

Bauherr/ Committente

**OLANGER SEILBAHNEN AG
FUNIVIE VALDAORA S.p.A.**

39030 Olang
Gassl Nr. 23
Telefon: 0474/592035
e-mail: olang@kronplatz.org

39030 Valdaora
Gassl n. 23
Telefax: 0474/592122



Der Bauherr / Il committente

Projekt

Progetto

ENDGÜLTIGES PROJEKT
Abbruch und Wiederaufbau
der Aufstiegsanlage OLANG I
und OLANG II im Skigebiet
KRONPLATZ

PROGETTO DEFINITIVO
Demolizione e ricostruzione
degli impianti da risalita OLANG I
e OLANG II nella zona sciistica
PLAN CORONES

Inhalt

Contenuto

Allgemeine Berichte
- UVS - Screening

Relazioni generali
- VIA - Screening



DR. ING. ERWIN GASSER

VIA · MICHAEL PACHER · STR 11
39031 BRUNECK · BRUNICO (BZ)

TEL 0039 0474 551679 · MOBIL · CELL 0039 335 6784366
FAX 0039 0474 537724 · INFO@GASSER-INGENIEUR.IT
WWW.GASSER-INGENIEUR.IT

Der Projektant / Il progettista

Datum data	Projektleiter capo progetto	Bearbeiter elaboratore	Prüfer controllore	Freigabe approvazione	Projektnummer numero progetto
Juli 2017	T. Engl	UGIS	-	E. Gasser	027/2018
Datum data	Bearbeiter elaboratore	Rev. rev.	Art der Änderung tipo di modifica		Plannummer/ Index numero piano/ indice
					EPO.1 REV 0

**AUTONOME PROVINZ BOZEN
GEMEINDE OLANG**

**UMWELTVORSTUDIE (SCREENING)
LAUT ANHANG II A DER EU RICHTLINIE
2011/92**

**UMBAU DER AUFSTIEGSANLAGE OLANG I + II IM
SKIGEBIET KRONPLATZ**



AUFTRAGGEBER
OLANGER SEILBAHNEN AG
39030 OLANG
GASSL NR. 23
TEL: 0474/592035
E-MAIL: OLANG@KRONPLATZ.ORG

AUFTRAGNEHMER
STEFAN GASSER
39042 BRIXEN
KÖSTLANSTRASSE 119A
TELEFON: 0472/971052
E-MAIL: INFO@UMWELT-GIS.IT

AUSGEARBEITET
STEFAN GASSER

UMWELT GIS
LANDSCHAFTSPLANUNG UND GEOINFORMATION
PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA E GEOINFORMAZIONE

DATUM
BRIXEN 27.04.2018

Inhalt

Autonome Provinz Bozen.....	0
1 Beschreibung des Projektes.....	3
1.1 Skizzenbewertung lt. Fachplan der Aufstiegsanlagen und Skipisten.....	5
1.2 Eintragung in das Register der Skipisten und Liftanlagen.....	9
1.3 Vergleich des Bauvorhabens mit dem Bauleitplan und dem Landschaftsplan der Gemeinde Olang.....	11
1.4 Grösse des Projektes.....	14
1.4.1 Zusammenfassung der technischen Hauptmerkmale.....	15
1.5 Kumulierung mit anderen Projekten.....	16
1.6 Nutzung der natürlichen Ressourcen.....	16
1.6.1 Boden.....	16
1.6.2 Wasser.....	17
1.6.3 Biologische Vielfalt.....	17
1.7 Abfallerzeugung.....	18
1.8 Umweltverschmutzung und Belästigungen.....	18
1.8.1 Verschmutzung von Wasser / Boden.....	19
1.9 Risiken schwerer Unfälle und/oder von Katastrophen, die für das betroffene Projekt relevant sind, Einschliesslich durch den Klimawandel bedingte Risiken.....	21
1.9.1 Unfälle.....	21
1.9.2 Katastrophen durch Naturgefahren.....	21
1.9.3 Durch den Klimawandel bedingte Risiken.....	23
1.10 Risiken für die menschliche Gesundheit (Wasserverunreinigung, Luftverschmutzung).....	23
2 Standort des Projektes.....	24
2.1 Bestehende Landnutzung.....	25
2.2 Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebiets.....	26
2.3 Belastbarkeit der Natur unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete.....	26
2.3.1 Bergregionen.....	26
2.3.2 Waldgebiete.....	27
3 Merkmale der potenziellen Auswirkungen.....	30
3.1 Art und Ausmass der Auswirkungen (Geografisches Gebiet und Bevölkerung).....	30

3.2	Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen.....	31
3.3	Schwere und Komplexität der Auswirkungen	31
3.4	Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen	32
3.5	Von den Auswirkungen betroffene Personen	32
3.6	Erwarteter Eintrittszeitpunkt, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen	33
3.7	Möglichkeit die Auswirkungen wirksam zu verringern.....	34
3.7.1	Boden und Untergrund.....	34
3.7.2	Flora	34
3.7.3	Fauna	34
3.7.4	Landschaft.....	34
4	Schlussfolgerung	35

Die Inhalte der Vorstudie lehnen sich an die Europäische Richtlinie 2011/92/EU ANHANG III an und wurden mit den Vorgaben des Amtes für Umweltverträglichkeit in Bozen abgeglichen (http://umwelt.provinz.bz.it/downloads/01_Inhalte_Vorstudie_Kriterien_Screening_2017_11_16.pdf)

