

PROJEKT / PROGETTO

AUTONOME PROVINZ BOZEN - GEMEINDE BRUNECK
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - COMUNE DI BRUNICO

22090

ERNEUERUNG DER AUFSTIEGSANLAGEN "KRONPLATZ 1+2" MIT NEUER PISTENANBINDUNG AM KRONPLATZ IN DER GEMEINDE BRUNECK

RINNOVO DEGLI IMPIANTI DI RISALITA "PLAN DE CORONES 1+2" CON NUOVO COLLEGAMENTO ALLE PISTE SUL PLAN DE CORONES NEL COMUNE DI BRUNICO

INHALT / CONTENUTO

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE STUDIO IMPATTO AMBIENTALE

NICHTTECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG

Nov 2023	DB	MP
Datum data	bearb. elab.	gepr. esam.
Anlage	Allegato	

19.2-de

AUFTRAGGEBER / COMMITTENTE

KRONPLATZ SEILBAHN GMBH

Reischach, Seilbahnstraße 10
39031 Bruneck

PROJEKTANT / PROGETTISTA

iPM Engineering

Dott. Ing. Markus Pescollderungg
Dott. Ing. Udo Mall

I-39031 Bruneck, Gilmplatz 2 / Brunico, piazza gilml 2
Tel.: 0474/050005 - E-Mail: info@ipm.bz - Web: www.ipm.bz



ARBEITSGRUPPE / GRUPPO DI LAVORO

Jesacher

Geologiebüro - Studio di geologia
I-39031 Bruneck/Brunico, Via Carl-Toldt-Straße 11
t. 0474/409376 info@jesacher.bz

jesacher
geologiebüro | studio di geologia

TRIFOLIUM

Dr. Kurt Kußstatscher
I-39050 Jenesian - Afingerweg 40
Tel. 3355346470 www.trifolium.net



VORWORT

Die vorliegende Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) behandelt das Projekt

Erneuerung der Aufstiegsanlagen „Kronplatz 1+2“ mit neuer Pistenanbindung am Kronplatz in der Gemeinde Bruneck

Bauherr des Vorhabens ist die Kronplatz Seilbahn GmbH.

Aufgrund der Art und des Umfangs des Bauvorhabens und der Empfindlichkeit der Umwelt, in der dieses verwirklicht werden soll, ist eine UV-Prüfung des gesamten Vorhabens erforderlich. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird mittels einer Studie durchgeführt, die sich aus Berichten von mehreren Experten zusammensetzt. Diese untersuchen je nach Kompetenz die verschiedenen Aspekte des Projektes und die entsprechenden Umwelteinflüsse.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Richtlinien	3
3	Bezug zu Plänen und Programmen	4
3.1	Fachplan für Aufstiegsanlagen und Skipisten	4
3.2	Landschaftsplan, Gebiete mit spezieller Umweltrelevanz	5
4	Projektbeschreibung	6
4.1	Aufstiegsanlage	6
4.2	Skipisten	7
4.2.1	Talabfahrt „Kronplatz 1+2“	7
4.2.2	Skiweg „Weiden“	7
4.2.3	Adaptierung verschiedener Pisten	8
4.2.4	Erdbewegungsarbeiten	8
4.3	Beschneiungsanlage	8
4.4	Variantenanalyse	9
5	Umweltverträglichkeit	10
5.1	Mensch, Ökologie und Landschaft	10
5.2	Hydrologie und Hydrogeologie	12
5.3	Sozioökonomische und regionalwirtschaftliche Auswirkungen	14
5.4	Gesamtbeurteilung	15
6	Schlussbemerkung	16

1 Einleitung

Mit der Errichtung der ersten Aufstiegsanlage auf den Kronplatz im Jahre 1963, einer Pendelbahn mit Mittelstation, begann die Erfolgsgeschichte des inzwischen weit über die Landesgrenzen hinaus bekannten Skigebiets und damit auch die touristische Entwicklung in Bruneck und im restlichen Pustertal. In den 60er und 70er Jahren folgten einige kleinere Schlepp- und Sessellifte im Gipfelbereich des Kronplatzes. Die Pendelbahn diente bis 1986 als Zubringer für das Skigebiet von der Brunecker Seite und wurde anschließend durch eine 6er-Kabinenbahn und nochmals 2003 durch die bis heute bestehende 8er-Kabinenbahn „Kronplatz I+II“ ersetzt.

