

Bauherr

Committente



BITUMISARCO GmbH  
Dürerstraße, 14  
I-39100 Bozen (BZ)

BITUMISARCO S.r.l.  
Via, n°  
I-39100 Bolzano (BZ)

Bauvorhaben

Progetto

Schottergrube  
"Stegermüller"  
Gemeinde Völs am Schlern

Cava di ghiaia  
"Stegermüller"  
Comune di Fiè allo Sciliar

Inhalt

Contenuto

Umweltverträglichkeitsstudie  
2. Variantenprojekt

Studie di impatto ambientale  
2° Progetto di Variante

Nichttechnische Zusammenfassung  
DEUTSCH

Relazione non tecnica  
TEDESCO



Dr. Ing. Johann Röck

Dr. Ing. Johann Röck  
Dr. Ing. Hansjörg Weger  
Dr. Arch. Raimund Hofer  
Dr. Ing. Ivan Stuflesser



Plan Team GmbH/S.r.l. - Schlachthofstraße 59/Via Macello 59 - I-39100 Bozen/Bolzano  
Tel. +39 0471 543 200 - Fax +39 0471 543 230 - info@pps-group.it - www.planteam.it

plan team

Projekt Nr. Progetto n°	Projektleiter Incaricato di progetto	Sachbearbeiter Redattore	Prüfer Controllore	File/s	Dokument Documento	Version Versione
006-95G	J. Röck	H. Vikoler	J. Röck	006-95G_Var2_UVS_00_Titel.dwg 006-95G_VAR2_UVS_B_nicht-tech_de.docx 006-95G_VAR2_UVS_B_nicht-tech_de.pdf	<b>B-d</b>	<b>-</b>
Version/e	Datum/Data	Beschreibung/Descrizione				
-	07/2015	Erstversion/Prima versione				
a	-	-	-			
b	-	-	-			
c	-	-	-			



## INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS .....	1
<b>1. EINLEITUNG.....</b>	<b>3</b>
1.1. Allgemeines .....	3
1.2. Chronologischer Rückblick der Abbautätigkeit.....	3
1.3. Beschreibung des Ist-Zustandes .....	3
1.4. Begründung des Vorhabens – derzeitiger Materialbedarf.....	4
<b>2. PROJEKTBE SCHREIBUNG .....</b>	<b>5</b>
2.1. Null-Variante.....	5
2.2. Projekt = Eingriffe laut 2. Varianteprojekt .....	5
2.2.1. Abbaugrenzen .....	5
2.2.2. Beschreibung der Abbautätigkeit.....	5
2.3. Variante zum Projekt.....	6
<b>3. AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELTKOMPONENTEN .....</b>	<b>7</b>
3.1. Staub- und Lärmemissionen .....	7
3.1.1. Null-Variante.....	7
3.1.2. Projekt.....	7
3.2. Atmosphäre und Klima.....	7
3.2.1. Nullvariante (=Ist-Zustand).....	7
3.2.2. Projekt.....	7
3.3. Morphometrie und Topographie .....	7
3.3.1. Nullvariante.....	7
3.3.2. Projekt.....	8
3.4. Geologisches System.....	8
3.4.1. Nullvariante.....	8
3.4.2. Projekt.....	8
3.5. Hydrologische Situation.....	8
3.5.1. Nullvariante.....	8
3.5.2. Projekt.....	8
3.6. Hydrogeologische Situation.....	8
3.6.1. Nullvariante.....	8
3.6.2. Projekt.....	9
3.7. Geotechnisches System .....	9
3.7.1. Nullvariante.....	9
3.7.2. Projekt.....	9
3.8. Naturgefahren .....	9
3.8.1. Nullvariante.....	9
3.8.2. Projekt.....	9