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Verortung und Ausmaß des gegenständlichen Projektes im Skigebiet <i>Kronplatz</i>	4
Abbildung 2: Auszug aus dem Fachregister der Skipisten und Aufstiegsanlagen der Autonomen Provinz Bozen.....	10
Abbildung 3: Auszug aus dem geltenden BLP	11
Abbildung 4: Auszug aus dem geltenden Landschaftsplan	13
Abbildung 5: Quellen, Feuchtzonen und Trinkwasserschutzgebiete im Untersuchungsgebiet.....	20
Abbildung 6: Hydrogeologische Karte auf Orthofoto 2014.....	22
Abbildung 7: Verortung des Eingriffsgebietes in Südtirol	24
Abbildung 8: Auszug aus der Realnutzungskarte für das Untersuchungsgebiet im Skigebiet <i>Kronplatz</i>	25
Abbildung 9: Lebensräume im oberen Untersuchungsabschnitt (Mittelstation-Bergstation).....	28
Abbildung 10: Lebensräume im unteren Untersuchungsabschnitt (Mittelstation-Talstation)	29
Tabelle 1: Zusammenfassende Materialbilanz	17
Tabelle 2: Erwarteter Eintrittszeitpunkt, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen	33

1 BESCHREIBUNG DES PROJEKTES

Die OLANGER SEILBAHNEN AG betreibt seit Jahren die Aufstiegsanlagen und Skipisten am Osthang des Skigebietes *Kronplatz* in der gleichnamigen Skizone 14.01, ausgehend von der Ortschaft Gassl. Die stetig steigenden Ansprüche der Wintersportler an Komfort und Sicherheit der Pisten und Aufstiegsanlagen in den Skigebieten stellen mittlerweile wesentliche Faktoren in der regionalen und überregionalen Konkurrenz der Skigebiete dar. In diesem Sinne ist die Betreibergesellschaft stets bemüht die Entwicklung und Modernisierung der von ihr betriebenen Anlagen voranzutreiben ohne die umgebende Berglandschaft, welche in vielerlei Hinsicht das Grundkapital des winterlichen wie sommerlichen Tourismus darstellt, in einem unverhältnismäßigen Umfang zu beeinträchtigen.

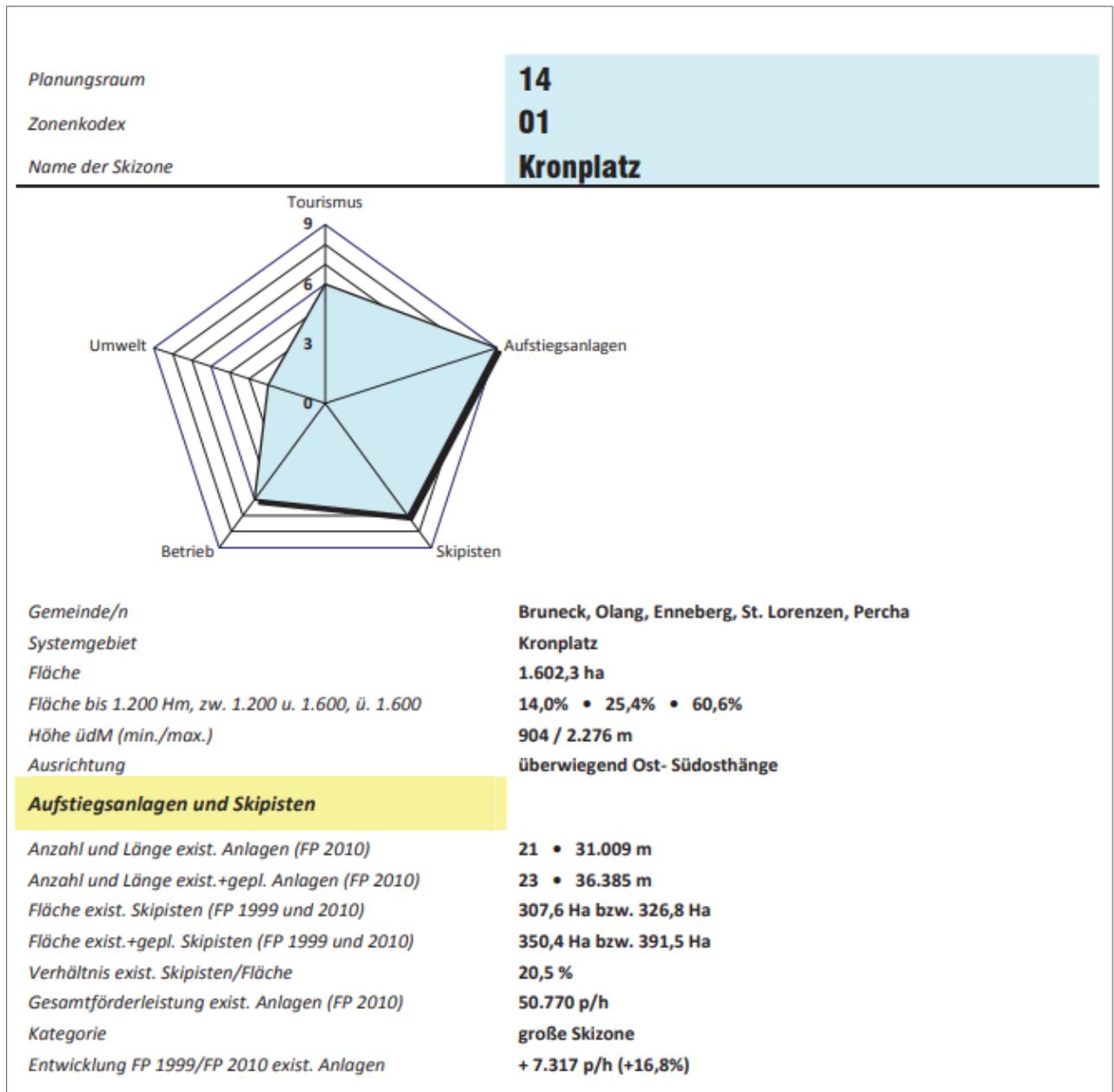
Den eben angeführten Grundsätzen folgend, beinhaltet das gegenständliche Projekt die Modernisierung, bzw. Erneuerung der aus den späten 80er Jahren stammenden und mittlerweile veralteten Umlaufbahnen OLANG I und OLANG II. Die ca. 3.030 m lange 6er Kabinenbahn *Olang I* führt von der Talstation in Gassl (1.164 m) auf ca. 2.073 m ü. d. M., wo sich die Mittelstation *Olang* befindet und überwindet somit einen Höhenunterschied von 908 m. Die aktuelle Förderleistung liegt theoretisch bei 2.160 P/h, wobei das effektive Platzangebot in den Kabinen in der Praxis lediglich eine Förderleistung von 1.950 P/h ermöglicht. Die 6er Kabinenbahn *Olang II (Arndt-Kronplatz)* schließt direkt an die bestehende Mittelstation *Olang* an und führt über eine Länge von 1.048 m, zur Bergstation auf ca. 2.273 m ü. d. M. Spätestens im Jahr 2019 wäre eine Generalrevision der Anlage fällig geworden, welche trotz hoher Kosten keine wesentliche Verbesserung der Anlage bewirkt hätte. Aus diesem Grund wurde eine gänzliche Erneuerung und Modernisierung vom Betreiber vorgezogen. Durch die Erneuerung der bestehenden Anlagen als 10er Kabinenbahnen mit einer angemessenen Förderleistung von 3.600 P/h werden die dazugehörigen Skipisten stark aufgewertet, was sich wiederum positiv auf die Attraktivität des gesamten Skigebiets auswirkt.