Die inzwischen 20 Jahre alte Anlage dient als Hauptzubringer von Reischach zum Gipfel des Kronplatz. Da sie 2003 mit den noch alten Normen genehmigt und gebaut wurde, müsste sie nun einer teuren Generalrevision unterzogen werden, bei welcher ein Großteil der Anlagenteile erneuert und ausgetauscht werden müssten. Zudem wurde die neue Bahn 2003 teilweise mit den bestehenden Stützen errichtet, womit diese noch älter sind und entsprechend dringend erneuert werden müssten.

Sie entspricht damit nicht mehr dem heutigen Stand der Technik und den Anforderungen der Skifahrer und Gäste, sei es in Punkto Attraktivität, aber auch Förderleistung und Fahrkomfort.

Beim Bau der Mittelstation war es aufgrund der schwierigen baugeologischen Verhältnisse zu erheblichen Problemen in der Bauphase gekommen. Zudem liegt der betroffene Hang im Randbereich einer aktiven Rutschung. Trotz Durchführung von aufwändigen Spezialtiefbau- und Hangsicherungsmaßnahmen kam es beim Betrieb der Anlage vor allem am Beginn zu Setzungen beim Stationsbauwerk, welche den Anlagenbetrieb erheblich störten und verschiedene nachträgliche Sanierungsmaßnahmen erforderten.

Aus den obgenannten Gründen hat sich nun der Antragsteller dazu entschieden die alte Anlage durch eine neue, moderne 10-er Kabinenbahn zu ersetzen und die Mittelstation neu zu positionieren.

Die gegenständliche Umweltverträglichkeitsstudie beinhaltet nun die Erneuerung der Aufstiegsanlagen „Kronplatz 1+2“ sowie eine neue Pistenanbindung.

Unterlagen / Informationsquellen

Die vorliegende UVS wurde in Zusammenarbeit mit Fachtechnikern und Experten erstellt. Dieser Bericht beinhaltet dabei eine gesamtheitliche Studie, welche alle Bereiche zusammenführt. Bestandsanalyse und Projektbeschreibungen wurden in enger Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber Kronplatz Seilbahn GmbH erarbeitet. Das dazugehörige Technische Projekt wurde vom Ingenieurbüro iPM ausgearbeitet. Die umwelttechnische Bewertung erfolgte von Fachexperten (Dr. Geol. Michael Jesacher für Geologie, Dr. Kurt Kußtatscher für Ökologie und Landschaft) und wird in diesem Bericht zusammengetragen.

2 Richtlinien

Gesetzliche Grundlage in der autonomen Provinz Bozen bzw. Südtirol zur Umweltverträglichkeitsprüfung ist das derzeit gültige Landesgesetz Nr. 17 vom 13. Oktober 2017, welches auf der EU-Richtlinie 2011/92/EU und dem entsprechenden italienischen Staatsgesetz Nr. 349 vom 8. Juli 1986 aufbaut.

Gemäß Anhang IV zum 2. Teil des Gesetzesvertretenden Dekretes Nr. 152/2006 unterliegen Projekte der Feststellung der Umweltverträglichkeitspflicht (Screening), welche folgende Schwellenwerte überschreiten:

- Skipisten mit einer Länge von über 1,5 km oder einer Fläche von über 5 ha sowie
- Aufstiegsanlagen mit einer Höchst-Förderleistung von über 1.800 Personen pro Stunde, ausgenommen Schlepplifte und fixgeklemmte Sessellifte mit einer schrägen Länge von bis zu 500 m;

Da das Untersuchungsgebiet einer forstlich-hydrogeologischen Nutzungsbeschränkung unterliegt und sich oberhalb von 1.600 M.ü.M. befindet, müssen die Schwellenwerte zusätzlich nochmals halbiert werden.

Sowohl die geplanten Aufstiegsanlagen, als auch die Pisten überschreiten somit die Schwellenwerte und eine Feststellung der UVP-Pflicht (Screening) wäre durchzuführen.

Obwohl vom geplanten Vorhaben keine besonderen Schutzgebiete betroffen sind, entschied sich der Antragsteller aufgrund der Größe des Eingriffes das geplante Bauvorhaben direkt dem UVP-Verfahren zu unterziehen, ohne vorheriges Screening Verfahren (gemäß Landesgesetz Art. 6 Abs. 8). Daher wurde im Juli 2022 das Ansuchen um Feststellung des Untersuchungsrahmens an das UVP-Amt gestellt.