3.9.	Fauna, Flora und Ökosysteme.....	9
3.9.1.	Nullvariante.....	9
3.9.2.	Projekt.....	9
3.10.	Urbanistik und Sozialökonomie .....	10
3.10.1.	Nullvariante.....	10
3.10.2.	Projekt.....	10
3.11.	Landschaft und Kulturgüter .....	10
3.11.1.	Nullvariante.....	10
3.11.2.	Projekt.....	10
<b>4.</b>	<b>AUSGLEICHSMASSNAHMEN .....</b>	<b>11</b>
<b>5.</b>	<b>SCHLUSSFOLGERUNGEN.....</b>	<b>12</b>

## 1. EINLEITUNG

### 1.1. Allgemeines

Das vom Abbau betroffene Gebiet wird im Grundbuch als "Stegermüller" angeführt und befindet sich auf dem Südhang der orographisch rechten Seite vor der Mündung des Schlernbaches in den Eisack. Das Gebiet gehört zur Gemeinde Völs am Schlern und wird auch als "Völser Steg" bezeichnet. Im Fachplan für Gruben, Steinbrüche und Torfstiche wird diese Grube mit der Bezeichnung SS10 geführt.

Das Gebiet ist von einem Gesteinskegel charakterisiert, welcher Porphyrvorkommen guter Qualität aufweist. Der gesamte Gesteinskegel ist teilweise mit Laubbäumen bewachsen und teilweise kahl. Eine Ausbreitung des Laubwaldes ist unwahrscheinlich, da die lockere Gesteinsablagerung kaum Halt für weitere Flora bieten kann. Derzeit bietet sich sowohl von der Brennerstaatsstraße, der Autobahn als auch von der gegenüberliegenden Völser Straße kein besonders attraktiver Anblick, da parallel zum Bestand noch zusätzlich der Abbau laut genehmigtem 1. Varianteprojekt im Gang ist.

### 1.2. Chronologischer Rückblick der Abbautätigkeit

Erste Daten zur Abbautätigkeit auf Stegermüller gehen auf die Jahre um 1950 zurück, als die Herren Pavan und Ferrigato mit der Gewinnung von Porphyrlatten und Porphyrwürfeln begannen. Die Nutzung der Porphyrvorkommen war zu diesem Zeitpunkt noch sehr eingeschränkt, da die Überquerung des Eisacks über die bestehende Holzbrücke erfolgen musste.

In den Jahren um 1990 wurde die Eisenbahntrasse Bozen-Waidbruck begradigt und erneuert. Zur Erschließung des Sicherheitsstollens des neuen Eisenbahntunnels wurde eine neue Brücke errichtet. Somit waren die infrastrukturellen Voraussetzungen zum Grubenabbau geschaffen.

Im Jahr 1995 wurde von Dr. Ing. Johann Röck ein Projekt zur Eröffnung einer Schottergrube auf diesem Grundstück ausgearbeitet. Dieses Projekt wurde von der Gemeinde Völs und den zuständigen Ämtern der Autonomen Provinz Bozen genehmigt. Die betreffende Abbaugenehmigung Nr. 3774 vom 12.10.1995 ist im Oktober 2002 ausgelaufen.

Da zu Beginn des konzessionierten Materialabbaues ein Abrutschen des gesamten Geländekegels auf der orographisch rechten Seite des Schlernbaches festgestellt worden ist, wurde im Jahr 2001 vom Geologen dott. Claudio Valle wiederum eine geologische Studie („Aspetti geologici geotecnici in corso d’opera“; Rel. 119/1/01) erstellt, um die Ursachen und Auswirkungen zu erforschen. Daraufhin wurde im September 2003 ein 1. Varianteprojekt mit Sanierungsvorschlägen erarbeitet und eine Abbaugenehmigung über ca. 724.000 m<sup>3</sup> erteilt, die am 02.08.2014 verfallen wäre. Die besagte Abbaugenehmigung Nr. 6787 vom 02.08.2004 wurde auf begründeten Antrag der Bitumisarco GmbH vom 03.07.2014 von der Abt. 35 Wirtschaft der Autonomen Provinz Bozen, für weitere fünf Jahre verlängert. Somit verfällt die Genehmigung des Abbaues laut 1. Varianteprojekt am 02.08.2019.