Abbildung 1: Verortung und Ausmaß des gegenständlichen Projektes im Skigebiet *Kronplatz*

1.1 SKIZONENBEWERTUNG LT. FACHPLAN DER AUFSTIEGSANLAGEN UND SKIPISTEN

Die Skizone werden im neuen Fachplan der Aufstiegsanlagen und Skipisten anhand eines Kiviat-Diagrammes bewertet. Dazu werden die einzelnen Teilbereiche anhand einer Ampeltabelle bewertet und diese Ergebnisse im Kiviat-Diagramm zusammengefasst. Es folgt der Auszug aus dem Fachplan.



<i>Entwicklung FP 1999/FP 2010 exist. Skipisten</i>	+ 19,2 Ha (+6,2%)
<i>Beförderte Personen 1988-2000-2011</i>	11.734.310 – 14.550.970 (+24,0%) – 16.899.200 (+44,0%)
<i>Auslastung WS 2011/2012</i>	26,9% (Rang 9 von 31)
<i>Attraktivität der Anlagen (Jahr 2012)</i>	97,2 (Rang 2 von 42)
<i>Skipistenvielfalt</i>	blau: 24 • rot: 14 • schwarz: 5
<i>Energieverbrauch pro Person (kW/h)</i>	1,18 (Rang 16 von 28) (Kronplatz+St. Vigil)
<i>Anzahl Schneekanonen/ha Pistenfläche</i>	1,02 (Rang 10 von 31) (Kronplatz+St. Vigil)
<i>Kapazität Speicherbecken/Beschneite Fläche (m³/ha)</i>	493,5 m ³ /ha (Rang 11 von 31)
Natur, Landschaft, Umwelt	
<i>Natura 2000</i>	Naturpark „Fanes-Sennes-Prags“ in unmittelbarer Nähe (< 500m)
<i>Naturparke</i>	Naturpark „Fanes-Sennes-Prags“ in unmittelbarer Nähe (< 500m)
<i>Nationalpark Stilfserjoch</i>	nicht betroffen
<i>UNESCO Gebiete</i>	„Nördliche Dolomiten“ in unmittelbarer Nähe (< 500m)
<i>Biotope</i>	4, u.a. „Rienzau-Percha“, „Reipertingermoos“
<i>Naturdenkmäler</i>	6, „Ruper Seebl“, „Chivaimoos“, „Linde beim Hotel Mühlgarten“, „Eine Linde bei den Moar Höfen“
<i>Landschaftsschutzgebiete</i>	1 Bannzone, 39 Gebiete mit besonderer landschaftlicher Bindung
<i>Gewässer</i>	31, u.a. „Reischacherbach“, „Rienzfluss“, „Furkelbach“
<i>Quellen</i>	42, davon 1 Trinkwasserquelle
<i>Speicherbecken</i>	27
<i>Gewässerschutz</i>	14 TWSG ohne Schutzplan
<i>Feuchtgebiete</i>	3 (Nr. 3.3.5, 3.3.13, 3.3.28)
<i>Wald gemäß Bauleitplan</i>	ca. 1.073 ha (67,2% der Skizone)
<i>Gebiete mit Denkmalschutz gemäß Bauleitplan</i>	1 (Code Nr. 1015107)
Sozioökonomische Aspekte	
<i>Konsortium</i>	Dolomiti Superski
<i>Rodelbahnen</i>	Ca. 67 km (Kronplatz Umgebung)
<i>Langlaufloipen</i>	Ca. 37 Km
<i>Skischulen und Skilehrer</i>	9 – 85 (Kronplatz, etc.)
<i>Snowparks</i>	2 (Easy Park, Jip Park)
<i>Kindereinrichtung/Skigarten</i>	ja
<i>Sonstige Einrichtungen</i>	Nachtskilauf