Die nun vorliegende UVS wurde in Anlehnung an die Richtlinie 2011/92EU - Anhang IV erstellt.

3 Bezug zu Plänen und Programmen

3.1 Fachplan für Aufstiegsanlagen und Skipisten

Aufstiegsanlagen und Skipisten werden im diesbezüglichen Fachplan, genehmigt mit Beschluss der Landesregierung Nr. 1545 vom 16. Dezember 2014, geregelt. Gemäß diesem betrifft das hier behandelte Projektvorhaben die Skizone Kronplatz.

Die geplanten Aufstiegsanlagen und Skipisten befinden sich gänzlich innerhalb der Skizone.

3.2 Landschaftsplan, Gebiete mit spezieller Umweltrelevanz

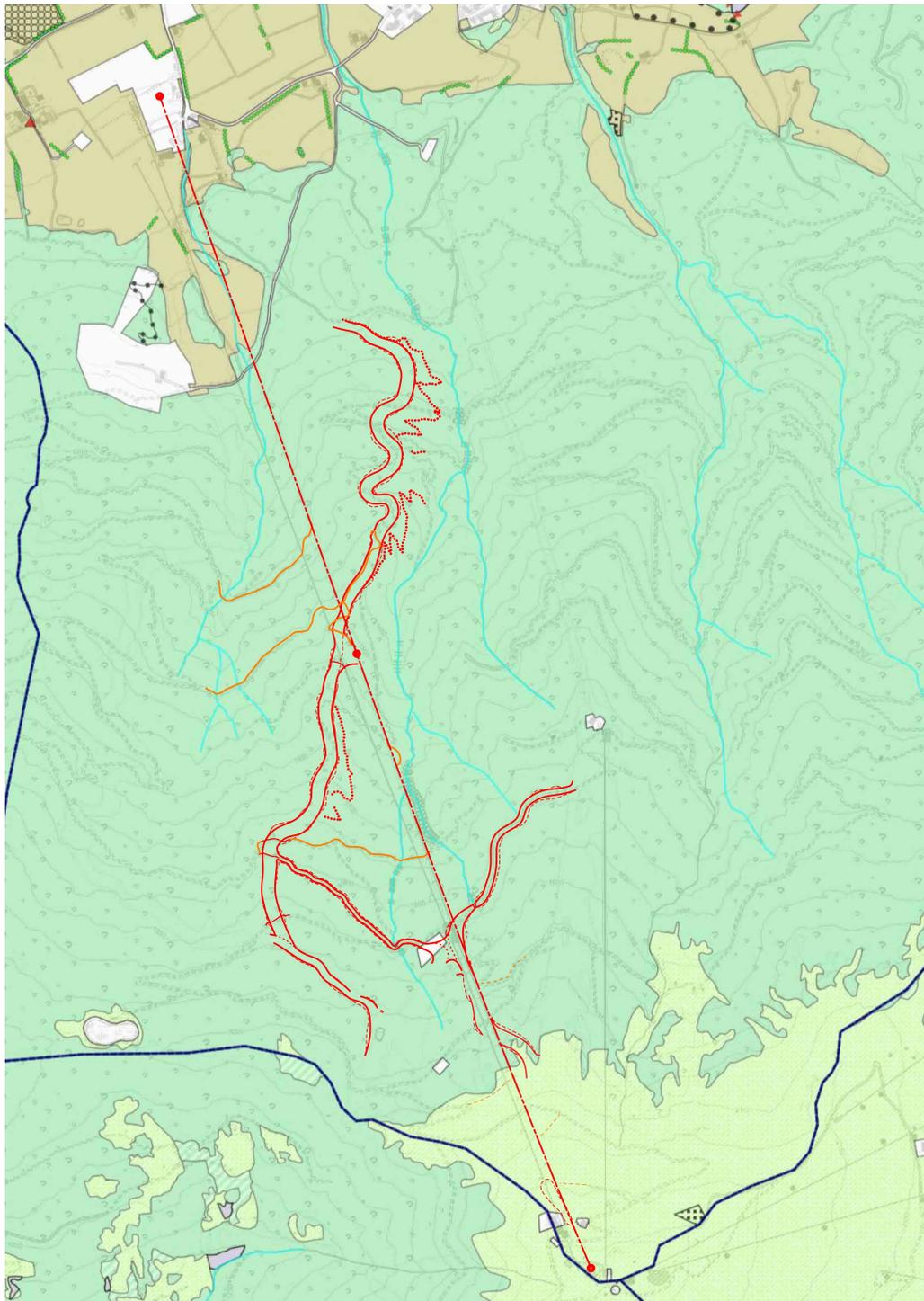


Abbildung 3.1: Landschaftsplan (Geobrowser)