### 1.3. Beschreibung des Ist-Zustandes

Von der bestehenden und 2014 um fünf Jahre verlängerten Abbaugenehmigung sind zum heutigen Zeitpunkt (Anfang 2015) 384.000 m<sup>3</sup> abgebaut worden und die verbleibende Menge von ca. 340.000 m<sup>3</sup> ist noch abzubauen.

Die zurzeit bestehende Abbauermächtigung sieht einen Abbau und die gleichzeitige Endgestaltung des neuen Geländes von „oben nach unten“ vor. Da nun der oberste Teil der bestehenden Ermächtigung

fertig abgebaut ist, geht es nun darum, zu entscheiden, ob der obere Teil der Zufahrtsstraße rückgebaut und der Geländehang endgültig gestaltet wird, oder ob der westlich gelegene, noch nicht konzessionierte Teil des Hanges auch mitgenommen und abgebaut werden kann. Die naheliegende Lösung ist jene, die bereits vorhandenen Infrastrukturen zu nutzen und vor der Endgestaltung und Begrünung die Erweiterung anzugehen. Die Zufahrtsstraße im bereits vorhandenen Abbaugelände ist mittlerweile am höchsten Punkt angelangt und für einen weiteren Abbau sehr gut nutzbar. Sie müsste nur geringfügig verlängert werden, um das Abbaugelände erweitern zu können. Somit wären die Neuanlegung der Straße und die Endgestaltung des Abbaugeländes nur einmal notwendig.

#### **1.4. Begründung des Vorhabens – derzeitiger Materialbedarf**

Der Projektträger Bitumisarco GmbH beabsichtigt seinen jährlichen Materialbedarf von ca. 75.000 m<sup>3</sup> im Mittel für die nähere Zukunft durch den Materialabbau in der Grube „Stegermüller“ zu decken. Für die Erweiterung ist die Materialaufbereitung sowohl vor Ort durch eine mobile Brechanlage als auch im Werk in Blumau möglich, wo die Bitumisarco GmbH über eine fixe Brechanlage verfügt, welche das Rohmaterial zu den notwendigen Korngrößen verarbeitet. Ca. 80% des Materials werden zur Herstellung von Asphalten genutzt. Der restliche Teil (ca. 20%) des aufbereiteten Lockermaterials wird hingegen direkt an Dritte verkauft. Das aufbereitete Material findet wegen der sehr guten Eigenschaften nicht nur im Bezirk Salten-Schlern Verwendung, sondern auch in den Bezirken Bozen, Unterland und Eisacktal.

## 2. PROJEKTBSCHREIBUNG

Das nun vorliegende Projekt Schottergrube „Stegermüller“ in der Gemeinde Völs sieht die Fortführung der Grubenabbautätigkeit bis zum Abbau einer Gesamtmenge von 1.342.118 m<sup>3</sup> Porphyrmaterial vor. Zur Abschätzung der positiven und negativen Auswirkungen auf die Umwelt sind nachfolgende Projektvarianten miteinander verglichen und analysiert worden:

- **Die Null-Variante = Eingriff laut 1. Varianteprojekt:** bedeutet, dass nur mehr der bereits genehmigte, aber noch nicht fertiggestellte Abbau fortgesetzt und bis zum 02.08.2019 abgeschlossen wird.
- **Projekt = Eingriff laut 2. Varianteprojekt:** Dieses sieht die Erweiterung der Abbautätigkeit in der Grube „Stegermüller“ bis zur landschaftsverträglichen Ausnutzung des Potenzials des Schotterkegels Richtung Westen hin vor.
- **Variante zum Projekt:** Zum vorliegenden Projekt wurde keine weitere Variante mehr ausgearbeitet

### 2.1. Null-Variante

Diese besteht darin, die Abbautätigkeit am genehmigten Standort bis zum Erreichen der genehmigten Konzessionsmenge fortzuführen und am Ende der Arbeiten die genehmigte Hanggestaltung umzusetzen.