<i>Entfernung zur nächstgelegenen Skizone</i>	St. Vigil ca. 1 Km
<i>Gebiet gem. DLH 55/2007</i>	Touristisch entwickelt / Touristisch stark entwickelt
<i>Einkommen</i>	17.784 € (Jahr 2010, Gemeinde Bruneck. Rang 3 von 116) 15.559 € (Jahr 2010, Gemeinde Olang. Rang 23 von 116) 13.888 € (Jahr 2010, Gemeinde Enneberg. Rang 55 von 116)
<i>Bettenanzahl</i>	10.472 (WS 2010/2011, gesamt) 3.246 (WS 2010/2011, Gemeinde Bruneck) 3.049 (WS 2010/2011, Gemeinde Olang) 4.177 (WS 2010/2011, Gemeinde Enneberg) 21.446 (Jahr 2011, gesamt)
<i>Einwohner</i>	15.417 (Jahr 2011, Gemeinde Bruneck) 3.115 (Jahr 2011, Gemeinde Olang) 2.914 (Jahr 2011, Gemeinde Enneberg)
<i>Gemeindefläche</i>	254,4 km ² , gesamt 45,0 km ² , Gemeinde Bruneck 49,1 km ² , Gemeinde Olang 160,3 km ² , Gemeinde Enneberg
<i>Bevölkerungsdichte (Einwohner/Gemeindefläche)</i>	84,3 Einw./Km ² (Jahr 2011, gesamt) 342,6 Einw./Km ² (Jahr 2011, Gemeinde Bruneck) 63,5 Einw./Km ² (Jahr 2011, Gemeinde Olang) 18,2 Einw./Km ² (Jahr 2011, Gemeinde Enneberg)
<i>Bettendichte (Betten/Einwohner)</i>	0,5 (Jahr 2011, gesamt) 0,2 (Jahr 2011, Gemeinde Bruneck) 1,0 (Jahr 2011, Gemeinde Olang) 1,4 (Jahr 2011, Gemeinde Enneberg)
<i>Beherbergungsdichte (Betten/Km²)</i>	41,2 (WS 2010/2011, gesamt) 72,1 (WS 2010/2011, Gemeinde Bruneck) 62,1 (WS 2010/2011, Gemeinde Olang) 26,1 (WS 2010/2011, Gemeinde Enneberg)
<i>Bettendichte (Skifahrer/Betten)</i>	1.613,8 (WS 2010/2011, bef. Personen Kronplatz/Gem. Bruneck+Olang+Enneberg)
<i>Bettenauslastung (Brutto)</i>	48,2% (WS 2010/2011, Gemeinde Bruneck) 45,6% (WS 2010/2011, Gemeinde Olang) 44,0% (WS 2010/2011, Gemeinde Enneberg)

<i>Entwicklungstrend Betten</i>	+11,9% (WS 2000/2001 und 2010/2011, gesamt) +15,5% (WS 2000/2001 und 2010/2011, Gemeinde Bruneck) +13,5% (WS 2000/2001 und 2010/2011, Gemeinde Olang) +7,7% (WS 2000/2001 und 2010/2011, Gemeinde Enneberg)
<i>Entfernung zur nächsten Ausfahrt</i>	Ca. 4,0 Km bis zur SS49 (Bruneck West)
<i>Entfernung zum nächsten Zugbahnhof</i>	Ca. 0,0 Km bis zum nächst gelegenen Bahnhof (Percha)
<i>Skipass-Preise</i>	236,00 / 254,00 € (Wochenpass für Erwachsene in der Hauptsaison, Skirama Kronplatz / Dolomiti Superski, ADAC SkiGuide 2013)
<i>Verkehrsberuhigung (potential)</i>	Bahnanschluss Percha



Eigenschaften, Entwicklungspotential und Schlussfolgerungen

Der Kronplatz ist die Skizone mit der höchsten Gesamtförderleistung der Provinz und eine der größten Skizonen des Landes. Zudem ist der Kronplatz weit über die nationalen Grenzen hinaus bekannt. Die Zusatzangebote, sei es für Winteraktivitäten in den Bergen als auch kultureller Art im Talboden, sind vielfältig und bestens organisiert. Zu den Stärken der Skizone zählen die Nähe zur Stadt Bruneck, die Direktanbindung an den Bahnhof Percha, das vollständige Angebot an Infrastrukturen und Zusatzeinrichtungen, die Attraktivität der Pisten und Aufstiegsanlagen sowie der Zugang zur Skizone von mehreren Seiten. Der Erfolg des Kronplatzes ist sicherlich auch auf das intensive und professionelle Engagement zurückzuführen. Die Präsenz von fünf unterschiedlichen Liftbetreibergesellschaften ist die Grundlage für einen gesunden Wettbewerb und eine kontinuierliche Weiterentwicklung, es stellt sich trotzdem die Frage, ob künftig eine Fusion angestrebt werden sollte denn manchmal können Probleme zwischen den Gesellschaften entstehen. Die mittlerweile erreichten Dimensionen des Kronplatzes stellen auch ein Limit dar: jene Gäste, die etwas Ruhe suchen oder einen gelassenen Familienurlaub verbringen wollen, werden sich hier wohl kaum einquartieren. Das größte Risiko für die zukünftige Entwicklung des Kronplatzes besteht in einer „Industrialisierung“ des Tourismus.

Aufgrund des hohen Sättigungsgrades der Skizone müssen landschaftliche, ökologische und naturräumliche Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen werden. Weitere Eingriffe müssen berücksichtigen, dass sich in unmittelbarer Nähe, südöstlich der Skizone, der Naturpark und das Natura 2000 Gebiet „Fanes – Sennes – Prags“ (welches ebenfalls Teil des UNESCO Welterbes der Menschheit „Nördliche Dolomiten“ ist) befinden. Zudem sind in diesem Gebiet Biotope, Naturdenkmäler und Landschaftsschutzgebiete lokalisiert. Diese landschaftlichen und naturräumlichen Kleinode bedingen entsprechende Kompensationsmaßnahmen im Falle neuer Projekte für Skipisten und Aufstiegsanlagen.

Bezüglich der technischen Beschneidung (Volumen der Wasserspeicher sowie der verfügbaren Wasserressourcen) stellt sich die Situation als zufrieden stellend dar.