4 Projektbeschreibung

4.1 Aufstiegsanlage

Als Aufstiegsanlagen ist eine automatisch kuppelbare 10er Kabinen-Einseilumlaufbahnen (seilbahntechnisch zwei Anlagen) vorgesehen; Eine moderne Anlage, die den Fahrgästen einen hohen Fahrkomfort bietet. Mit einer Förderleistung von 3.250 P/h und einer Fahrgeschwindigkeit von 6,5 m/s können die Skifahrer auch bei Stoßzeiten zügig und ohne lange Wartezeiten ins Skigebiet transportiert werden. Ebenso ist wiederum eine Mittelstation vorgesehen, wo die Kabinen durchlaufen.

Tal- und Bergstation bleiben an derselben Stelle, die Mittelstation wird hingegen aus den anfangs erwähnten geologischen Problemen nach weiter unten verlegt.

Technische Kenndaten:

	Kronplatz 1	Kronplatz 2
Lage Direktantrieb	Berg (MST)	Berg (BST)
Lage Spannung	Tal	Tal
Fahrtrichtung	Gegenuhrzeigersinn	Gegenuhrzeigersinn
Horizontale Länge	1.763,09 m	1.973,77 m
Höhenunterschied	573,20 m	740,80 m
Seildurchmesser	58 mm	58 mm
Dauerleistung	790-920 kW	910-1070 kW
Spurweite	7,30 m	7,30 m
Förderleistung	3.250 P/h	3.250 P/h
Fahrgeschwindigkeit	6,50 m/s	6,50 m/s
Fahrzeugabstand	72,00 m	72,00 m
Fahrzeugfolgezeit	10,29 s	10,29 s
Fahrzeuganzahl	70	76
Fahrzeit	4' 49" min	5' 25" min

Tabelle 4.1: technische Hauptmerkmale der neuen Aufstiegsanlagen "Kronplatz 1+2"

4.2 Skipisten

4.2.1 Talabfahrt „Kronplatz 1+2“

Mit der Verlegung der Mittelstation in Richtung Tal musste auch eine neue Pistenanbindung gefunden werden. Mit der geplanten Skipiste „K1+2“ kann nun einerseits eine optimale Anbindung der neuen Mittelstation erreicht werden, als auch die lang ersehnte „rote“ bzw. „mittelschwere“ Talabfahrt auf Brunecker Seite realisiert werden. Dies ermöglicht auch einfachen Skifahrern bei nicht ganz optimalen Schneesverhältnissen noch mit den Skiern bis nach Bruneck zu gelangen.

Technische Hauptmerkmale:

neue Pistenfläche	8,89 ha
Ausgleich Pistenflächen Gipfelbereich	-4,00 ha
Horizontale Länge:	2.340 m
Höhenunterschied:	811 m
Min./Max. Neigung:	14,6/51,4 %
Mittlere Neigung:	34,6 %
Min./Max. Breite:	28,0/44,0 m
Mittlere Breite:	38,0 m
Schwierigkeit	rote Piste

Tabelle 4.2: technische Hauptmerkmale der neuen Skipiste "Kronplatz 1+2"

4.2.2 Skiweg „Weiden“

Um von der alten Mittelstation zur neuen Mittelstation und somit wiederum zum Gipfel zu gelangen soll ein neuer Skiweg „Weiden“ von der alten Mittelstation in Richtung Westen bis zur neuen Talabfahrt „K1+2“ angelegt werden. Somit können die beiden bestehenden Pisten nicht nur weiterhin genutzt werden, sondern erhalten eine Aufwertung.

Technische Hauptmerkmale:

neue Pistenfläche	0,81 ha
Horizontale Länge:	600,0 m
Höhenunterschied:	54,6 m
Min./Max. Neigung:	7,2/10,2 %
Mittlere Neigung:	9,1 %
Min./Max. Breite:	11,0/12,0 m
Mittlere Breite:	12,0 m

Tabelle 4.3: technische Hauptmerkmale Skiweg „Weiden“

4.2.3 Adaptierung verschiedener Pisten

Um die verschiedenen Pisten im Bereich der bestehenden Mittelstation wieder an die restlichen Pisten anzubinden und insgesamt den oberen Gipfelbereich bis hin zur neuen Mittelstation wieder attraktiver zu gestalten, sind Adaptierungsarbeiten an der Skipiste „Sylvester“ und „Trasse“ sowie am Skiweg „Herzlalm“ vorgesehen.

