Sulden im Nationalpark Stilfserjoch	27.989
GGB-BSG	IT3110039	Ortler - Madatsch Spitze im Nationalpark Stilfser Joch	4.188
GGB-BSG	IT3110040	Chavalatschalm im Nationalpark Stilfser Joch	3.517
GGB	IT3110041	Jaggl	702
GGB	IT3110042	Trockene Felsenwiesen von Agums	0,3
GGB	IT3110043	Trockene Felsenwiesen von Sant 'Ottilia	0,1
GGB	IT3110044	Biotop Sonnenberg Steppenvegetation Schlanderser Leiten	25
GGB	IT3110045	Biotop Sonnenberg Steppenvegetation Kortscher Leiten	56
GGB	IT3110046	Biotop Fuchsmöser	4
GGB	IT3110048	Armentara Wiesen	342
GGB-BSG	IT3110049	Naturpark Fanes - Sennes - Prags	25.453
GGB-BSG	IT3110050	Naturpark Drei Zinnen	11.892
GGB-BSG	IT3110051	Biotop Ahrau von Stegen	18
GGB	IT3110052	Biotop Bigleidermoos	5
GGB	IT3110053	Biotop Tartscher Buhel	22
GGB	IT3110054	Gaulschlucht	66
GGB	IT3110055	Schgumser Möser	24

Abbildung 5 Ermittlung der Natura 2000-Gebiete im Gebiet der Autonomen Provinz Bozen auf der Karte

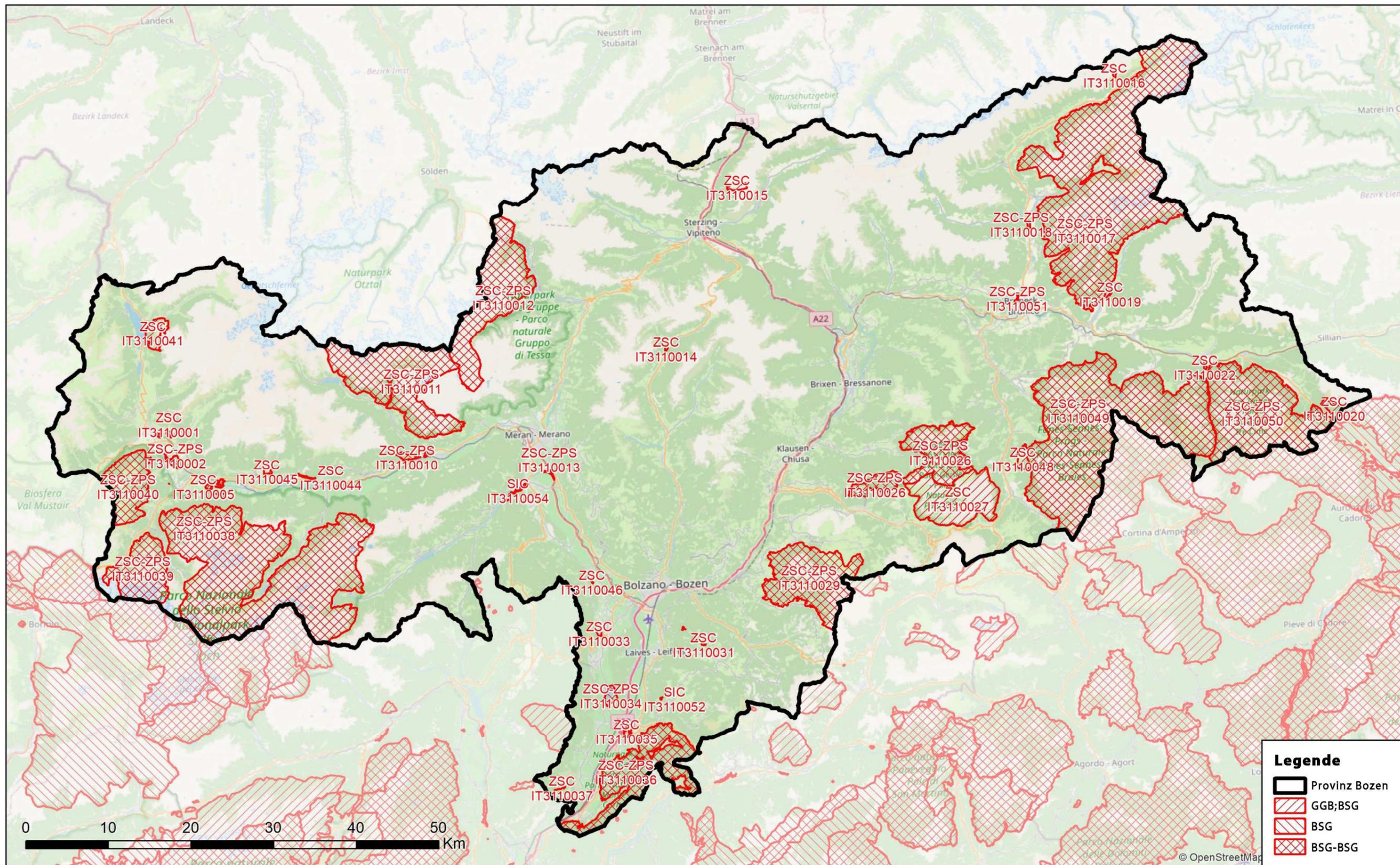


Abbildung 6 Identifizierung der Natura 2000-Gebiete im Gebiet der Autonomen Provinz Bozen auf Orthofoto

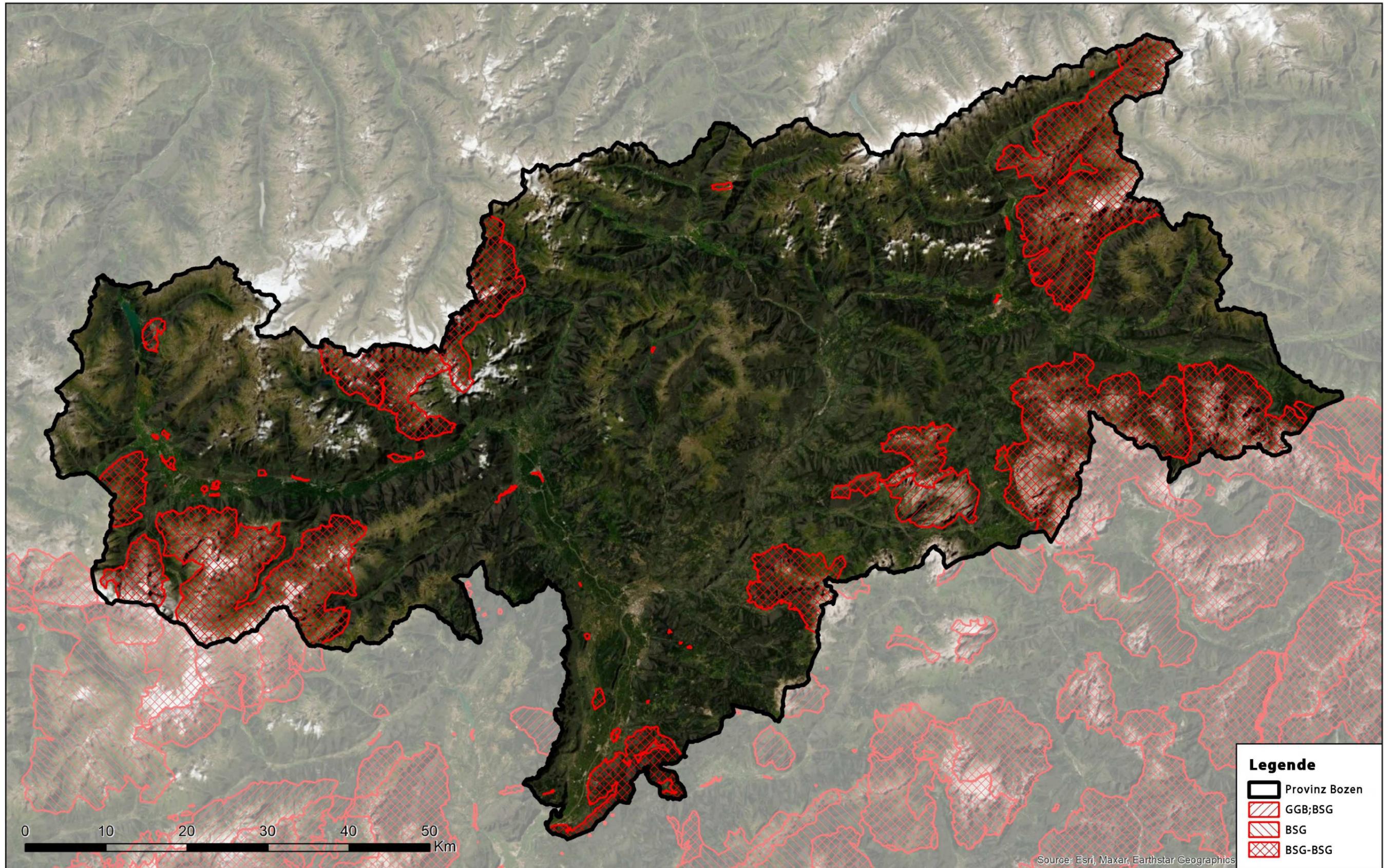
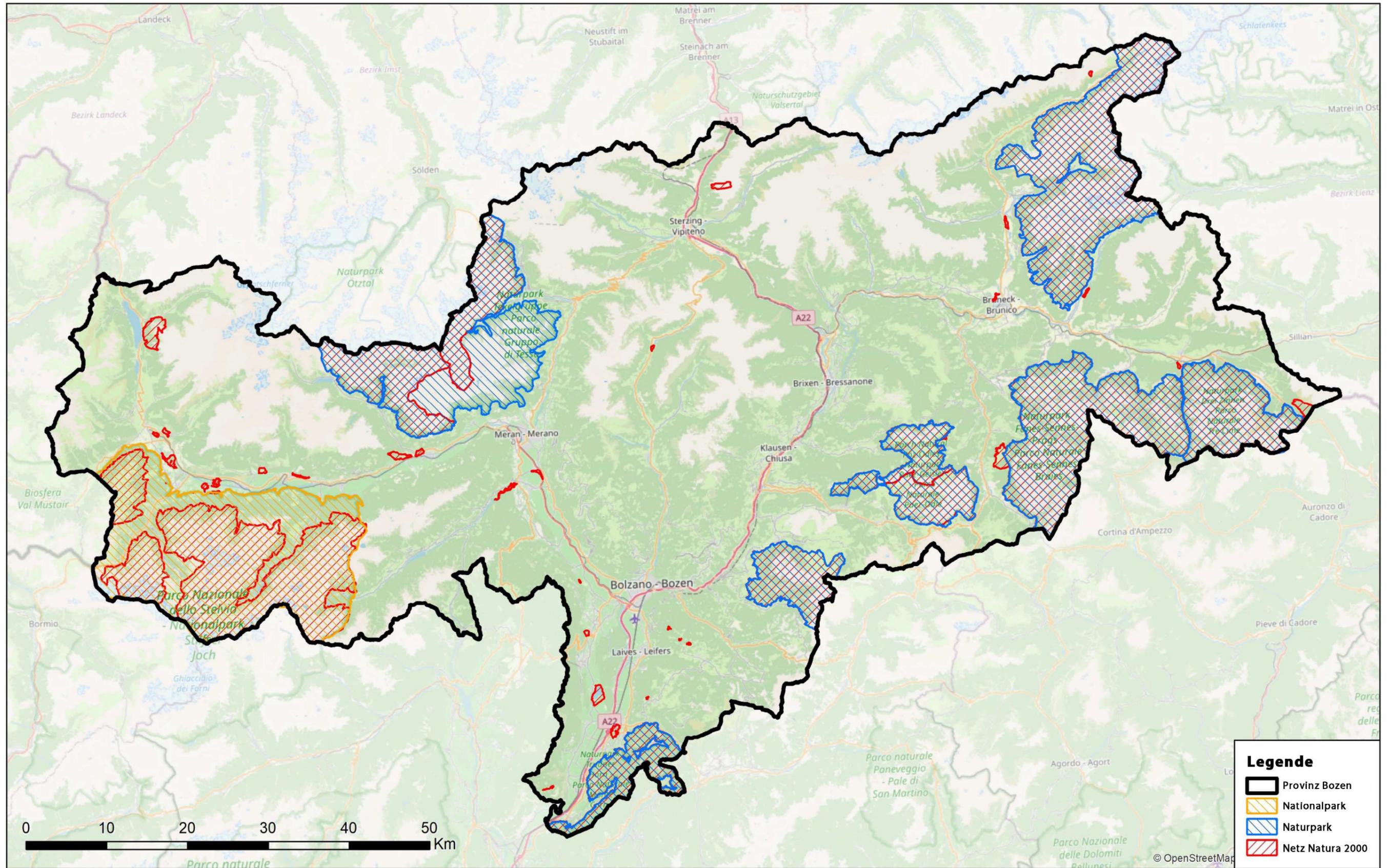