Das Eingriffsgebiet liegt zur Gänze innerhalb der Skizone 14.01 KRONPLATZ.

Das Kiviat-Diagramm zeigt graphisch zusammengefasst auf, dass die Bereiche der Aufstiegsanlagen und Skipisten grundsätzlich sehr hochwertig, bzw. stark ausgebaut sind, wohingegen v. a. der Umweltaspekt bislang weniger stark fokussiert wurde. Das Skigebiet *Kronplatz* weist mit 50.770 P/h die höchste Gesamtförderleistung des Landes auf, wobei die Entwicklung der Förderleistung zwischen 1999 und 2010 ein Plus von 7.317 P/h aufweist, was in etwa + 16,8 % entspricht. Ähnliches gilt für die

Pistenflächen, welche im selben Bezugszeitraum um + 19,2 ha (6,2 %) gewachsen sind. Die hohe Qualität des Skigebietes im Sinne des Freizeit- und Erholungswertes spiegelt sich in der Attraktivität der Anlagen wieder, welche gemäß Fachplan Rang 2 von 42 einnimmt. Insofern kann der Kronplatz als modernes, zeitgemäßes und stark ausgebautes Skigebiet mit sehr hoher Besucherfrequenz bezeichnet werden. Doch gerade aus diesem Grund sollte dem Aspekt des Landschafts- und Umweltschutz künftig, v. a. im Zuge allfälliger Erweiterungs- oder Modernisierungsprojekte mit Nachdruck Rechnung getragen werden. Dies geht auch in aller Deutlichkeit aus der Schlussfolgerung des Landesfachplans hervor. Insofern kommt der gegenständlichen Umweltvorstudie eine besondere Bedeutung zu. Wenngleich es sich um keine Neuerrichtung in einem landschaftlich und/oder ökologisch unberührten Gebiet handelt, muss aufgrund der bestehenden Vorbelastung großer Wert auf die Definition und Einhaltung entsprechender Milderungs- und gegebenenfalls auch ökologischer Ausgleichsmaßnahmen gelegt werden. Die SWOT-Analyse (**St**rengths-**W**eaknesses-**O**pportunities-**T**hreats) zeigt deutlich, dass aufgrund der kontinuierlichen Expansion und zunehmenden Förderleistung die Kapazitätsgrenzen in greifbare Nähe rücken. Es droht eine „Industrialisierung“ des Skitourismus in der überdimensionierten Skizone 14.01 *Kronplatz*.

1.2 EINTRAGUNG IN DAS REGISTER DER SKIPISTEN UND LIFTANLAGEN

Die Trasse der neuen Anlage weicht von Tal zu Berg nicht von der bereits bestehenden Anlage *Olang I + II*, bzw. *Arndt-Kronplatz* ab. Im Register der Skipisten und Aufstiegsanlagen der Autonomen Provinz Bozen sind die betreffenden Bahnen korrekt eingetragen und es muss keine Änderung infolge des gegenständlichen Projektes durchgeführt werden.