4.2.4 Erdbewegungsarbeiten

Im Zuge der Realisierung der gegenständlichen Bauvorhaben sind Erdbewegungsarbeiten und Geländemodellierungen mit einem Gesamtausmaß von etwa 96.500 m³ an Aushub sowie etwa 96.500 m³ an Aufschüttungen notwendig, es ergibt sich eine ausgeglichene Mengbilanz, das abgetragene Material wird innerhalb des Projektgebiets wieder eingebaut.

4.3 Beschneiungsanlage

Eine technische Beschneiung der Skipisten ist die Grundlage für ein modernes und effizient geführtes Skigebiet. Diese ist nicht etwa notwendig um die Wintersaison zu verlängern, sondern bedingt durch geringe oder spät einsetzende Schneefälle den meist festgelegten und programmierten Betriebsanfang ermöglichen bzw. garantieren zu können.

Mit der Errichtung der Beschneiungsanlage werden Feldleitungen sowie eine Zuleitung von der bestehenden Pumpstation in Reischach bis zum Speicherbecken „Hirschlacke“ verlegt. Vorgesehen sind dabei Druckrohrleitungen für Wasser, Elektrokabel und Datenkabel.

Sämtliche Leitungen werden gleichzeitig in einem Graben verlegt, welcher fortlaufend wiederverfüllt und das Gelände wiederhergestellt bzw. systemisiert wird. Somit wird der landschaftliche Eingriff möglichst geringgehalten.

Bei der neuen Mittelstation wird eine neue Pumpstation mit Trafokabine vorgesehen. Für den Betrieb der Pumpstation ist etwas oberhalb ein kleines Wasserbecken mit 300 m³ Speichervolumen notwendig. Zudem muss entlang der neuen Talabfahrt eine neue Trafokabine realisiert und die bestehende Trafokabine bei der Skipiste „Sylvester“ erneuert werden.

4.4 Variantenanalyse

Im Zuge der Umweltverträglichkeitsstudie wurden mehrere Varianten für die Trassenführung der neuen Kabinenbahn sowie für die Gestaltung der neuen Talabfahrt untersucht. Die im Projekt vorgesehene Anlagen-Trasse verläuft entlang der bestehenden Waldschneise und die geplante Talabfahrt ist jene Variante mit den geringsten Erdarbeiten bzw. Stützbauwerken.

5 Umweltverträglichkeit

5.1 Mensch, Ökologie und Landschaft

(Dr. Biol. Kurt Kußstatscher)

Die Erneuerung der Aufstiegsanlagen Kronplatz 1+II ermöglicht auch die Verlegung der Mittelstation aus dem geologisch instabilen Gelände des derzeitigen Standortes. Der vorgesehene Standort weiter talwärts zieht einige betriebliche und logistische Veränderungen nach sich.

Da die Mittelstation (1520 m.ü.M.) auch den Zu- und Ausstieg der Skisportler ermöglichen soll, ist eine Anbindung derselben an das Pisten-Netz erforderlich und es ergibt sich die Möglichkeit auch eine neue Talabfahrt geringerer Schwierigkeit anzubieten.

Auf der Höhe 1920 m.ü.M. zweigt die geplante Skipiste von der bestehenden Sylvester ab und folgt dem Geländerücken bis zum geplanten Standort der neuen Mittelstation und weiter bis zur Einmündung in die bestehende Herrenerg-Piste auf Höhe 1090 m.ü.M.

Gelände

Der betroffene Geländerücken ist durchwegs bewaldet. Neben verschiedenen Ausprägungen des montanen und subalpinen Fichtenwaldes ist im oberen Bereich auch ein subalpiner Lärchen-Zirbenwald vom Bauvorhaben betroffen. Ist das Gelände im oberen Teil bis herunter zur Mittelstation noch mäßig steil abfallend, wird dieses unterhalb der neuen Mittelstation zunehmend steil. Entsprechende Geländeanpassungen und Waldrodungen sind erforderlich. Im oberen Bereich fallen diese Erdarbeiten mäßig aus und die neuen Pistenränder können relativ gut an das bestehende Gelände angepasst werden. Die Mittelstation selbst ist in der Schneise der bestehenden Aufstiegsanlage in relativ steilem und fast baumfreien Gelände vorgesehen.