Abbildung 7 Identifizierung der Natura 2000-Gebiete und anderer Schutzgebiete im Gebiet der Autonomen Provinz Bozen auf der Karte



4.2 ANDERE SCHUTZGEBIETE

Im Gebiet der Autonomen Provinz Bozen gibt es weitere Naturschutzgebiete. Von der Website <https://naturparks.provinz.bz> werden die wichtigsten Daten für das Vorhandensein von Naturschutzgebieten in der Provinz abgeleitet.

- 1 Nationalpark
- 7 Naturparks

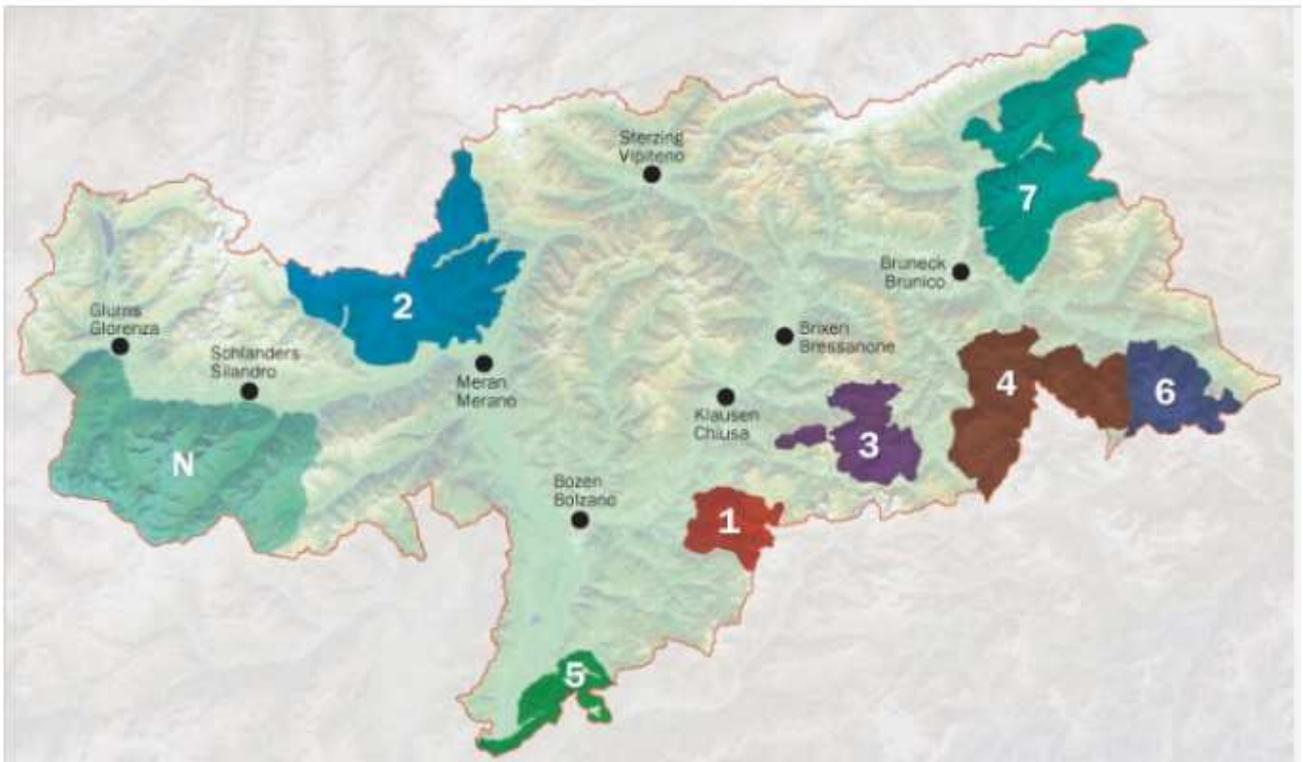
Die Gesamtheit der Schutzgebiete, zu denen auch Gebiete gehören, die als GGB und BSG klassifiziert sind, umfasst etwa 24 % des Territoriums.

Diese Zahlen machen die Provinz Bozen zu einem außergewöhnlichen Gebiet mit einer fast einzigartigen Artenvielfalt.

Tabelle 5 Liste der Naturschutzgebiete

TYP	BEZEICHNUNG	FLÄCHE (ha)
Nationalpark	Stilfserjoch	53361
Naturpark	Fanes-Sennes-Prags	25485
Naturpark	Texelgruppe	31407
Naturpark	Trudner Horn	6873
Naturpark	Puez-Geisler	10729
Naturpark	Schlern-Rosengarten	7288
Naturpark	Drei Zinnen	11878
Naturpark	Rieserferner - Ahrn	31330

Abbildung 8 Naturparks in Südtirol (Quelle: <https://naturparks.provinz.bz.it/>)



- 1 Naturpark Schlern-Rosengarten
- 2 Naturpark Texelgruppe
- 3 Naturpark Puez-Geisler
- 4 Naturpark Fanes-Sennes-Prags
- 5 Naturpark Trudner Horn
- 6 Naturpark Drei Zinnen
- 7 Naturpark Rieserferner-Ahrn
- N Nationalpark Stilfserjoch

5 BESCHREIBUNG DER INTERFERENZEN ZWISCHEN GEPLANTEN ARBEITEN/EINGRIFFEN UND DEM UMWELTSYSTEM (AUF DEM GELÄNDE VORHANDENE LEBENS-RÄUME UND TIER-/PFLANZENARTEN)

Wie bereits erwähnt, haben die für die Umsetzung des Plans vorgesehenen Maßnahmen einen Einfluss auf das Landesgebiet der Provinz. Obwohl sie hauptsächlich auf den Mobilitätssektor ausgerichtet sind und die am dichtesten besiedelten Gebiete, bzw. die bestehenden Infrastrukturachsen betreffen, können sie dennoch Auswirkungen auf die vorhandenen Natura-2000-Gebiete haben, insbesondere hinsichtlich der Infrastrukturplanung.

Daher ist es ratsam, die erwarteten Auswirkungen auf die betreffenden Natura-2000-Gebiete je nach Maßnahmen zu bewerten.

Deshalb werden die vom PUMS vorgeschlagenen Maßnahmen auf zwei Haupttypen zurückgeführt werden: "Verwaltungsmaßnahmen" und "Infrastrukturmaßnahmen".

Die "Verwaltungsmaßnahmen" sind regulatorischer Art und beziehen sich nicht auf die Realisierung neuer Infrastrukturen/Arbeiten aus, sondern auf die bessere Regulierung bestehender Infrastrukturen durch die Umsetzung spezifischer Politiken zur Verbesserung des Mobilitätssektors im Hinblick auf Nachhaltigkeit und in der Förderung von tugendhaftem Verhalten. Diese Politiken/Maßnahmen sind zwar von erheblicher Bedeutung für die Erreichung der Gesamtziele des Plans, haben jedoch im Allgemeinen keine spezifische territoriale Auswirkung und somit auch keine Wechselwirkungen mit den identifizierten Schutzgebieten. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass sie keine Auswirkungen auf das Natura-2000-Netz haben und daher vom Bewertungsprozess ausgeschlossen werden können.

Die verbleibenden Politiken/Maßnahmen des Plans, die auch Infrastrukturmaßnahmen umfassen können, könnten je nach Standort direkt oder indirekt Natura-2000-Gebiete betreffen; es wurde daher eine Analyse auf Grundlage der verschiedenen Standorte durchgeführt.

Tabelle 6 Bewertung möglicher Wechselwirkungen zwischen geplanten Maßnahmen und Natura-2000-Gebieten

ART DES TRANSPORTS	BEZEICHNUNG DER MASSNAHME	MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN
ÖPNV Eisenbahn	Verdoppelung Linie Meran-Bozen – Strecke Untermais Kaiserau	Maßnahmen zur Anpassung bestehender Infrastrukturen, wo eventuelle negative Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete je nach Lage geprüft werden müssen (NB: Doppelte Strecken sind noch nicht identifiziert)
	Verdoppelung Linie Franzensfeste-Innichen (Pustertal)	Maßnahmen zur Anpassung bestehender Infrastrukturen, wo eventuelle negative Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete je nach Lage geprüft werden müssen
	Selektive Verdoppelung der Vinschgerbahn	Maßnahmen zur Anpassung bestehender Infrastrukturen, wo eventuelle negative Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete je nach Lage geprüft werden müssen
	2 neue Züge für REX MODELLE	Verwaltungsmaßnahmen; es wird davon ausgegangen, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben
	5 neue Züge Fertigstellung des Brenner Basistunnels (2032)	Verwaltungsmaßnahmen; es wird davon ausgegangen, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben
	3 neue Züge Fertigstellung der Doppellinie Meran Bozen (F7)	Verwaltungsmaßnahmen; es wird davon ausgegangen, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben
	8 neue Züge für die Linie Meran-Mals (F6)	Verwaltungsmaßnahmen; es wird davon ausgegangen, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben
	Verbesserung der räumlichen Zugänglichkeit der Bahnhöfe Bozen und Bruneck	Maßnahmen zur Anpassung bestehender Infrastrukturen, wo eventuelle negative Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete je nach Lage geprüft werden müssen
	Intermodaler Güterbahnhof in Branzoll	Maßnahmen zur Anpassung bestehender Infrastrukturen, wo eventuelle negative Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete je nach Lage geprüft werden müssen
ÖPNV Mobilitätszentren	Mobilitätszentrum – Bahnhof Bozen	Maßnahme für neue Infrastruktur; in Bezug auf den Standort zu prüfen, ob negative Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete zu erwarten sind
ÖPNV auf der Straße	Ausbau und Beschleunigung der Buslinie Bozen-Leifers	Maßnahmen an bestehenden Infrastrukturen, von denen angenommen wird, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben
	Ausbau und Beschleunigung der Ahrntaler Linie	Maßnahmen an bestehenden Infrastrukturen, von denen angenommen wird, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben
	Ausbau und Beschleunigung der Buslinie Gadertal	Maßnahmen an bestehenden Infrastrukturen, von denen angenommen wird, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben
	Ausbau und Beschleunigung der Grödner Linie	Maßnahmen an bestehenden Infrastrukturen, von denen angenommen wird, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben
	Ausbau und Beschleunigung der Buslinie Passeiertal	Maßnahmen an bestehenden Infrastrukturen, von denen angenommen wird, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben
	Ausbau und Beschleunigung der Linie Eggental	Maßnahmen an bestehenden Infrastrukturen, von denen angenommen wird, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben
	Ausbau und Beschleunigung der Autoverbindungen zwischen Bozen und den Gemeinden an den Hängen der Seiser Alm (Kastelruth, Seis am Schlern, Tiers)	Maßnahmen an bestehenden Infrastrukturen, von denen angenommen wird, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben
	Fertigstellung Metrobus Überetsch (Linie 131)	Maßnahmen an bestehenden Infrastrukturen, von denen angenommen wird, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben
	Ausbau und Beschleunigung der Buslinie Sarntal	Maßnahmen an bestehenden Infrastrukturen, von denen angenommen wird, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben



ART DES TRANSPORTS	BEZEICHNUNG DER MASSNAHME	MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN
	Förderungen Südtirol Pass und Korrekturen zur touristischen Mobilitätskarte	Maßnahmen an bestehenden Infrastrukturen, von denen angenommen wird, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben
Befahrbarkeit	Umsteigeparkplätze und zugehöriger erleichterter Zugang zu den Bahnhöfen	Maßnahme für neue Infrastruktur; in Bezug auf den Standort zu prüfen, ob negative Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete zu erwarten sind
Radmobilität	Ausbau der Radwegenetze zwischen den Hauptzentren (Bozen, Brixen, Meran usw.) und den angrenzenden Gemeinden	Noch nicht lokalisierte Maßnahme, die größtenteils unter Nutzung des bestehenden Straßennetzes durchgeführt wird: In dieser Phase wird davon ausgegangen, dass sie keine negativen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben wird
	Regulierung der Nutzung von Landstraßen und des Bonifizierungskonsortiums – Versicherung von Schäden an Dritten	Maßnahmen, die noch nicht lokalisiert sind und die unter Nutzung der bestehenden Straßeninfrastruktur durchgeführt werden: Es wird davon ausgegangen, dass sie keine negativen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben werden
	Radabstellplätze an Bahnhöfen und Hauptattraktionspole wie weiterführende Schulen, Krankenhäuser, Landesämter	Noch nicht lokalisierte Maßnahmen, die in bebauten Gebieten und auf bestehenden Infrastrukturen durchgeführt werden; es wird davon ausgegangen, dass sie keine negativen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben werden
	Einheitliches Bike Sharing für Südtirol	Verwaltungsmaßnahmen; es wird davon ausgegangen, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben
	Beiträge zur Förderung der Verbreitung der Fahrradnutzung für systematische Fahrten von der Wohnung zur Schule und zur Arbeit	Verwaltungsmaßnahmen; es wird davon ausgegangen, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben
Dekarbonisierung von Verkehrssystemen	Anreize für die Dekarbonisierung des privaten Personen- und Güterkraftverkehrs	Verwaltungsmaßnahmen; es wird davon ausgegangen, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben
	Anreize zur Dekarbonisierung des öffentlichen Fahrzeugbestands	Verwaltungsmaßnahmen; es wird davon ausgegangen, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben
	Erhöhung der Abdeckung von Tankstellen für erneuerbare Energien	Verwaltungsmaßnahmen; es wird davon ausgegangen, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben
	Einrichtung einer Low Emission Zone (LEZ)	Verwaltungsmaßnahmen; es wird davon ausgegangen, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben
	Plan für die Straßenverkehrssicherheit (Maßnahmen an den gefährlichen Stellen des Netzes; weitverbreitete Verkehrsberuhigungsmaßnahmen; Verkehrserziehung)	Verwaltungsmaßnahmen; es wird davon ausgegangen, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben
Digitalisierung: Interventionen für das Verkehrsmanagement und die Infomobilität	Infomobilität für den öffentlichen Personennahverkehr und die Intermodalität	Maßnahmen an bestehenden Infrastrukturen, von denen angenommen wird, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben
	Infomobilität für die Verwaltung des Zugangs zu städtischen Gebieten	Maßnahmen an bestehenden Infrastrukturen, von denen angenommen wird, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben
	Infomobilität für das Parkraummanagement in städtischen Gebieten	Maßnahmen an bestehenden Infrastrukturen, von denen angenommen wird, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben
	Infomobilität Baustellenstatus	Maßnahmen an bestehenden Infrastrukturen, von denen angenommen wird, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben



ART DES TRANSPORTS	BEZEICHNUNG DER MASSNAHME	MÖGLICHE AUSWIRKUNGEN
	Infomobilität für das Verkehrs- und Haltemanagement in sensiblen Gebieten (Dolomitenpässe, Talköpfe, punktuelle Attraktoren)	Maßnahmen an bestehenden Infrastrukturen, von denen angenommen wird, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete haben
	Regelung und Steuerung des Schwerverkehrs auf dem normalen Straßennetz	Verwaltungsmaßnahmen; es wird davon ausgegangen, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben
	Verkehrsmanagement unter außergewöhnlichen Bedingungen auf dem Korridor A22-SS12	Verwaltungsmaßnahmen; es wird davon ausgegangen, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben
	ÖPNV-Maas	Verwaltungsmaßnahmen; es wird davon ausgegangen, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben
Weitere Bereiche für nachhaltige Mobilität	Sharing Mobility	Verwaltungsmaßnahmen; es wird davon ausgegangen, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben
	Preispolitik für den Zugang zu sensiblen Gebieten	Verwaltungsmaßnahmen; es wird davon ausgegangen, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben
Sonstiges – Nachhaltigkeit	Pass Richtlinien für die Täler/sensible Gebiete	Verwaltungsmaßnahmen; es wird davon ausgegangen, dass sie keine nachteiligen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben
	Umsteigeparkplätze und Shuttle-Dienste zu den sensiblen Gebieten (Pässe, Täler, wertvolle Anziehungspunkte)	Aktion, die nicht in diesem Plan enthalten ist und die in unmittelbarer Nähe zu den bestehenden Straßen an bestehenden Verkehrsknotenpunkten durchgeführt wird; in dieser Phase wird davon ausgegangen, dass sie keine negativen Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben kann; bei der Umsetzung in Bezug auf die Position zu überprüfen
	H2 Produktions-/Verteilungsstationen	Aktion, die nicht in diesem Plan enthalten ist und die in Verbindung mit dem bestehenden Straßennetz durchgeführt wird: bei der Durchführung ist in Bezug auf den Standort zu überprüfen, ob negative Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete festgestellt werden können

Jene Maßnahmen des Plans, bei denen keine Berührung mit Natura-2000-Gebieten festgestellt wurde (z. B. Verwaltungsmaßnahmen oder immaterielle Maßnahmen, die in bereits bestehenden Infrastrukturanlagen durchgeführt werden), können von einer weiteren Bewertung ausgeschlossen werden.

Wie bereits erwähnt, bringen die **Verwaltungsmaßnahmen und die immateriellen Maßnahmen**, die allein regulatorischer Art sind, keine wesentlichen Änderungen an der Infrastruktur des Verkehrsnetzes mit, sondern zielen im Gegenteil auf eine effektivere und effizientere Nutzung des bestehenden Straßennetzes ab, das als System für die Bewegung von privaten Fahrzeugen, öffentlichen Fahrzeugen und Fußgängern verstanden wird. Es wird somit angenommen, dass die Auswirkungen dieser Maßnahmen in Bezug auf das Umweltsystem nicht relevant sind. Wie aus der Tabelle hervorgeht, handelt es sich um Aktionen wie: „Verstärkung und Beschleunigung“ der ÖPNV-Linien; Fertigstellung des Metrobusses; Anreize zur Förderung der Verbreitung des Fahrradverkehrs; Regulierung der Nutzung von Radwegen; Anreize zur Dekarbonisierung des Fahrzeugparks; Einrichtung einer Low Emission Zone (LEZ); Straßenverkehrssicherheitsplan; Infomobilität; Regulierung und Verwaltung des Schwerverkehrs auf gewöhnlichen Straßen; Verkehrsmanagement unter außergewöhnlichen Bedingungen auf dem Korridor A22-SS12; ÖPNV-Maas; Sharing Mobility;

Preispolitik /Passrichtlinien für den Zugang zu Tälern/sensiblen Gebieten; Förderungen Südtirol Pass und Korrekturen zur touristischen Mobilitätskarte; ...

Die Maßnahmen des Plans von Interesse für diese Analyse sind diejenigen, die die Änderung der Zweckbestimmung eines Teils des Territoriums (Infrastrukturstandorte) mit sich bringen und somit Fragmentierung/Diskontinuität und Subtraktion/Eliminierung von geschützten Lebensräumen oder Lebensräumen von Arten, sowie eine Unterbrechung der Verbindungen zwischen Lebensräumen und in Bezug auf das umliegende Gebiet erzeugen können.

Auch in Bezug auf diese Maßnahmen wurde mögliche Interferenzen zu den Schutzgebieten analysiert, wobei die Art der Intervention (neue Infrastruktur oder Anpassung/Ausbau der bestehenden Infrastruktur) und der Kontext (bebaute Gebiete, Infrastrukturstandorte), berücksichtigt wurden.

Es wurde daher eine Analyse (im Einklang mit der vorliegenden Planungsebene) dieser Maßnahmen und deren Überlappung mit der Lokalisierung von geschützten Gebieten vorgenommen, um mögliche Wechselwirkungen hervorzuheben.

Wurde eine störende Interferenz oder Nähe zu den geschützten Gebieten festgestellt, so wurden in Bezug auf die Art der Maßnahme (Anpassung oder Neubau) die vorhersehbaren Auswirkungen auf Lebensräume, Fauna und Flora berücksichtigt und mögliche Maßnahmen zur Beseitigung oder Minimierung dieser Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete und der dort vorhandenen Lebensräume und Arten angegeben.

Diese Analyse wurde mit einem Vertiefungsgrad durchgeführt, der dem gegenwärtigen Planungsstand der Interventionen entspricht; in Fällen, in denen der Vertiefungsgrad des Planungsstandes der Maßnahmen es nicht ermöglicht, mögliche Auswirkungen auszuschließen, werden die Bewertungen während der Planungsphase der Interventionen durchgeführt werden.

Es sollte präzisiert werden, dass das Ziel dieser Bewertungsphase darin besteht, die wahrscheinlichen Interferenzen der im Projektszenario vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen zu beschreiben und die spezifische Verträglichkeitsprüfung, falls eine signifikante mögliche Auswirkung der im Plan vorgesehenen Maßnahmen festgestellt wird, erforderlichenfalls auf die nachfolgenden Phasen der Projektdurchführung zu verschieben.

Daher wurde eine erste Bewertung vorgenommen, welche auf die Standorte der im Plan für das „Projektszenario 2035“ vorgesehenen Maßnahmen in Bezug auf die Lage der Natura-2000-Gebiete basiert.