### 2.2. Projekt = Eingriffe laut 2. Varianteprojekt

#### 2.2.1. Abbaugrenzen

Das Material der Grube „Stegermüller“ ist aufgrund seiner physikalischen Eigenschaften (Härte) besonders für die Asphaltherstellung geeignet. Um einen Großteil des möglichen Potenzials der Grube und der näheren Umgebung zu nutzen, wurde gemeinsam mit dem Amt für Landschaftsschutz eine Lösung für die Ausdehnung der Abbaugrenzen in Richtung Westen, also zum Eisacktal hin, untersucht. Durch eine von uns erstellte Filmanimation entlang der Autobahn A22 konnte die landschaftlich vertretbare Abbaugrenze gegen Westen hin definiert und festgelegt werden.

Gemäß Stabilitätsnachweis wird der Hang mit einem Winkel von ca. 30° neu profiliert werden, wobei bei Hangwasservorkommen subhorizontale Drainagen eingebaut werden müssen, um den Wasserstand abzusenken und somit eine Verbesserung der Stabilitätssituation zu erwirken. Laut neuem Vorschlag ist das Abtragen von ca. 1.342.118 m<sup>3</sup> Material auf einer Eingriffsfläche von 116.240 m<sup>2</sup> geplant und erschließt das Potenzial der gesamten Zone zur Gänze.

#### 2.2.2. Beschreibung der Abbautätigkeit

Der Materialabbau wird von der Oberkante der neuen Eingriffsfläche mit einem Winkel von ca. 30° max. talwärts erfolgen, bis die Kote der Aushubsohle ca. 360 m ü.d.M. erreicht wird, wo dann ebenerdig bis zum Verschnitt mit dem bestehenden Gelände abgetragen wird. Die zusätzliche Abbautätigkeit kann vom bestehenden Zufahrtsweg aus erfolgen, welcher nach Beendigung der Abbautätigkeit in etwa im gleichen Ausmaß als Arbeits- und Traktorweg beibehalten werden soll, um die Wiederbegrünung und Pflege des Hanges zu erleichtern.

In der Grube werden voraussichtlich maximal zwei Bagger, zwei Gruben-LKW und zwei Straßen-LKW zum Einsatz kommen. Ein Bagger belädt die Gruben-LKW im jeweiligen Aushubbereich, diese bringen

das Material zum Manövrierplatz bzw. zur Brech- und Siebanlage. Dort wird das Material gebrochen und gesiebt und kurz zwischengelagert. Das unbrauchbare Material wird ausgeschieden und vor Ort wieder eingebaut. Der zweite Bagger bedient die beiden Straßen-LKW, die zwischen der Schottergrube und dem ungefähr 4 km entfernten Asphaltwerk der Firma Bitumisarco pendeln. Das Zeitintervall zwischen den pendelnden LKW beträgt ca. 40 Minuten. Der Abbau und Abtransport erfolgen 10 Monate im Jahr, von Montag bis Freitag und jeweils in den Arbeitszeiten von 7 bis 12 Uhr und von 13 bis 17 Uhr. Daraus ergibt sich ein täglicher Abbau von 330 m<sup>3</sup>-340 m<sup>3</sup> Material und ein täglicher Verkehr von ca. 24 LKW-Fahrten zur Grube und 24 Fahrten zum Verarbeitungswerk in Blumau. Beim Verarbeitungswerk können ungefähr 50.000 m<sup>3</sup> Rohmaterial zwischengelagert werden. Somit ist im Falle unvorhergesehener Zwischenfälle und bei eventuellen Anlagestillständen eine Möglichkeit der Kompensation gegeben.