Unterhalb erfordert der zunehmend schmälere Geländerücken wesentlich größere Geländeanpassungen. Im Bereich des Auslaufes des Rückens verbreitet sich das Gelände, fällt

allerdings zunehmend steiler aus, weshalb neben den für eine leichtere Piste neben den erforderlichen Geländebewegungen auch beträchtliche Stützbauten in Form von bewehrter Erde erforderlich sind. Diese sind aus landschaftlicher Sicht durchaus als massiv zu bewerten. Der angrenzende Fichtenwald mit seinen hohen Bäumen und die baulichen Anpassungen der hohen Stützbauten durch versetzte Elemente halten die sichtbaren landschaftlichen Auswirkungen in Grenzen.

Anbindung an das Lift- und Pistennetz

Die geplante Piste mit Anbindung an das restliche Netz an Skipisten und Aufstiegsanlagen soll durch die Verbreiterung von bestehenden Verbindungswegen gewährleistet werden. Die dazu erforderlichen Rodungen und Erdbewegungen sind unterschiedlichen Ausmaßes. Auch hierbei sind z.T. beträchtliche talseitige Stützelemente erforderlich.

Zufahrten

Das bestehende forstliche Wegenetz am Kronplatz ermöglicht weitestgehend dessen Nutzung auch für den Bau und die erforderlichen Versorgung der geplanten Anlage und kann durch relativ geringe Eingriffe dafür hergerichtet werden. Lediglich die Zufahrt zur neu geplanten Mittelstation erfordert auf wenigen hundert Metern eine Neuanlage in steilem, felsigen Gelände.

Vegetation und Lebensräume

Das ganze Projektvorhaben ist am bewaldeten Nordhang des Kronplatzes positioniert. Die nordseitige Ausrichtung und die Beschattung der Bäume bewirken eine geringe ökologische Vielfalt und folglich ist lediglich eine geringe Vielfalt an ökologischen Nischen für Pflanzen und Tiere vorhanden. Neben einer etwas artenreicheren Lichtung im oberen Bereich (Morgentrast), sowie am Standort der geplanten Mittelstation, findet sich im Einmündungsbereich in die Piste Herrenegg ein Wasseraustritt, welcher ein Flachmoor mit entsprechender Flora versorgt.

Flora und Fauna

Die wenigen Nischen im Pistenverlauf weisen eine nur geringe floristische Vielfalt auf, das gilt auch für die angetroffene Fauna. Auffallend viele Ameisenvölker besiedeln den oberen Teil der geplanten Piste.

Milderungsmaßnahmen

Im Laufe der Projektausarbeitung wurden mehrere Anpassungen zur Minderung der landschaftlichen und ökologischen Auswirkungen in das Projekt eingearbeitet.

Ausgleichsmaßnahmen

Der Bauherrschaft ist durchaus bewusst, dass auch das gegenständliche Bauvorhaben ein Eingriff in die Landschaft und den Naturhaushalt des Gebietes bedeutet. Entsprechend lang ist die Liste der vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen, welche teilweise auch gemeinsam mit der lokalen Forstbehörde ausgearbeitet wurden.

Ergebnis

Wie alle derartigen Projekte ist auch das gegenständliche ein Eingriff in die Natur und die Landschaft. Durch den Bau der Skipiste wird eine neue Geländekammer erschlossen und durch die vorgesehenen Erdbewegungsarbeiten beeinträchtigt. Damit in Verbindung steht auch die anschließende Nutzung des Geländes durch den Skisport und die erforderlichen Pistenpräparierungen im Winter, bzw. Auch die landwirtschaftliche Nutzung in der Vegetationsperiode.

Hingegen folgen die neuen Aufstiegsanlagen beinahe vollständig der bereits bestehenden Schneise. Die Erneuerung der Aufstiegsanlagen greift somit kaum bis marginal auf neue Ressourcen des betroffenen Gebietes zu.