5.1 VORLÄUFIGE BEWERTUNG MÖGLICHER WECHSELWIRKUNGEN MIT DEN UNTERSUCHTEN ZONEN

Um die mögliche Entwicklung negativer Auswirkungen des Plans hervorzuheben, wird im Folgenden auf eine Überschneidung zwischen den vom LPNM vorgeschlagenen Maßnahmen und den vorhandenen Schutzgebieten hingewiesen. In den Analysen wurden neben den eigentlichen Schutzgebieten auch "angrenzende" Gebietsstreifen, sogenannte Pufferzonen, der Breite von 1 km berücksichtigt, um potenziell kritische Situationen in der Nähe der Schutzgebiete erkennen zu können.

Aufgrund der im vorherigen Absatz vorgenommenen Analyse können folgenden Maßnahmen zur Umsetzung des Plans, Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete haben:

ART DES TRANSPORTS	INTERNER KODEX	BEZEICHNUNG DER MASSNAHME	ART DES EINGRIFFS
ÖPNV Eisenbahn	F7	Verdoppelung Linie Meran-Bozen – Strecke Untermais Kaiserau	Anpassung
	F9	Verdoppelung Linie Franzensfeste-Innichen (Pustertal)	Anpassung
	F25	Selektive Verdoppelung der Vinschgerbahn	Anpassung
	F24	Intermodaler Güterbahnhof in Branzoll	Anpassung
ÖPNV Mobilitätszentren	CM6	Mobilitätszentrum – Bahnhof Bozen	Neue Infrastruktur
Befahrbarkeit	S193	Umsteigeparkplätze und zugehöriger erleichterter Zugang zu den Bahnhöfen	Neue Infrastruktur

Es wird darauf hingewiesen, dass die Maßnahmen des LPNM-Programms, da sie den Mobilitätssektor anbelangen, **hauptsächlich die urbanisierten und besiedelten Gebiete oder die bestehenden Infrastrukturachsen betreffen, die diese mit dem Rest des Territoriums verbinden, oder Bereiche in der Nähe von Bahnhöfen oder wichtigen Kreuzungen**: Aus diesem Grund neigen sie dazu, Gebiete zu betreffen, die bereits von Siedlungen und Infrastrukturen gekennzeichnet sind, ohne die territorialen Bereiche von naturalistischem Wert anzutasten.

In Bezug auf Maßnahmen, die ausschließlich in städtischen Gebieten oder in der Nähe bestehender Infrastrukturen durchgeführt werden, wird davon ausgegangen, dass ihre Auswirkungen für die Umweltkomponente nicht relevant sind. Dabei handelt es sich um Maßnahmen wie: Fahrradstationen und Bike-Sharing-Stationen; Mobilitätszentrum – Bahnhof Bozen; Umsteigeparkplätze und zugehöriger erleichterter Zugang zu den Bahnhöfen; Erhöhung der Abdeckung der Tankstellen erneuerbare Energiequellen; Infomobilität; Produktions-/Verteilungsstationen H2.

Darüber hinaus werden Politiken/Eingriffe, die Maßnahmen **zur Anpassung oder Sanierung bestehender Infrastrukturen** betreffen (Verdoppelung Linie Meran-Bozen / Verdoppelung Linie Franzensfeste-Innichen /Selektive Verdoppelung Bahn Vinschgau / Ausbau



der räumlichen Zugänglichkeit zu den Bahnhöfen Bozen und Bruneck) hier als wenig bedeutsam erachtet, da sie Bereiche betreffen, die bereits von Infrastrukturen charakterisiert sind.

Die Überlappungsgrafik zeigt, dass keine Interferenzen zwischen den Eingriffen und den Natur-2000 Standorten entstehen und daher direkte Auswirkungen auf geschützte Gebiete ausgeschlossen werden können; außerdem wird, immer ausgehend von der Lokalisierung der Interventionen und deren Art, deutlich, dass indirekte Interferenzen ausgeschlossen werden können, auch unter Berücksichtigung der Interventionen, die Bereiche in der Nähe der Standorte betreffen (es werden Gebietsstreifen (Puffer) von etwa 1 km im Umkreis von den Perimeter berücksichtigt).

Abbildung 9 Beziehung zwischen den Plan Maßnahmen und den auf der Karte berücksichtigten Standorten (angepasste Skala)

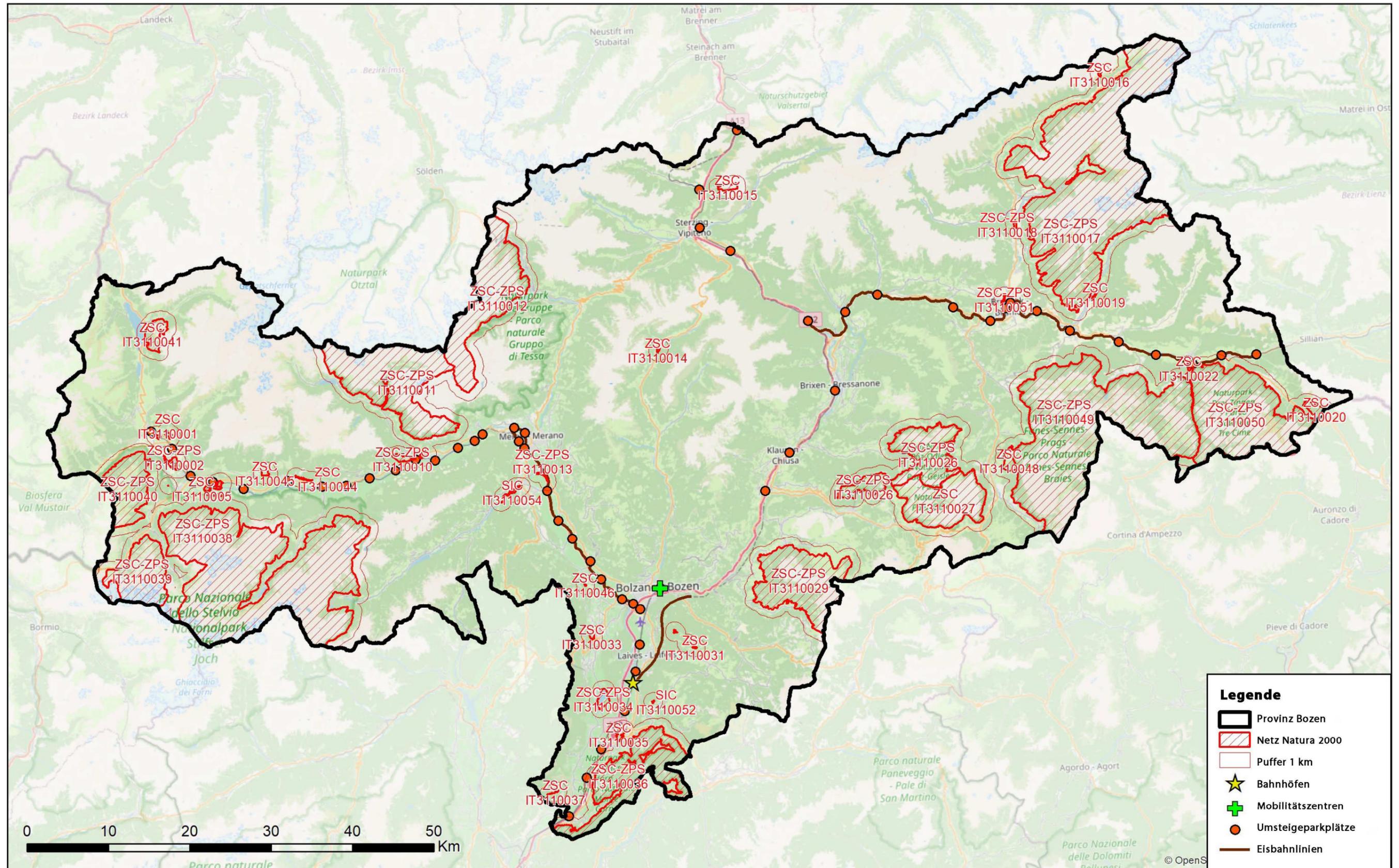


Abbildung 10 Beziehung zwischen Plan Maßnahmen und Standorten, die als Orthofotos betrachtet werden (angepasste Skala)