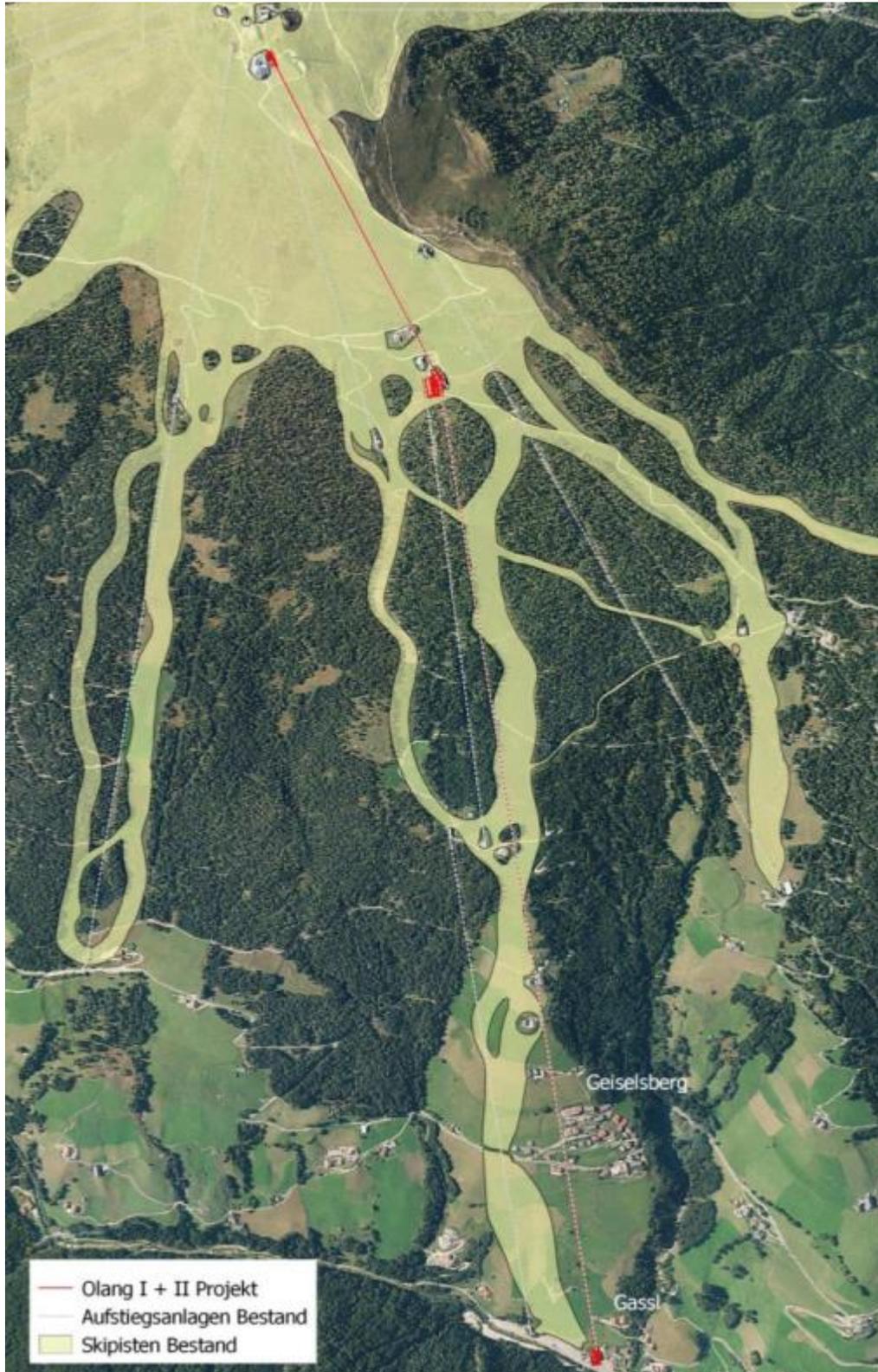


Abbildung 2: Auszug aus dem Fachregister der Skipisten und Aufstiegsanlagen der Autonomen Provinz Bozen

1.3 VERGLEICH DES BAUVORHABENS MIT DEM BAULEITPLAN UND DEM LANDSCHAFTSPLAN DER GEMEINDE OLANG

Bauleitplan

Der Großteil des Eingriffsbereiches des Projektes liegt innerhalb der Flächenwidmung WALD, ALPINES GRÜNLAND und LANDWIRTSCHAFTSGEBIET. Die erforderliche effektive Rodungsfläche ist unerheblich, da die bestehende Trasse weiterhin verwendet wird. Berg- und Mittelstation liegen im Bereich der Flächenwidmung ALPINES GRÜNLAND, während die Talstation in Gassl als ZONE FÜR INFRASTRUKTUREN IN DEN SKIGEBIETEN ausgewiesen ist.

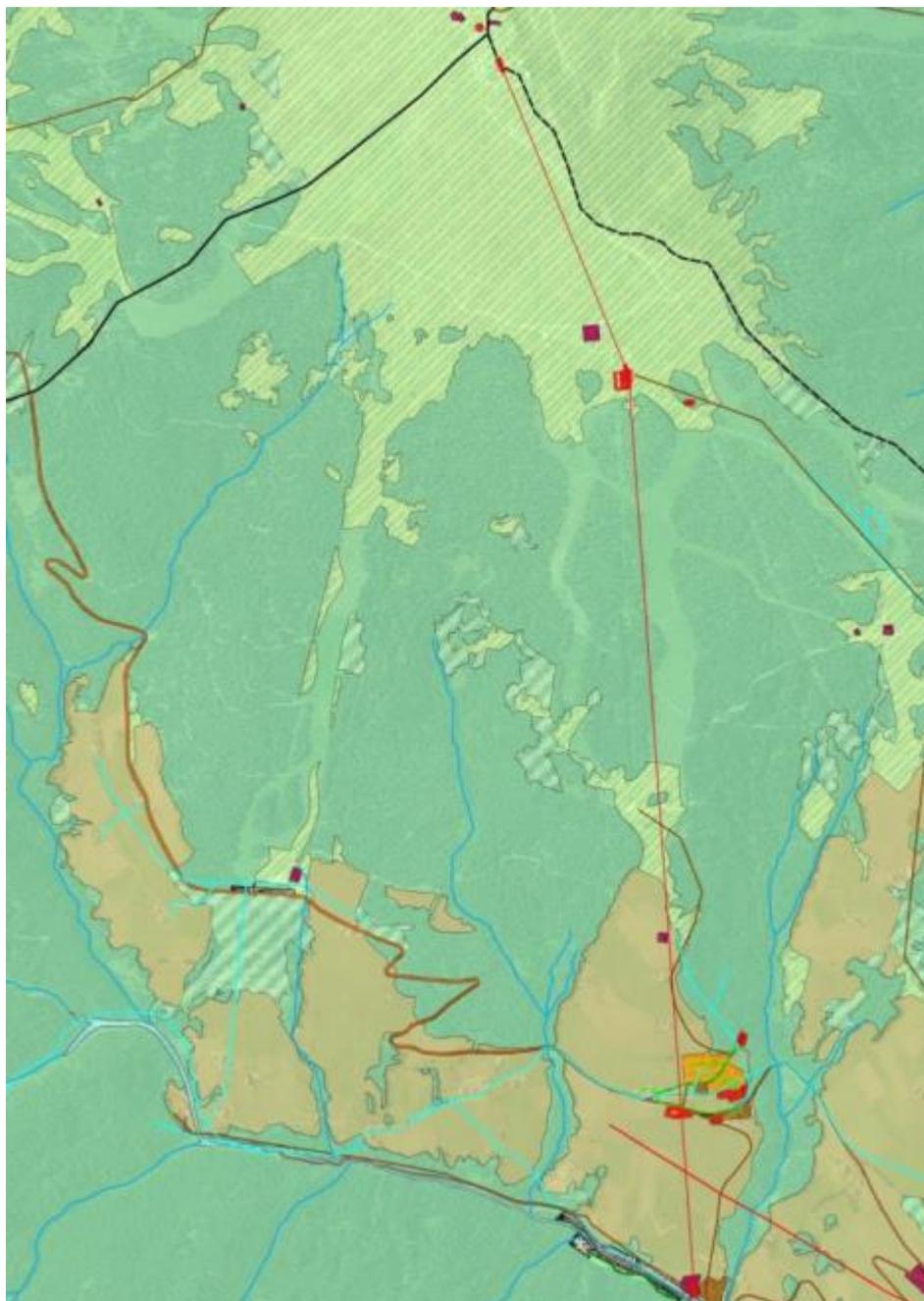


Abbildung 3: Auszug aus dem geltenden BLP



Landschaftsplan

Das Projekt liegt innerhalb der Zonen BEWEIDETES GEBIET UND FELSREGION, WALD UND FLURGEHÖLZE und LANDWIRTSCHAFTSGEBIET VON LANDSCHAFTLICHEM INTERESSE. Da es sich um die Ersetzung einer Bestandstrasse handelt, liegen keine tatsächlichen Konflikte mit Schutzgütern oder -Interessen vor.