Die betroffene Fahrtstrecke, die Staatsstraße SS12 nach Blumau, verläuft bis zur Abzweigung zum Schotterwerk Blumau durchwegs durch unbewohntes Gebiet. Lediglich zwei nahegelegene Wohnhäuser am Abbaustandort sind von diesem Verkehr direkt betroffen. Für diese Wohnhäuser besteht bereits derzeit eine relativ hohe Lärmbelastigung aufgrund der Nähe zur Staatsstraße SS12 und zur Autobahn.

Es wird vorgesehen, die bestehende Zufahrtstraße von der Brücke, die den Schlernbach überquert, bis hinauf zum Manövrierplatz, der sich auf einer Kote von 367 m ü.d.M. befindet, zu asphaltieren, um die Staubentwicklung möglichst gering zu halten.

Um einer Staubentwicklung im jeweilig betroffenen Aushubbereich und entlang der nicht asphaltierten Zufahrtsstraße entgegenzuwirken, wird eine mobile Bewässerungsanlage vorgesehen. Durch das Benetzen der Flächen mit Wasser soll sich der Staub binden und somit eine Staubverfrachtung verhindert werden.

Durch die lange Abbauphase von ca. 18 Jahren ist es notwendig, einen Container mit entsprechenden sanitären Anlagen und ein Magazin einzurichten, wo Ersatzteile für Bagger und Maschinen gelagert werden können.

### **2.3. Variante zum Projekt**

Variante zum Projekt wurde keine mehr ausgearbeitet, da bereits ein genehmigtes und in der Umsetzung befindliches Projekt (Null-Variante) vorliegt, welches entweder laut Genehmigung abgeschlossen werden muss oder laut neuem Projektvorschlag = 2. Varianteprojekt erweitert werden kann. Daher war es nicht zielführend, weitere Varianten zu untersuchen.



### **3. AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELTKOMPONENTEN**

Zur Untersuchung der Umweltverträglichkeit der Varianten wurde deren Einfluss auf die folgenden Umweltkomponenten in kurzfristiger (Abbauphase) und langfristiger (lange nach der Endgestaltung) Betrachtungsweise analysiert und bewertet.

#### **3.1. Staub- und Lärmemissionen**

##### **3.1.1. Null-Variante**

Wie bereits bei der bisherigen Tätigkeit festgestellt wurde, sind während der Abbauphase gering negative Auswirkungen durch Staub und Lärm zu erwarten. Durch Bewässerung der befahrenen Flächen wird die Staubentwicklung sehr vermindert. Laut eigens durchgeführten Lärmmessungen konnte bewiesen werden, dass der Grundpegel vom Verkehr auf Autobahn und Staatsstraße vorherrschend ist und vom Grubenlärm (Bewegung der Baumaschinen, Entladen und Beladen der LKW, Verkehr der LKW) kaum beeinflusst wird.

##### **3.1.2. Projekt**

Die Auswirkungen sind ähnlich wie bei der Null-Variante. Sie ändern sich in der Intensität nicht, sondern erstrecken sich nur über einen längeren Zeitraum.

#### **3.2. Atmosphäre und Klima**

##### **3.2.1. Nullvariante (=Ist-Zustand)**

Es wurde die bestehende Situation der Komponenten Temperatur, Niederschlag, Wind und Mikroklima analysiert. Die Auswirkungen der Erhaltung des Ist-Zustandes auf Atmosphäre und Klima wurde mit „gering negativ“ bewertet, da sich diese sehr lokalen Eingriffe nicht merklich auswirken.

##### **3.2.2. Projekt**

Im Wesentlichen sind in diesem Fall für Atmosphäre und Klima dieselben gering negativen Auswirkungen zu erwarten wie bei der Nullvariante.