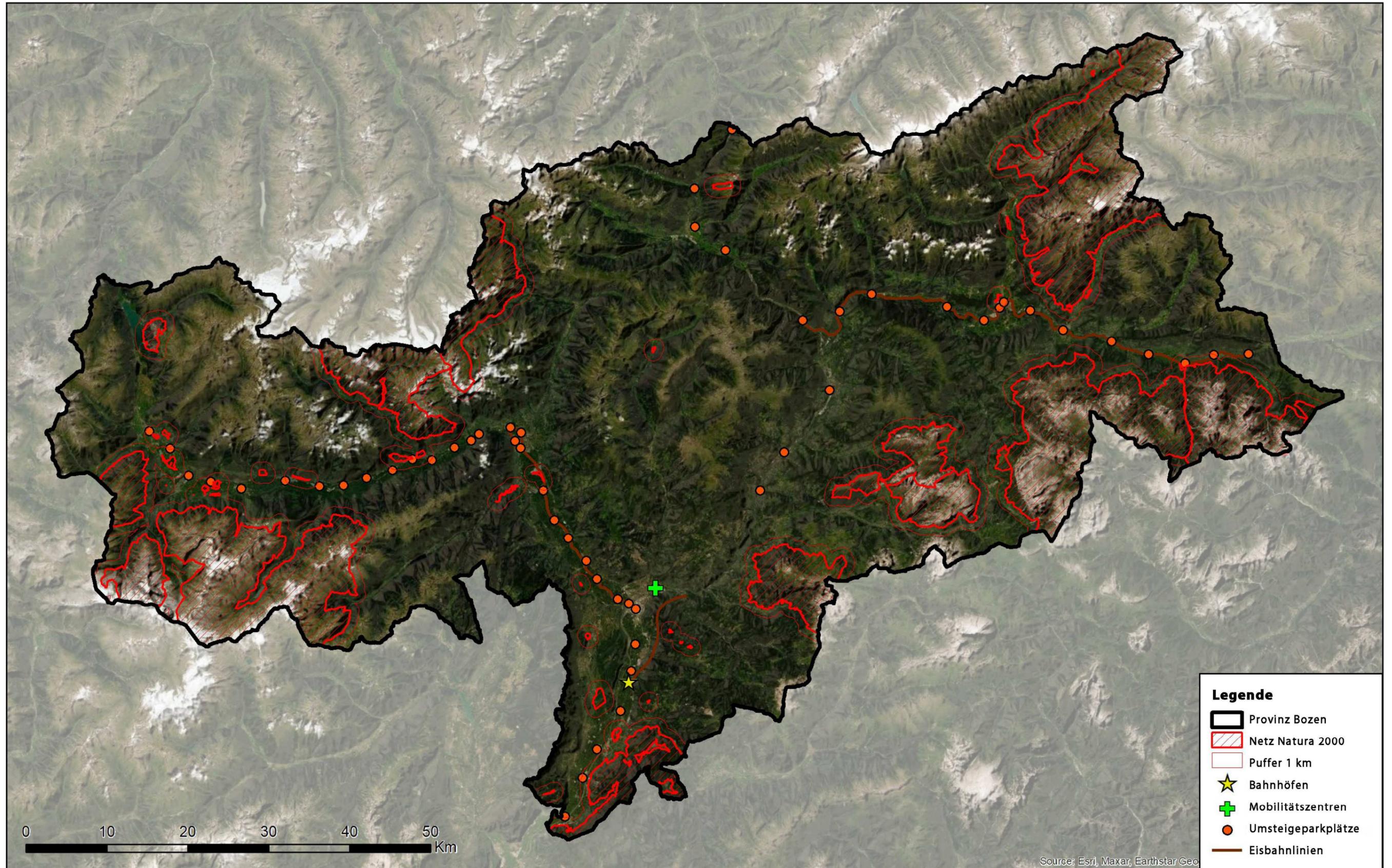
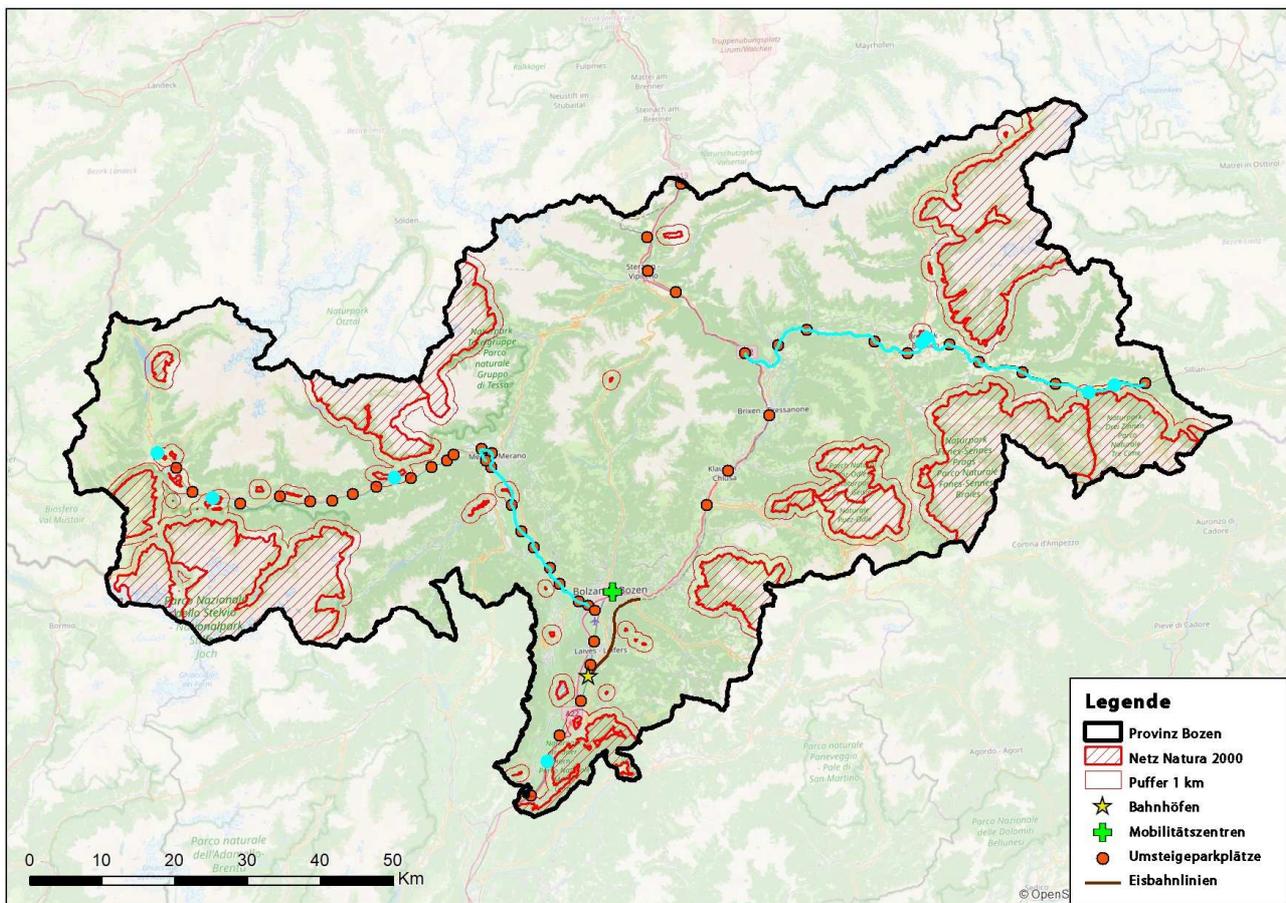




Tabelle 7 Maßnahmen und potenzielle Auswirkungen auf die Standorte

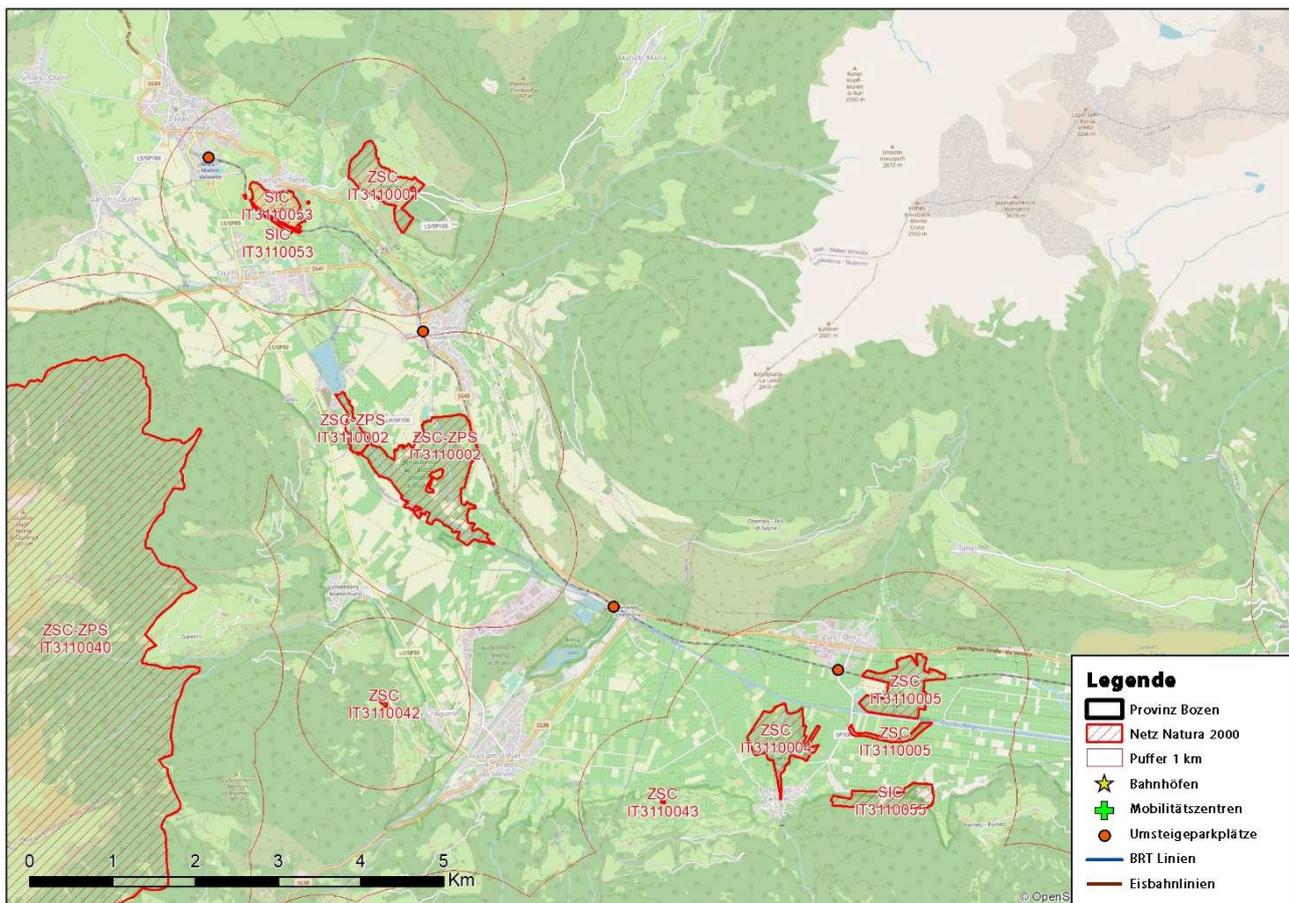
ART DES TRANSPORTS	INTERNER KODEX	BEZEICHNUNG DER MASSNAHME	ART DES EINGRIFFS	NATURA-2000-GEBIETE	
				Gebiet-Interferenz	Interferenz Puffer 1 km
ÖPNV Eisenbahn	F7	Verdoppelung Linie Meran-Bozen – Strecke Untermais Kaiserau	Anpassung	Nein	Webseite ZSC-ZPS IT3110051 Webseite IT 3110013
ÖPNV Eisenbahn	F9	Verdoppelung Linie Franzensfeste-Innichen (Pustertal)	Anpassung	Nein	Webseite ZSC IT3110022 Webseite ZSC-ZPS IT3110050 Webseite ZSC-ZPS IT3110051
ÖPNV Eisenbahn	F25	Selektive Verdoppelung der Vinschgerbahn	Anpassung	Verdoppelungsstrecken nicht identifiziert; es gibt einige Situationen der Nähe zwischen bestehender Eisenbahn und Schutzgebieten, in denen die Verdoppelung zu Interferenzen führen könnte	Verdoppelungsstrecken nicht identifiziert; es gibt einige Situationen der Nähe zwischen bestehender Eisenbahn und Schutzgebieten, in denen die Verdoppelung zu Interferenzen führen könnte
ÖPNV Eisenbahn	F24	Intermodaler Güterbahnhof in Branzoll	Anpassung	Nein	Nein
ÖPNV Mobilitätszentren	CM6	Mobilitätszentrum – Bahnhof Bozen	Neue Infrastruktur	Nein	Nein
Befahrbarkeit	S193	Umsteigeparkplätze und zugehöriger erleichterter Zugang zu den Bahnhöfen	Neue Infrastruktur	Nein	Umsteigeparkplätze: Mals Vinschgau - Gebiet GGB IT3110053 Eysrs – Gebiet GGB IT3110005 Staben - Gebiet GGB-BSG IT 3110010 Margreid-Kurtatsch – Gebiet GGBBSG IT3110036 Bruneck - Gebiet GGB-BSG IT3110051 Toblach - Gebiete GGB IT3110022 und GGB-ZPS IT3110050 Innichen - Gebiet GGB-BSG IT3110050

Abbildung 11 Auswahl der Planaktionen, die die Puffer der Gebiete stören



Auf den folgenden Seiten werden die Berührungspunkte zwischen den geplanten Eingriffen und den Schutzgebieten visualisiert, um aufzuzeigen, unter welchen Bedingungen sie sich entwickeln und ob Auswirkungen auf die in den Gebieten vorkommenden Lebensräume und Arten zu erwarten sind, auch im Zusammenhang mit dem Vorhandensein von bewohnten Gebieten und Infrastrukturen.