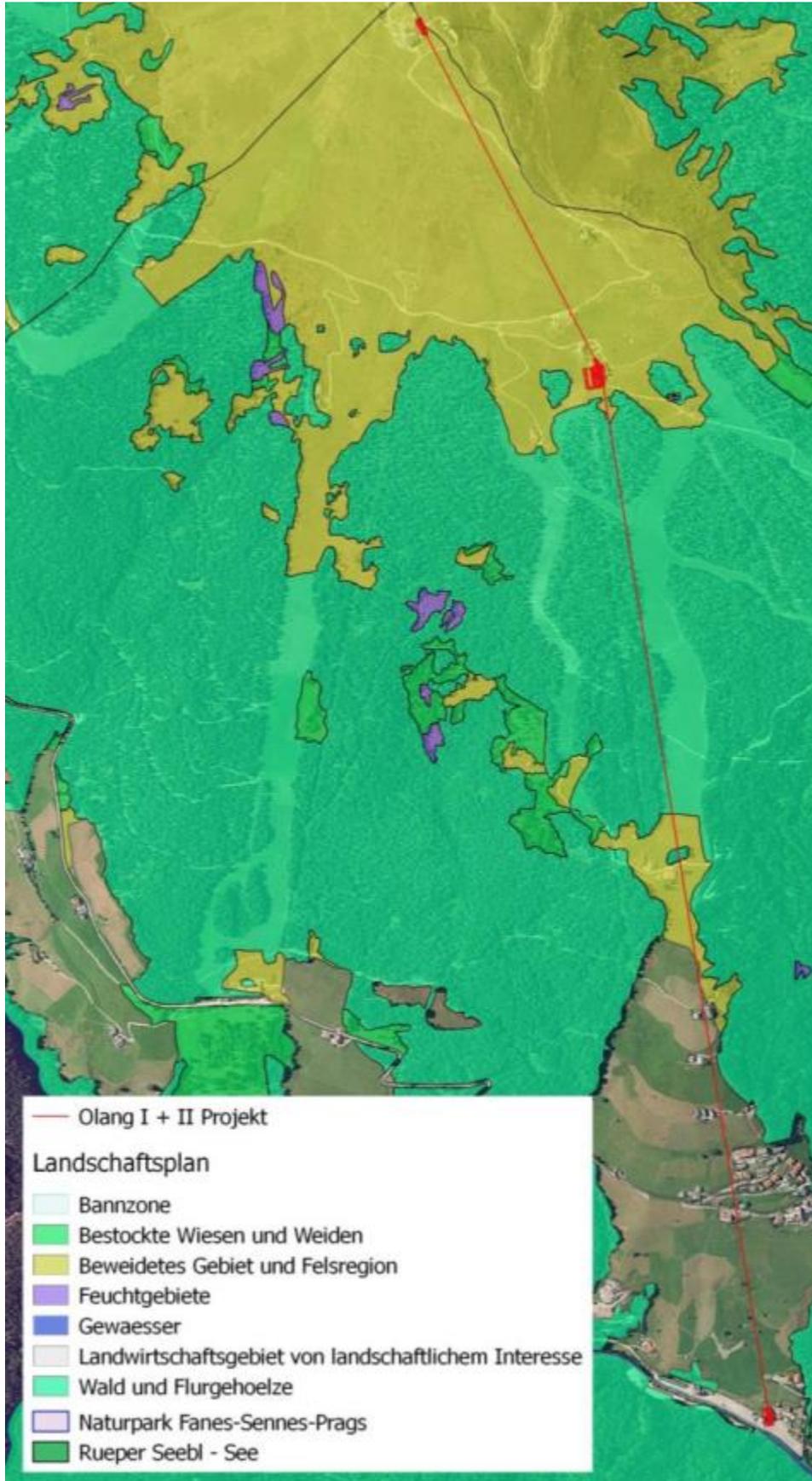


Abbildung 4: Auszug aus dem geltenden Landschaftsplan

1.4 GRÖSSE DES PROJEKTES

Das geplante Projekt sieht zusammenfassend folgende Arbeiten in der angeführten Abfolge vor:

- Abbruch der bestehenden ca. 3.030 m langen, automatisch kuppelbaren 6-er Kabinen-Einseilumlaufbahn OLANG-ARNDT (OLANG I) samt bestehenden Linienstützen, Tal- und Bergstation (Mittelstation) und einer Förderleistung von 2.160 P/h bei $v = 5,0$ m/s;
- Abbruch der bestehenden ca. 1.065 m langen, automatisch kuppelbaren 6-er Kabinen-Einseilumlaufbahn ARNDT-KRONPLATZ (OLANG II) samt bestehenden Linienstützen, Tal- (Mittelstation) und Bergstation und einer Förderleistung von 2.160 P/h bei $v = 5,0$ m/s;
- Errichtung der neuen autom. kuppelbaren 10-er Kabinen-Einseilumlaufbahn OLANG I (auf der gleichen Liftrasse der bestehenden Anlage und gleichen Positionen der Stationsgebäude in der Tal- und Mittelstation) mit insgesamt 22 Linienstützen und einer maximalen Förderleistung von 3.600 P/h bei $v = 6,0$ m/s;
- Errichtung der neuen autom. kuppelbaren 10-er Kabinen-Einseilumlaufbahn OLANG II (auf leicht versetzter Liftrasse der bestehenden Anlage (Bergstation um 4,50 m in nordwestlicher Richtung und Talstation (Mittelstation) um ca. 1,65 m in südöstlicher Richtung versetzt) mit insgesamt 9 Linienstützen und einer maximalen Förderleistung von 3.600 P/h bei $v = 6,0$ m/s;
- Errichtung einer neuen Pistenfahrzeuggarage im halbunterirdischen 2. Untergeschoß der Mittelstation in ARNDT und geringfügige Erweiterung des Bürotraktes der Betreibergesellschaft in der Talstation in GASSL.