#### **3.3. Morphometrie und Topographie**

##### **3.3.1. Nullvariante**

Es wurde die bestehende Situation der Komponenten Landschaft und Topographie analysiert. Aussagekräftige Blickpunkte zur Grube ergeben sich von der Autobahn, der Brennerstaatstraße und der Völser Straße. Der optische Anblick des Hanges ist bereits durch die früheren Rutschungen in Mitleidenschaft gezogen worden, welcher sich durch die Abbautätigkeit noch verstärkt hat. Ohne die genehmigten Systemierungseingriffe am betroffenen Hang wird das Erscheinungsbild immer mehr durch die kahlen Oberflächen negativ beeinflusst sein.

### **3.3.2. Projekt**

Durch die Realisierung des Projekts ist temporär zum Teil eine Verschärfung der Auswirkungen zu erwarten, da die größeren Aushübe selbst die natürliche Geländetopographie künstlich negativ verändern.

## **3.4. Geologisches System**

### **3.4.1. Nullvariante**

Es wurde die bestehende Situation der Komponenten Erosion, Steilheit, Rutschungen, Steinschlag, Lawinengefahr, Erdbebengefahr analysiert, wobei das Eingriffsgebiet weder Lawinengefahr noch Erdbebengefahr aufweist. Die Erosionsneigung, die Rutschungsgefahr und Steinschlaggefahr des Hanges sind durch die Umsetzung der Nullvariante verbessert worden.

### **3.4.2. Projekt**

Durch die Umsetzung des Projektes wird sich in geologischer Hinsicht der positive Trend zur Verbesserung der globalen Hangstabilität fortsetzen.

## **3.5. Hydrologische Situation**

### **3.5.1. Nullvariante**

Es wurden vor allem der Oberflächenabfluss und der Einfluss des Schlernbaches auf die Hangstabilität analysiert. Vor allem während der Abbauphase ist mit gering negativen Beeinflussungen der Hydrologie des Hanges und des Schlerntales zu rechnen. Durch die gezielte Ableitung der Oberflächengewässer im Zuge der Endgestaltung kann die Stabilitätssituation verbessert werden. Durch die Verbesserung der Hangstabilität ist eine Verklausung des Schlernbaches durch Geröllmassen unwahrscheinlich geworden.

### **3.5.2. Projekt**

Auch für das Projekt wurden vor allem der Oberflächenabfluss und der Einfluss des Schlernbaches auf die Hangstabilität analysiert. Vor allem während der Abbauphase ist mit gering negativen Beeinflussungen der Hydrologie des Hanges und des Schlerntales zu rechnen. Durch die gezielte Ableitung der Oberflächengewässer im Zuge der Endgestaltung kann die Stabilitätssituation verbessert werden. Durch das 2. Varianteprojekt wird der Hang noch mehr entlastet und somit stabiler.

## **3.6. Hydrogeologische Situation**

### **3.6.1. Nullvariante**

Für die genehmigte Abbautätigkeit werden wenige Maschinen eingesetzt und somit wird auch wenig Verschmutzung erzeugt. Durch die hohe Durchlässigkeit und Unregelmäßigkeit des Bodens kann zwar Oberflächenwasser leicht in den Untergrund gelangen; trotzdem sind in hydrogeologischer Hinsicht keine negativen Merkmale aufgefallen und mit der Fortsetzung des Abbaus ist auch nicht damit zu rechnen.

### **3.6.2. Projekt**

Bei der Umsetzung des Projektes werden sich die hydrogeologischen Gegebenheiten nicht wesentlich verändern. Daher ist mit keiner Verschlechterung zu rechnen.