Abbildung 12 Beziehungen zwischen Parkplätzen und Natura 2000-Gebieten (Puffer von 1 km)

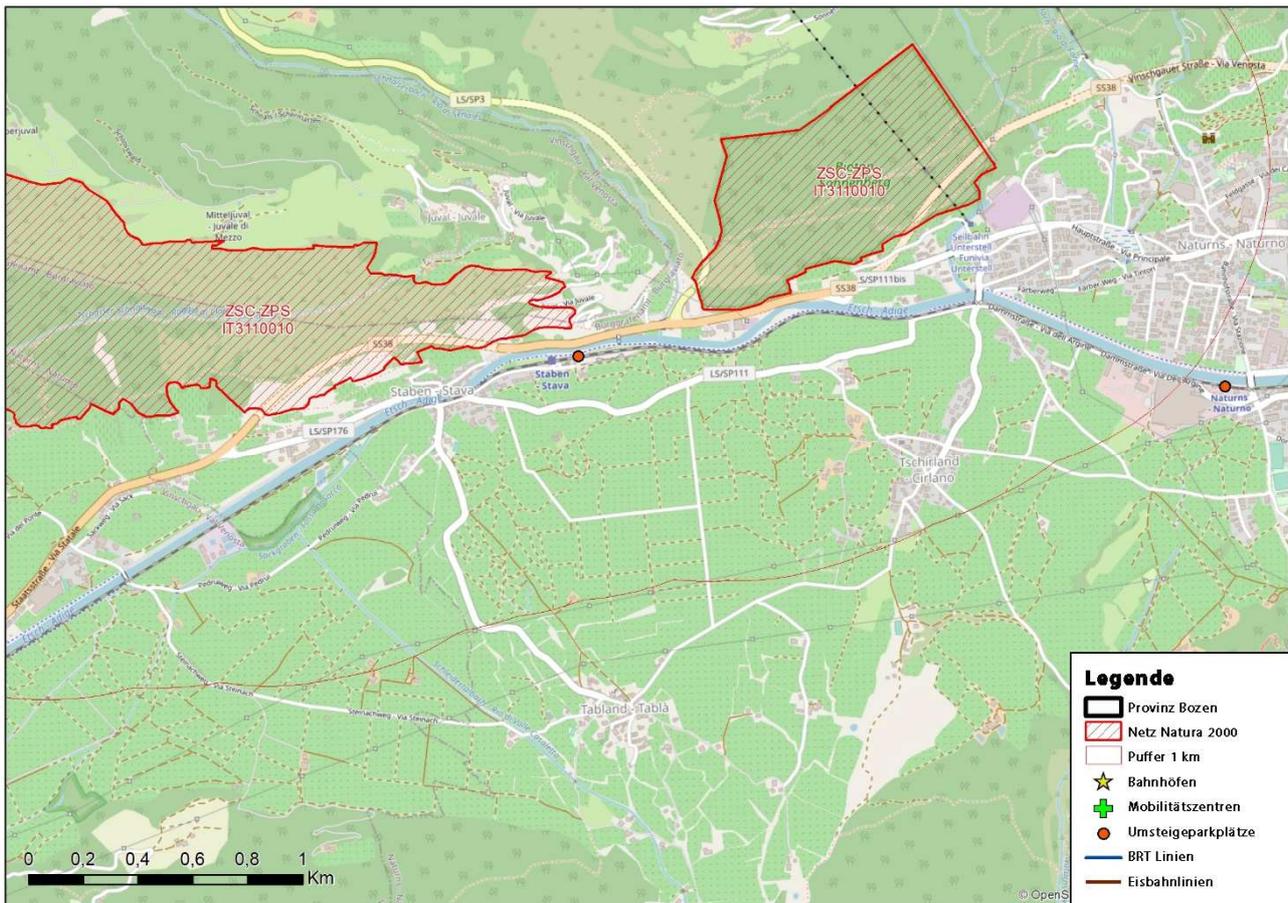


In Bezug zu den im Plan vorgesehenen Umsteigeparkplätzen wird festgestellt, dass die folgenden innerhalb eines Abstands von weniger als 1 km von den Natura-2000 Gebieten liegen:

- Mals Vinschgau - Entfernung <1 km von dem Gebiet GGB IT3110053
- Eysrs – Entfernung <1 km vom Gebiet GGB IT3110005

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Parkplätze entlang der bestehenden Eisenbahnlinie innerhalb der angesiedelten Gebiete (Mals) und beim Bahnhof am Rande der Ortschaft (Eysrs) vorgesehen sind: Es wird daher davon ausgegangen, dass es keine Auswirkungen dieser Arbeiten in der Betriebsphase geben wird. Die Auswirkungen, die sich möglicherweise in der Bauphase entwickeln, sind vorübergehend und reversibel und können durch eine angemessene Organisation und Verwaltung der Baustelle gemindert werden.

Abbildung 13 Beziehungen zwischen Parkplätzen und Natura 2000-Gebieten (Puffer von 1 km)

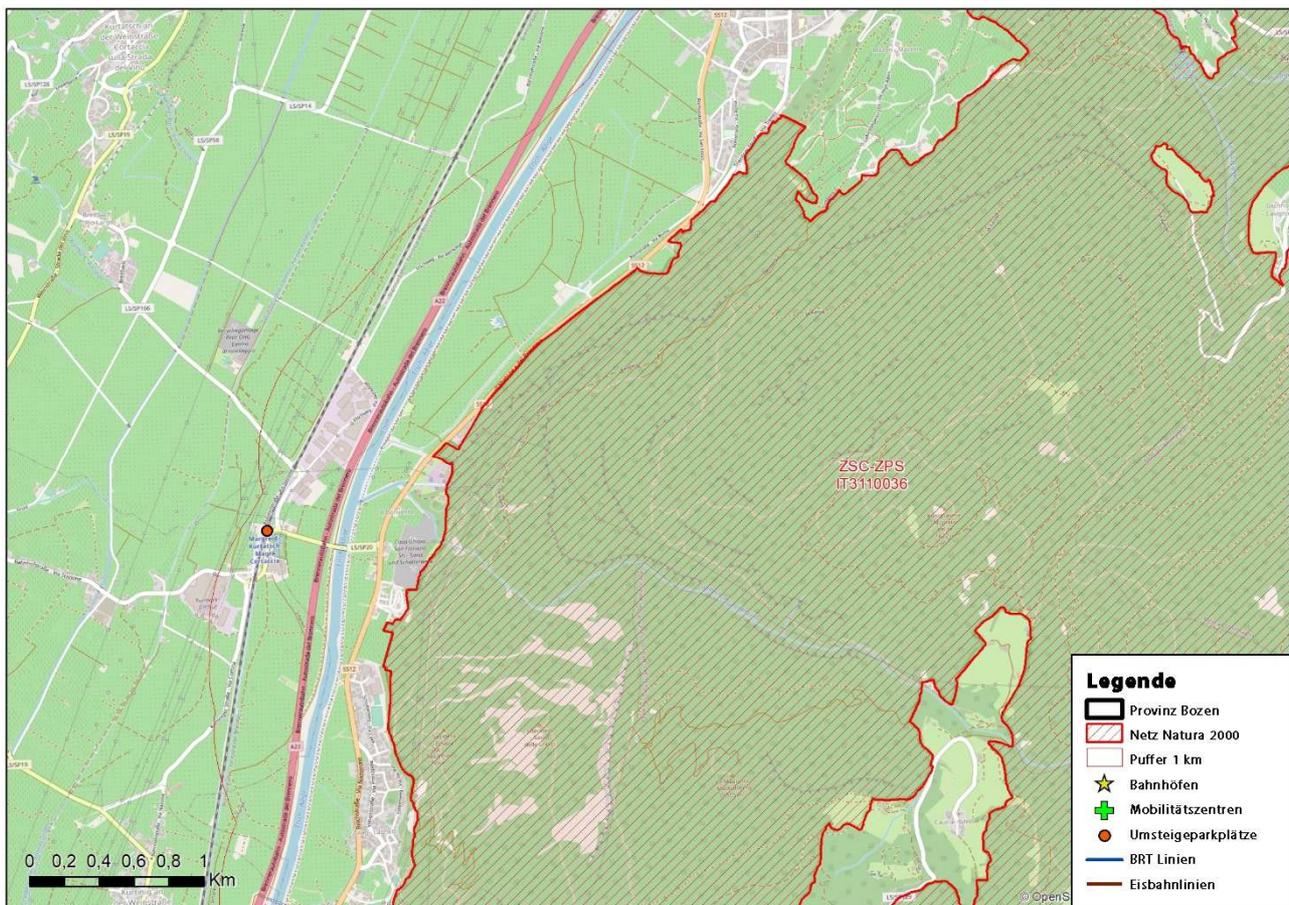


In Bezug zu den im Plan vorgesehenen Umsteigeparkplätzen wird festgestellt, dass die folgenden innerhalb eines Abstands von weniger als 1 km von den Natura-2000 Gebieten liegen:

- Staben – Entfernung <1 km von dem Gebiet GGB-BSG IT 3110010.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der Parkplatz entlang der bestehenden Eisenbahnlinie beim Bahnhof des Dorfes Staben (südlich der SS38 und des Flusslaufs der Etsch) vorgesehen ist: Es wird daher davon ausgegangen, dass es keine Auswirkungen dieser Arbeiten in der Betriebsphase geben wird. Die Auswirkungen, die sich möglicherweise in der Bauphase entwickeln, sind vorübergehend und reversibel und können durch eine angemessene Organisation und Verwaltung der Baustelle gemindert werden.

Abbildung 14 Beziehungen zwischen Parkplätzen und Natura 2000-Gebieten (Puffer von 1 km)

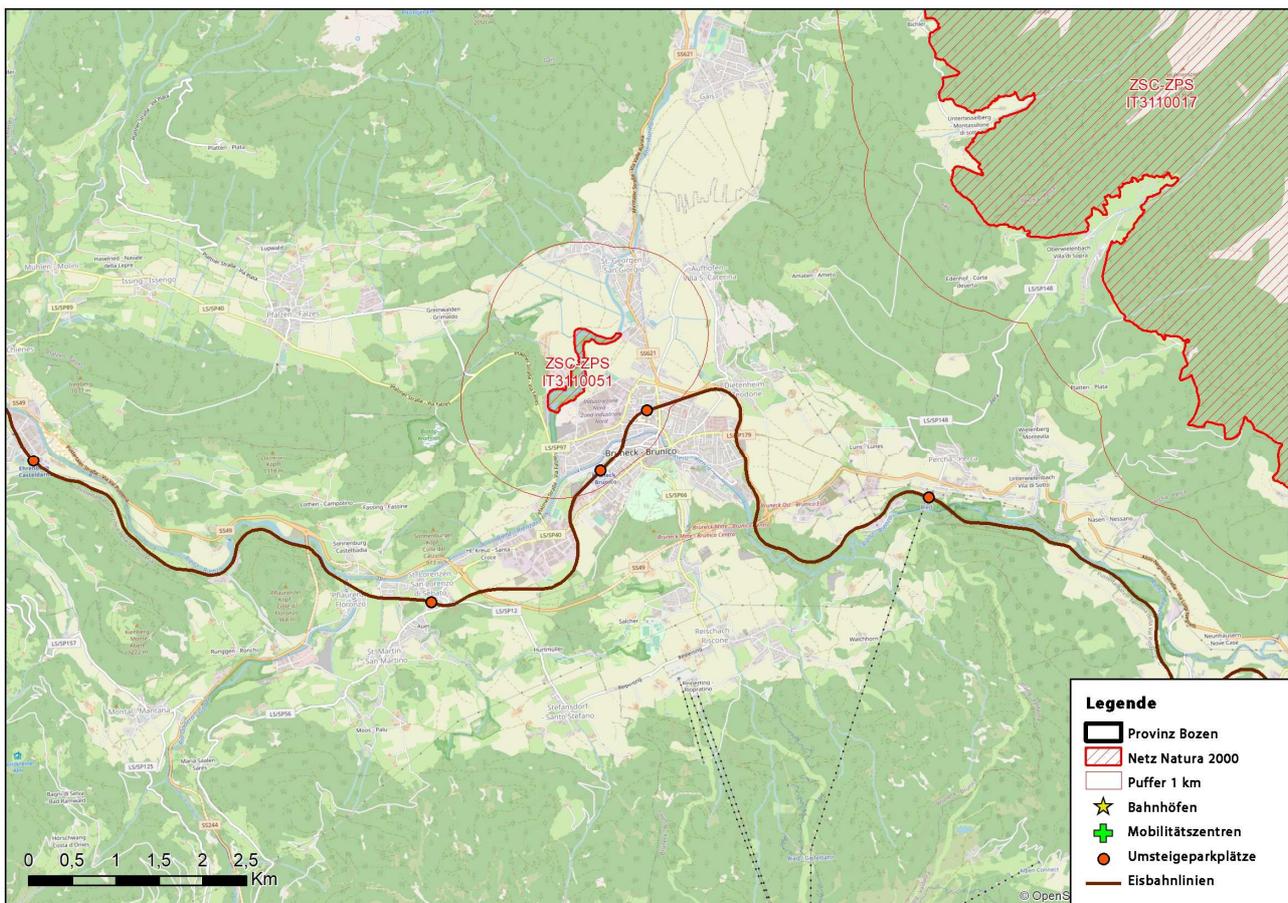


In Bezug zu den im Plan vorgesehenen Umsteigeparkplätzen wird festgestellt, dass die folgenden innerhalb eines Abstands von weniger als 1 km von den Natura-2000 Gebieten liegen:

- Margreid-Kurtatsch – Entfernung <1 km von dem Gebiet GGB BSG IT3110036

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der Parkplatz am Bahnhof entlang der bestehenden Eisenbahnlinie innerhalb der Ortschaft Margreid-Kurtatsch vorgesehen ist, und durch die Brennerautobahn und den Lauf der Etsch vom geschützten Gebiet getrennt wird: Es wird daher davon ausgegangen, dass es keine Auswirkungen dieser Arbeiten in der Betriebsphase geben wird. Die Auswirkungen, die sich möglicherweise in der Bauphase entwickeln, sind vorübergehend und reversibel und können durch eine angemessene Organisation und Verwaltung der Baustelle gemindert werden.

Abbildung 15 Beziehungen zwischen Planmaßnahmen und Natura 2000-Gebieten (Puffer von 1 km)

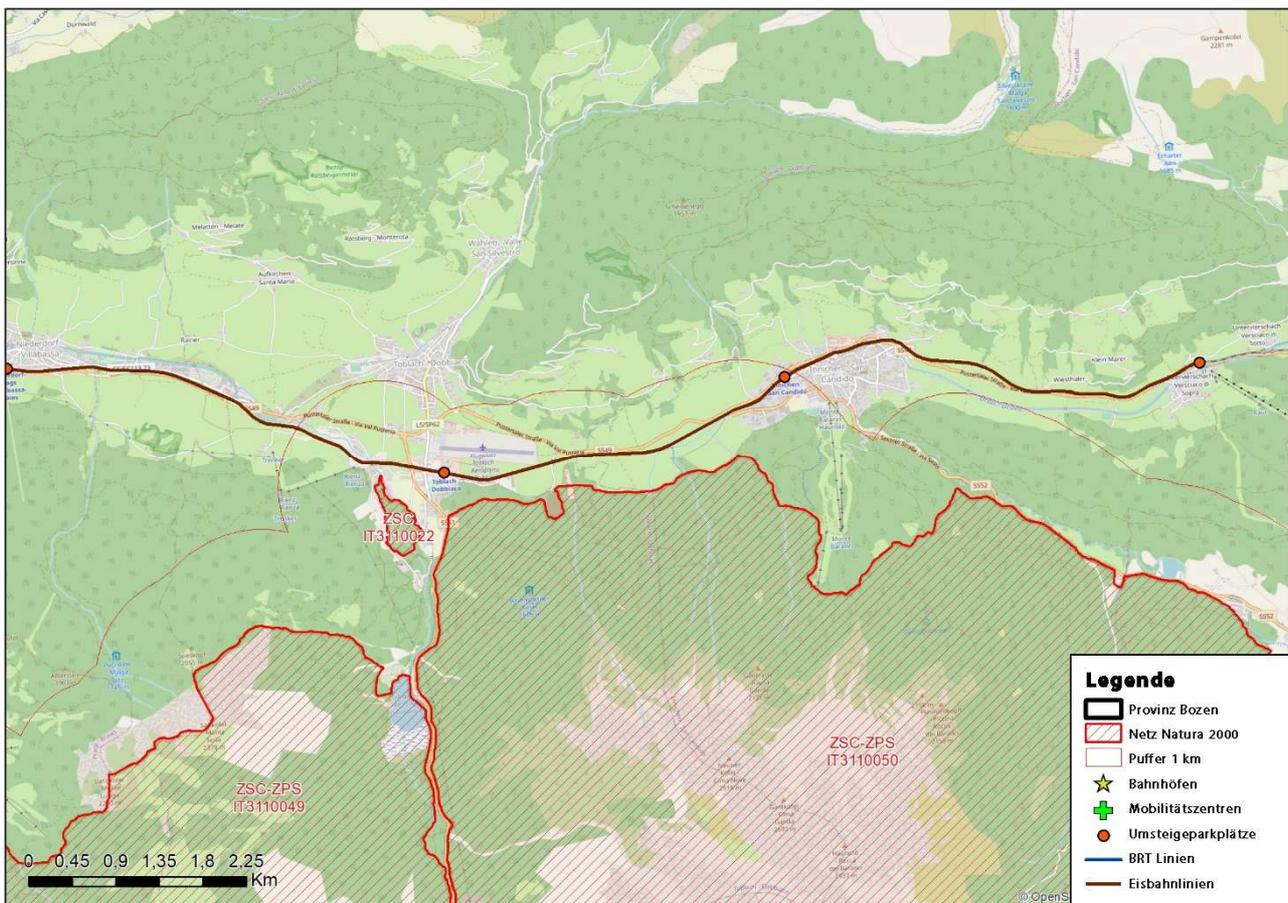


In Bezug zu den im Plan vorgesehenen Umsteigeparkplätzen wird festgestellt, dass die folgenden innerhalb eines Abstands von weniger als 1 km von den Natura-2000 Gebieten liegen:

- Umsteigeparkplätze in Bruneck - Entfernung <1 km vom Gebiet GGB-BSG IT3110051
- Verbesserung der räumlichen Zugänglichkeit zum Bahnhof Bruneck - Entfernung <1 km vom Gebiet GGB-BSG IT3110051
- Verdoppelung der Bahnlinie - Entfernung <1 km vom Gebiet GGB BSG IT3110051

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Parkplätze entlang der bestehenden Eisenbahnlinie innerhalb der urbanisierten Gebiete von Bruneck vorgesehen sind, die sie physisch von den sensiblen Bereichen trennen. Dasselbe gilt für den Eingriff auf der Eisenbahnlinie und in der Nähe des Bahnhofs: Es wird daher davon ausgegangen, dass es keine Auswirkungen dieser Arbeiten in der Betriebsphase geben wird. Die Auswirkungen, die sich möglicherweise in der Bauphase entwickeln, sind vorübergehend und reversibel und können durch eine angemessene Organisation und Verwaltung der Baustelle gemindert werden.

Abbildung 16 Beziehungen zwischen Planmaßnahmen und Natura 2000-Gebieten (Puffer von 1 km)

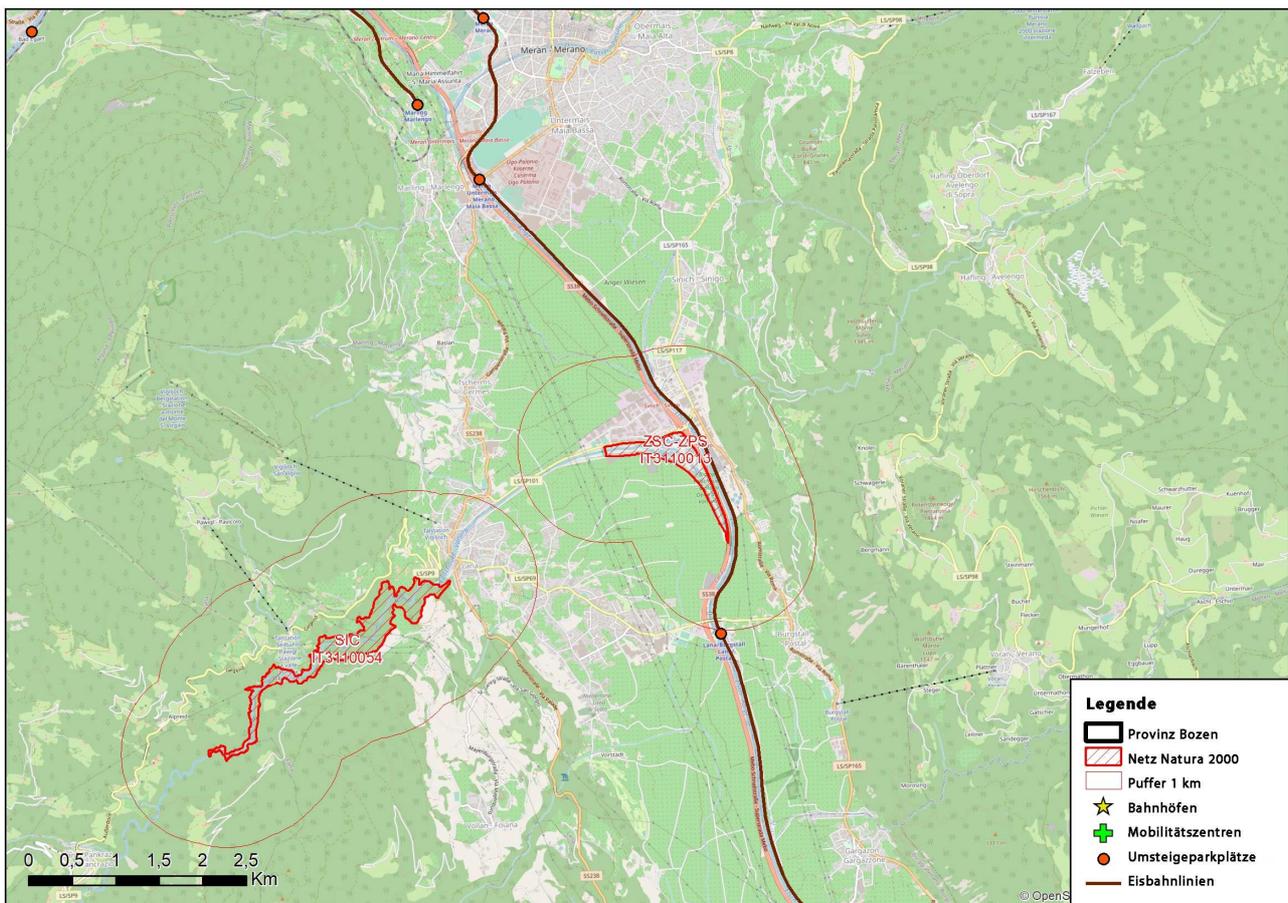


In Bezug zu den im Plan vorgesehenen Umsteigeparkplätzen wird festgestellt, dass die folgenden innerhalb eines Abstands von weniger als 1 km von den Natura-2000 Gebieten liegen:

- Umsteigeparkplätze Toblach - Entfernung <1 km von den Gebieten GGB IT3110022 und GGB-BSG IT3110050
- Umsteigeparkplätze Innichen - Entfernung <1 km vom Gebiet GGB-BSG IT3110050
- Verdoppelung der Bahnstrecke zwischen Toblach und Innichen - Entfernung <1 km von den Gebieten GGB IT3110022 und GGB-BSG IT3110050

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Parkplätze entlang der bestehenden Eisenbahnlinie innerhalb der urbanisierten Gebiete Toblach und Innichen vorgesehen sind, die sie physisch von den sensiblen Bereichen trennen. Die Intervention auf der Eisenbahnlinie hingegen betrifft vorörtliche Gebiete. Die Linie läuft parallel zur SS49, mit der sie einen "Korridor" bildet. Es wird daher davon ausgegangen, dass es keine Auswirkungen dieser Arbeiten in der Betriebsphase geben wird. Die Auswirkungen, die sich möglicherweise in der Bauphase entwickeln, sind vorübergehend und reversibel und können durch eine angemessene Organisation und Verwaltung der Baustelle gemindert werden.