5.2 Hydrologie und Hydrogeologie

(Dr. Geol. Michael Jesacher)

Oberflächenabfluss

Die natürliche Boden- und Vegetationsschicht sowie die Hangneigung werden durch den Bau der Skipiste vor allem im Bereich der Geländeanschnitte und -aufschüttungen stark verändert. Durch die Rodung des Waldes wird der natürliche Waldbewuchs durch begrünte Pistenflächen ersetzt. Diese Faktoren wirken sich auf die Versickerungs- und damit auch auf

die Abflussrate aus. Zudem wird der oberirdische Wasserhaushalt durch die Schmelzwässer des Kunstschnees am Ende des Pistenbetriebs im Frühjahr dahingehend verändert, dass zusätzlich zur natürlichen Schneedecke in den angrenzenden Bereichen, die im Bereich der Piste vorhandene Kunstschneedecke abschmilzt und damit der Wasserabfluss aus dem Gebiet zumindest periodisch (im Frühjahr während der Schneeschmelze) zunimmt. Durch das Anlegen von angemessen dimensionierten oberflächigen Entwässerungsgräben entlang des gesamten Pistenverlaufs (Quer- und Längsrinnen), welche die Schmelz- bzw. auch Niederschlagswässer schnell und kontrolliert ableiten können, sowie die Errichtung von Sickermulden wird gewährleistet, dass sich der Oberflächenabfluss im Gebiet nicht signifikant erhöht.

Gerinne

Bei den einzigen relevanten Gerinnequerungen handelt es sich um die Querungen des neu geplanten Skiwegs „Weiden“ zwischen der bestehenden Mittelstation und der neu geplanten Skipiste, der Querung des Gerinnes beim Skiwegs „Herzalm“ sowie der Zufahrtsstraße zur neu geplanten Mittelstation. Da es sich hier um bestehende Forstwege mit bestehenden Holzbrücken handelt, kann eine Beeinflussung des Gerinnes ausgeschlossen werden.

Vernässungszonen und Quellen

Sämtliche Baueingriffe liegen außerhalb von Vernässungszonen. Die innerhalb der Zone III des Trinkwasserschutzgebiets der Ochsenalmquelle liegenden Stützen 9, 10, 11 und 12 besitzen aufgrund der geringen Grabungstiefen keinen Einfluss auf die Ochsenalmquellen. Sollte im Zuge der Verbreiterung der Sylvesterpiste die Drainage / Quelle „Drainage MS-Hirschlacke 1“ freigelegt werden, muss das anfallende Wasser gefasst, abgeleitet und die Drainage neu errichtet werden.

Ergebnis

Insgesamt sind bei der Realisierung des Projekts keine negativen Auswirkungen auf den ober- und unterirdischen Wasserhaushalt zu erwarten.

5.3 Sozioökonomische und regionalwirtschaftliche Auswirkungen

Die touristische Entwicklung der betroffenen Regionen basiert neben einer guten Hotel- und Gastronomie-Infrastruktur, im Wesentlichen auf dem Angebot attraktiver Skigebiete bzw. Freizeiteinrichtungen. So sind im Winter die Größe des Skigebiets, die Vielfalt der Pisten, die Attraktivität der Aufstiegsanlagen und die Schneesicherheit nach wie vor die wesentlichsten Kriterien für die Beliebtheit von Feriengebieten und somit der ausschlaggebende Faktor für die touristische Nachfrage. Im Sommer spielt vor allem ein umfangreiches und abwechslungsreiches Angebot an Freizeitaktivitäten eine immer größere Rolle.

Durch die Erneuerung der Anlage kann die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des Skigebiets erhalten werden und somit der örtliche Tourismus und auch die örtliche Wirtschaft gestärkt werden.