## **3.7. Geotechnisches System**

### **3.7.1. Nullvariante**

Die geotechnische Analyse der Hangbewegungen hat ergeben, dass die starken und andauernden Niederschläge der Jahre 1998 und 2000 die Destabilisierung des Hanges verursacht haben. Außerdem hat die Erosion am Hangfuß durch den Schlernbach ebenfalls die Hangrutschungen mit beeinflusst. Stabilitätsberechnungen haben eindeutig ergeben, dass ohne Stabilisierungseingriffe eine fortschreitende Hangrutschung vorprogrammiert wäre, weshalb die Nullvariante sehr positiv zur Verbesserung der Hangstabilität beigetragen hat.

### **3.7.2. Projekt**

Durch den Materialabbau laut 2. Varianteprojekt wird der Hang noch mehr entlastet und somit stabiler.

## **3.8. Naturgefahren**

### **3.8.1. Nullvariante**

Mit der Umsetzung der Nullvariante ist der Steinschlag und die Rutschungsgefahr weitgehend eliminiert worden.

### **3.8.2. Projekt**

Durch die Umsetzung des 2. Varianteprojektes wird sich an der aktuellen Situation kaum mehr etwas ändern, somit gleiche Bewertung.

## **3.9. Fauna, Flora und Ökosysteme**

### **3.9.1. Nullvariante**

Bei der Abbauphase laut 1. Varianteprojekt ist temporär mit gering negativen Auswirkungen auf Fauna, Flora und das Ökosystem zu rechnen, die sich jedoch auf lange Sicht verbessern und somit gering positiv bewertet werden.

### **3.9.2. Projekt**

Bei der Abbauphase laut 2. Varianteprojekt ist mit gering negativen Auswirkungen auf Fauna, Flora und das Ökosystem zu rechnen, die sich jedoch auf lange Sicht verbessern und somit gering positiv bewertet werden.

## **3.10. Urbanistik und Sozialökonomie**

### **3.10.1. Nullvariante**

In der Nähe des Eingriffsbereichs befinden sich zwei bewohnte Häuser, ansonsten ist keinerlei Einfluss auf die Komponente Urbanistik zu erwarten. Bei einer Schließung der Schottergrube nach Abschluss der 1. Variante wäre bezogen auf die Baubranche mit negativen Auswirkungen auf die Sozialökonomie zu rechnen.

### **3.10.2. Projekt**

Auch bei dieser Alternative ist keinerlei Einfluss auf die Urbanistik der Gegend zu erwarten. Durch die Nutzung der natürlichen Ressource vor Ort könnten auf kurze Sicht sozialökonomisch positive Auswirkungen auf die Baubranche erreicht werden.

## **3.11. Landschaft und Kulturgüter**

### **3.11.1. Nullvariante**

Die Landschaft wird in der Abbauphase durch die Erdbewegungsmaschinen und die Einschnitte negativ beeinflusst. Auf lange Sicht kann nur eine geringe Verbesserung diesbezüglich erreicht werden, da Rutschungen eine bleibende Begrünung des Hanges verhindern würden.

### **3.11.2. Projekt**

Die Landschaft wird in der Abbauphase durch die Erdbewegungsmaschinen und die Einschnitte negativ beeinflusst. Auf lange Sicht kann eine geringe Verbesserung diesbezüglich erreicht werden, da das Landschaftsbild durch naturnahe Gestaltung der Oberfläche, Bepflanzung und Wiederbegrünung verbessert würde.

## 4. AUSGLEICHSMASSNAHMEN

Laut Dekret des Landeshauptmanns Nr. 27 vom 04. September 2014 „Änderung der Durchführungsbestimmung zum LG über Steinbrüche, Gruben und Torfstiche“ muss vom Betreiber eine Abbaubehör in Höhe von 0,50 € pro m<sup>3</sup> abgebautem Schotter bereitgestellt werden, welche der betroffenen Gemeinde in Form von Ausgleichsmaßnahmen zugutekommt. Bei einer zusätzlich abzubauenen Menge von ca. 1.002.128 m<sup>3</sup> Material sind somit 501.064 € für Ausgleichsmaßnahmen bereitzustellen.