Abbildung 17 Beziehungen zwischen Planmaßnahmen und Natura 2000-Gebieten (Puffer von 1 km)



In Bezug zu den im Plan vorgesehenen Umsteigeparkplätzen wird festgestellt, dass die folgenden innerhalb eines Abstands von weniger als 1 km von den Natura-2000 Gebieten liegen:

- Umsteigeparkplatz Lana / Burgstall - Entfernung <1 km von dem Gebiet GGB-BSG IT3110013
- Verdoppelung der Bahnlinie - Entfernung <1 km vom Gebiet GGB-BSG IT3110013

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der Parkplatz entlang der bestehenden Eisenbahnlinie im Randgebiet der Ortschaft von Lana vorgesehen ist, wobei die Verbindungsstraßen ihn physisch vom sensiblen Gebiet trennen. Hingegen betrifft der Eingriff an der Eisenbahnlinie Bereiche in unmittelbarer Nähe des Natura-2000 Gebietes, obwohl er parallel SS38-Schnellstraße verläuft, mit welcher er einen "Korridor" bildet: Es wird daher davon ausgegangen, dass es keine Auswirkungen dieser Arbeiten in der Betriebsphase geben wird. Die Auswirkungen, die sich möglicherweise in der Bauphase entwickeln, sind vorübergehend und reversibel und können durch eine angemessene Organisation und Verwaltung der Baustelle gemindert werden.

Die dargestellten Bilder heben die Lage der verschiedenen Infrastrukturarbeiten hervor, die für die Umsetzung des Plans im Landesgebiet Bozen vorgesehen sind: In den Schutzgebieten werden keine Veränderungen festgestellt; hingegen befinden sich die Eingriffe in unmittelbarer Nähe der Schutzgebiete größtenteils im urbanisierten Gebiet oder in unmittelbarer Nähe desselben (Parkplätze).

In Bezug auf die anderen Arbeiten (Ausbau der Eisenbahnlinien) wurden einige Situationen in der Nähe der Schutzgebiete hervorgehoben (Entfernung < 1 km vom Umfang): In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass es sich um Maßnahmen zur Erweiterung bestehender Trassen handelt, die an diejenigen angrenzen, die bereits genutzt werden, und es wurde auch hervorgehoben, dass sie an bestehende Infrastrukturen (Autobahn, Schnellstraße, andere staatliche oder provinzielle Infrastrukturen) angrenzen, mit denen sie Korridore bilden. Es gibt also keine potenziellen negativen Auswirkungen während der Betriebsphase; in Bezug auf die Bauphase wird davon ausgegangen, dass alle Auswirkungen in jedem Fall vorübergehend und reversibel sind und durch eine angemessene Organisation und Verwaltung der Baustelle gemindert werden können

Es wird daher davon ausgegangen, dass es keine Auswirkungen des Plans auf die Natura 2000-Gebiete gibt.

Auswirkungen auf die abiotischen Komponenten:

Es wird davon ausgegangen, dass die Auswirkungen des Plans auf die abiotischen Komponenten (Atmosphäre, Oberflächen- und Grundwasser, Boden und Untergrund, Lärm) der Natura-2000-Gebiete als null und nichtig betrachtet werden können: Es wird keine Auswirkungen auf den Bodenverbrauch, in Bezug auf die Abdichtung durchlässiger Böden oder negative Umweltauswirkungen auf die Stabilität und die Art der Böden, auf das Vorhandensein von Gewässern oder auf die mögliche Verschmutzung des Grundwassers in geschützten Gebieten geben.

Auswirkungen auf biotischen Komponenten:

Es wird angenommen, dass die Auswirkungen des Plans auf die biotischen Komponenten (Habitat sowie Fauna und Flora) der Natura-2000-Gebiete als null und nichtig betrachtet werden können: Aufgrund ihrer Lage ist es bereits mit dem Vertiefungsgrad des Plans möglich, die Auswirkungen der im Plan vorgesehenen Maßnahmen auf die vorhandenen Lebensräume und Tier- und Pflanzenarten auszuschließen.

Ökologische Verbindungen:



Wie bereits dargelegt, wird aufgrund ihrer räumlichen Lage davon ausgegangen, dass die Auswirkungen des Plans auf die ökologischen Netze und ihre Verbindungen zu den Natura-2000-Gebieten als null und nichtig betrachtet werden können.

6 SCHLUSSFOLGERUNGEN: BEWERTUNG DER BEDEUTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN DES PLANS/PROJEKTS

Auf der Grundlage dessen, was bisher beschrieben wurde, kann in Bezug auf die Bedeutung der Umweltauswirkungen des Plans Folgendes hervorgehoben werden:

- Innerhalb des Landesgebiets der Autonomen Provinz Bozen gibt es 4 Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB), 40 Besondere Schutzgebiete (BSG) und 17 Besondere (Vogel)Schutzgebiete (BSG). Insgesamt erstrecken sich die Natura 2000-Gebiete über eine Fläche von 150.047 ha, was 20,3% des Landesgebiets entspricht. Die Gebiete sind größtenteils durch das Südtiroler Landesgesetz bereits als Schutzgebiete ausgewiesen.
- Der Plan umfasst „Verwaltungsmaßnahmen“ (Anreize zur Förderung der Verbreitung der Fahrradmobilität; Regulierung der Nutzung von Radwegen; Anreize zur Dekarbonisierung des Fahrzeugparks; Einrichtung einer Low Emission Zone (LEZ); Verkehrssicherheitsplan; Infomobilität; ...) und „Infrastrukturmaßnahmen“ (Fahrradstationen und Bike-Sharing-Stationen; Mobilitätszentrum – Bahnhof Bozen; Umsteigeparkplätze und damit verbundene Dienstleistungen an Bahnhöfen, ...): Für die erste Art von Maßnahmen wurde festgestellt, dass sie keine Auswirkungen auf die im Landesgebiet vorhandenen Natura-2000-Gebiete haben;
- in Bezug auf die „Infrastrukturmaßnahmen“ des Plans:
 - sie sind größtenteils (Umsteigeparkplätze) auf bewohnte Gebiete (oder marginal zu ihnen) begrenzt, die einen reduzierten naturalistischen und ökologischen Wert haben und keine für diese Auswertung relevante Schutzgebiete beinhalten: für diese Maßnahmen wird deshalb angenommen, dass sie keine wesentlichen Auswirkungen auf Natura-2000 haben;
 - für die Infrastrukturmaßnahmen außerhalb der städtischen Gebiete (Ausbau der BRT-Eisenbahnlinien, die in diesem Plan festgelegt sind) wurde hervorgehoben, dass es sich um Maßnahmen zur Erweiterung bestehender Grundstücke handelt, die an bereits genutzte angrenzen; außerdem wurde hervorgehoben, dass sie an bestehende Infrastrukturen (Autobahn, Schnellstraße, andere staatliche oder provinzielle Infrastrukturen) angrenzen, mit denen sie sogenannte „Korridore“ bilden, und dass sie aufgrund des Vorhandenseins anderer Infrastrukturen im Allgemeinen physisch von den Schutzgebieten getrennt sind: Auch in diesen Fällen wird also davon ausgegangen, dass die Auswirkungen des Plans nichtig sind.

- Es werden einige Eingriffe hervorgehoben, die in dieser Phase keinen genauen Standort haben: Es handelt sich um Infrastrukturmaßnahmen (Umsteige- und Shuttleservice zu den sensiblen Gebieten (Pässe, Talköpfe, wichtige Sehenswürdigkeiten); H2-Produktions-/Verteilungsstationen; Ausbau der Radwege zwischen den Hauptzentren und den benachbarten Gemeinden; selektive Verdoppelung der Vinschgerbahn), die hauptsächlich an Infrastrukturmultipunkten oder Straßenachsen oder in der Nähe der bestehenden Eisenbahnlinie vorgesehen sind, für die eine Bewertung der möglichen negativen Auswirkungen auf die Schutzgebiete in den Realisierungsphasen durchgeführt werden muss.
- Schließlich gibt es Maßnahmen, deren Umsetzung sich auf bestehende Infrastrukturen auswirken, ohne "natürliches" Land zusätzlichen zu verbrauchen (Radstationen an Bahnhöfen und Hauptattraktionspole wie Sekundarschulen, Krankenhäuser, Landesämter) hinzuzufügen, für die die Auswirkungen auf das Natura-2000-Netz als null und nichtig angesehen werden.
- es sind keine Auswirkungen auf die abiotischen Komponenten zu erwarten, da der Plan keine Arbeiten oder Eingriffe in Natura 2000-Gebiete vorsieht, die erhebliche negative Auswirkungen auf die Bodenstabilität und -beschaffenheit, das Vorhandensein von Wasserkörpern oder die mögliche Verschmutzung des Grundwassers, den Bodenverbrauch und die Bodenversiegelung haben könnten.
- ebenso sind keine Auswirkungen auf die biotischen Komponenten zu erwarten, d. h. Auswirkungen auf die Lebensräume sowie auf die Flora und Fauna der Schutzgebiete;
- schließlich wird aufgrund ihrer räumlichen Lage und ihrer Beschaffenheit davon ausgegangen, dass die Auswirkungen der Maßnahmen des Plans auf die ökologischen Netze und ihre Verbindungen zu den Natura-2000-Gebieten (keine neuen Straßen- oder Schieneninfrastrukturen) als null und nichtig betrachtet werden können.

Es wird auch darauf hingewiesen, dass eines der Ziele des Plans darin besteht, die „Nachhaltigkeit“ im Vergleich zur aktuellen Situation zu erhöhen, was zu allgemeinen Vorteilen für die Umwelt und folglich für die vorhandenen Naturgebiete führt.

In Anbetracht der beschriebenen Situation kann daher festgestellt werden, dass die negativen Auswirkungen des Plans gleich Null sind und dass dieser hingegen positive Effekte herbeiführt.



6.1 ANGABE MÖGLICHER MASSNAHMEN ZUR MINDERUNG DER AUSWIRKUNGEN DER GEPLANTEN ARBEITEN/TÄTIGKEITEN

Da keine negativen Auswirkungen des Plans festgestellt wurden, werden keine Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen der geplanten Eingriffe festgelegt.