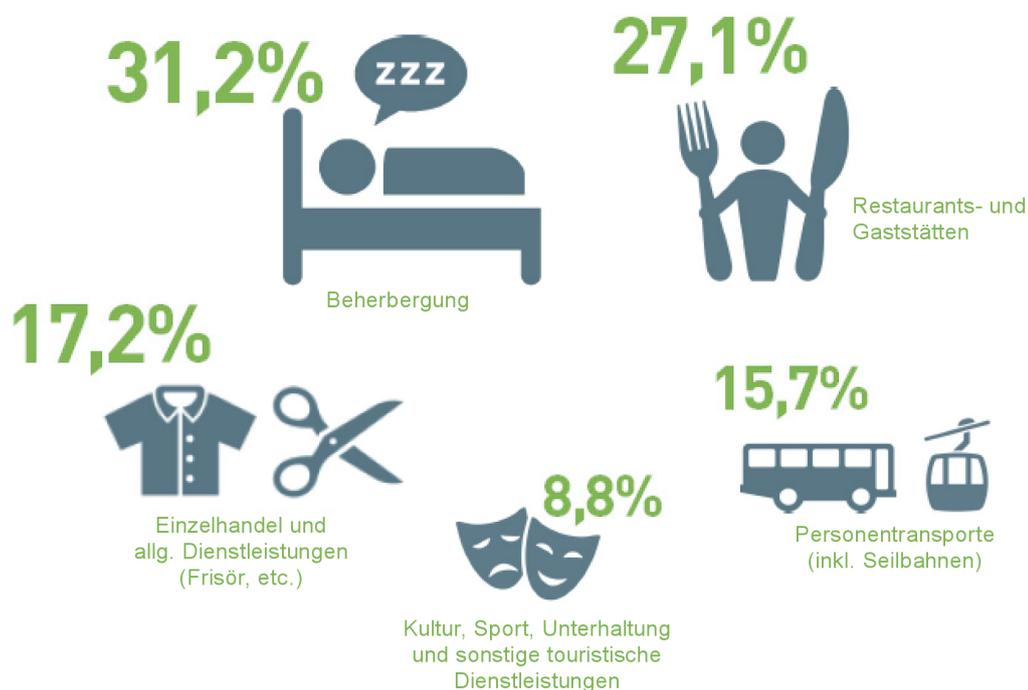


Abbildung 5.1: Verteilung des touristischen Konsums (Studie der Wirtschaftskammer Österreich und des MCI Innsbruck)

5.4 Gesamtbeurteilung

Umweltkomponente	ökologische Null-Variante	wirtschaftliche Null-Variante	Projekt	Variante Anlage „Gerade Linie“	Variante Talabfahrt „Trassenverlauf“
Mensch, Gesundheit und Bodennutzung	nicht relevant	nicht relevant	nicht relevant	nicht relevant	nicht relevant
Lärm, Luft und Klima	nicht relevant	gering	vertretbar	vertretbar	vertretbar
Landschaft und kulturelles Erbe	nicht relevant	gering	vertretbar	wesentlich	wesentlich
Naturraum / Ökologie	nicht relevant	gering	vertretbar	vertretbar	vertretbar
Hydrologie und Hydrogeologie	nicht relevant	nicht relevant	nicht relevant	nicht relevant	nicht relevant
Sozioökonomische und regional-wirtschaftliche Auswirkungen	vertretbar	nicht relevant	positiv	positiv	positiv

Tabelle 5.1: Zusammenfassung Beurteilung der Umweltbereiche

6 Schlussbemerkung

Mit der Errichtung der ersten Aufstiegsanlage auf den Kronplatz im Jahre 1963, einer Pendelbahn mit Mittelstation, begann die Erfolgsgeschichte des inzwischen weit über die Landesgrenzen hinaus bekannten Skigebiets und damit auch die touristische Entwicklung in Bruneck und im restlichen Pustertal. Die Pendelbahn diente bis 1986 als Zubringer für das Skigebiet von der Brunecker Seite und wurde anschließend durch eine 6er Kabinenbahn und nochmals 2003 durch die bis heute bestehende 8er-Kabinenbahn „Kronplatz I+II“ ersetzt.

Die inzwischen 20 Jahre alte Anlage dient als Hauptzubringer von Reischach zum Gipfel des Kronplatz, ist inzwischen veraltet und müsste dringend erneuert werden.

Mit dem vorliegenden Projekt soll nun dieser Hauptzubringer erneuert und modernisiert werden. Dabei soll auch die Mittelstation vom derzeitigen problembehafteten Standort etwas weiter talwärts verlegt werden. Mit einer neuen Talabfahrt und einem Skiweg, sowie den geplanten Anpassungen der bestehenden Anschlusspisten kann nicht nur eine optimale Einbindung der neuen Anlage erfolgen, sondern erhält Bruneck auch die lang ersehnte „rote“ bzw. „mittelschwere“ Piste.

Die gesamten geplanten Arbeiten erfolgen innerhalb der Skizone.

In der vorliegenden Studie wurden auch verschiedene Varianten aufgezeigt, welche im Zuge der Planung untersucht und bewertet wurden. Von den untersuchten Varianten kann das vorgeschlagene Projekt klar als die beste Lösung im Hinblick auf Schonung der Umwelt aber auch Wirtschaftlichkeit definiert werden.

Durch eine gute Planung in den einzelnen Projektierungsphasen können die Auswirkungen auf die Umwelt möglichst gering gehalten werden. Zudem wurde ein entsprechendes Paket an Überwachung-, Milderungs- und Ausgleichsmaßnahmen ausgearbeitet, welche die dennoch verbleibenden Auswirkungen bestmöglich kompensieren sollen.