In Absprache mit der Gemeinde Völs werden folgende Projekte als Ausgleichsmaßnahmen für den Abbau von Kies und Blockwerk in der Grube „Stegermüller“ vorgeschlagen:

- 1) Beitrag zur Umstellung der öffentlichen Beleuchtung von konventionellen Lampen auf energiesparende, wartungsfreie, langlebige LED-Leuchten in der Gemeinde Völs.
- 2) Unterirdische Verlegung von Freileitungen.
- 3) Naturnahe Verbauung von Gewässern in der Zuständigkeit der Gemeinde

## 5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

In der vorliegenden Studie wurde versucht, die Umweltauswirkungen der Erweiterung der Schottergrube beim Stegermüller zu erörtern.

Im Speziellen wurden zwei Alternativen detailliert beschrieben und analysiert: die Nullvariante (=Ist-Zustand bzw. Umsetzung des bereits genehmigten 1. Varianteprojektes) und das Projekt = 2. Varianteprojekt.

Zur Untersuchung der Umweltverträglichkeit der zwei Varianten wurde deren Einfluss auf folgende Umweltkomponenten auf kurze (Abbauphase) und lange Sicht (Endzustand) analysiert und bewertet:

- *Atmosphäre und Klima* (Temperatur, Regen, Wind, Mikroklima);
- *Morphometrie und Topografie* (Einsichtverhältnisse, Veränderungen der topografischen Oberfläche);
- *Geologie* (Geomorphologie, Seismik);
- *Hydrologie* (Oberflächenabfluss);
- *Hydrogeologie* (Grundwasserabfluss);
- *Geotechnik* (Hangstabilität);
- *Naturgefahren* (Rutschungen, Steinschlag);
- *Urbanistik und Sozialökonomie*;
- *Landschaft und Kulturgüter*;
- *Fauna, Flora und Ökosystem*;
- *Staub- und Lärmemissionen*.

Als Ergebnis der Gegenüberstellung der zwei Varianten (Nullvariante und Projekt) kann folgende Schlussfolgerung gezogen werden:

Die **Nullvariante** ist gekennzeichnet durch die Umsetzung des bereits genehmigten Projektes, welches bis Mitte 2019 abgeschlossen werden muss.

Das **Projekt** sieht eine Erweiterung des Materialabbaues um 1.002.128 m<sup>3</sup> vor, wobei jedoch der Eingriff und die Eingriffsgrenze in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Landschaftsschutz abgeklärt wurden. Durch den geplanten Eingriff kann der betroffene, früher instabile Hang stabilisiert werden und zudem sind durch die geplanten Begrünungsmaßnahmen positive Auswirkungen auf das Landschaftsbild, auf Fauna und Flora zu erwarten.

**Abschließend kommt die Arbeitsgruppe zu folgendem Fazit:**

**In Anbetracht der durch fortschreitende Hangrutschungen gekennzeichneten Situation von früher, der im Fachplan der Gruben festgelegten Zielsetzungen, des sozioökonomischen Einflusses auf die Baubranche, der derzeitigen Umweltsituation und der vorhersehbaren Auswirkungen auf die verschiedensten Umweltkomponenten, weist das Projekt (2. Varianteprojekt) gegenüber dem Ist-Zustand (Nullvariante) neben technischen Vorzügen vor allem keine verschlechterte Umweltverträglichkeit auf. Somit unterstützt die Arbeitsgruppe die Umsetzung dieses Projektes.**



ÜBERSICHT  
COROGRAFIA  
M/Sc= 1:10.000

RITTEN  
RENON

BRIXEN  
BRESSANONE

AUTOBAHN A22  
AUTOSTRADA A22

VÖLS AM SCHLERN  
FIE' ALLO SCILAR

GRUBE  
CAVA

BOZEN  
BOLZANO



LEGENDE - LEGENDA

--- GRENZE ABBAU  
--- CONFINE COLTIVAZIONE