Das neue Landesgesetz vom 13/10/2017, Nr. 17 sieht lt. Anhang A (Artikel 15 Absatz 2) vor, dass für Projekte laut Anhang IV zum 2. Teil des gesetzesvertretenden Dekretes vom 3. April 2006, Nr. 152, in geltender Fassung (Lifтанlage mit einer Förderleistung von mehr als 1.800 P/h und Skipisten mit mehr als 5,0 ha oder 1,5 km Länge – Reduzierung der Schwellenwerte um 50 %, wenn das Projektgebiet in der forstlich-hydrogeologisch Vinkulierung-Zone liegt (Gebiete über 1.600 m. Mh) ein SCREENING-Verfahren zur Festlegung, ob für das Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss oder nicht, vor. Das vorliegende Projekt überschreitet bzgl. der geplanten Aufstiegsanlage Olang I+II mit einer Förderleistung von 3.600 P/h klar den Grenzwert von 1.800 P/h, bzw. 900 P/h (Reduzierung um 50 %, da die Anlage über 1.600 m ü. d. M. liegt). Aus diesem Grund unterliegt das vorliegende Projekt dem SCREENING-Verfahren.

1.4.1 Zusammenfassung der technischen Hauptmerkmale

Die technischen Hauptmerkmale der neuen Aufstiegsanlage OLANG I sind:

– Talstation (Umlenk – Spannstation)	1.164,50 m ü.d.Mh.
– Bergstation (Antriebsstation)	2.073,40 m ü.d.Mh.
– Schräge Länge	3.022,27 m
– Horizontale Länge	2.877,59 m
– Höhenunterschied	908,90 m
– Mittlere Neigung	31,58 %
– Anzahl der Fahrzeuge	119 Stk.
– Anzahl der Fahrgäste/Kabine	10 Pers.
– Abstand der Fahrzeuge auf der Linie	60,00 m
– Maximale Förderleistung	3.600 P/Std.
– Maximale Fahrgeschwindigkeit mit dem Hauptantrieb	6,00 m/s
– Maximale Fahrgeschwindigkeit mit dem Bergeantrieb	1,00 m/s
– Fahrtdauer	8'23"
– Hydraulische Seilspannkraft	550 KN
– Förderseildurchmesser	64 mm
– Leistung des Hauptantriebes	2x850 kW
– Anzahl der Stützen	22 Stk.
– Anzahl der Seilführungsrollen auf der Linie	360 Stk.
– Durchmesser der Antrieb- und Umlenkscheibe	5,40/6,30 m
– Förderseilabstand auf der Linie	6,40 m
– Drehrichtung der Anlage	im Gegenuhrzeigersinn

Die technischen Hauptmerkmale der neuen Aufstiegsanlage OLANG II sind:

– Talstation (Antriebsstation)	2.073,40 m ü.d.Mh.
– Bergstation (Umlenk – Spannstation)	2.273,30 m ü.d.Mh.
– Schräge Länge	1.048,05 m
– Horizontale Länge	1.027,31 m
– Höhenunterschied	908,90 m
– Mittlere Neigung	19,45 %
– Anzahl der Fahrzeuge	61 Stk.
– Anzahl der Fahrgäste/Kabine	10 Pers.
– Abstand der Fahrzeuge auf der Linie	60,00 m

– Maximale Förderleistung	3.600 P/Std.
– Maximale Fahrgeschwindigkeit mit dem Hauptantrieb	6,00 m/s
– Maximale Fahrgeschwindigkeit mit dem Bergeantrieb	0,80 m/s
– Fahrtdauer	2'54"
– Hydraulische Seilspannkraft	825 KN
– Förderseildurchmesser	64 mm
– Leistung des Hauptantriebes	2x600 kW
– Anzahl der Stützen	9 Stk.
– Anzahl der Seilführungsrollen auf der Linie	160 Stk.
– Durchmesser der Antrieb- und Umlenkscheibe	6,30/6,30 m
– Förderseilabstand auf der Linie	6,40 m
– Drehrichtung der Anlage	im Gegenuhrzeigersinn

Mit der Errichtung der neuen Liftanlage werden die derzeit bestehenden 6er Kabinenbahnen *Olang I* und *II* zur Gänze ersetzt.

1.5 KUMULIERUNG MIT ANDEREN PROJEKTEN

Es gibt keine Kumulierung mit anderen Projekten.

1.6 NUTZUNG DER NATÜRLICHEN RESSOURCEN

Als zentrale, durch das gegenständliche Vorhaben beanspruchte natürliche Ressource darf der Boden, in Form der benötigten Flächen, gelten: Es soll an dieser Stelle bereits vorweggenommen werden, dass es zu keinem großen, zusätzlichen Flächenverbrauch im Vergleich zur Ist-Situation kommt.

1.6.1 Boden

Die geplante 10er Kabinenbahn mit Mittelstation weist dieselbe Länge auf, wie die Bestandsanlage und verläuft zum weit überwiegenden Teil über bestehende Skipisten oder grünlandwirtschaftlich genutzte Wiesen und Weiden. Lediglich im mittleren Abschnitt verläuft die Bahn über eine Strecke von etwa 1.000 m im Wald, bzw. im Waldrandbereich.

Selbiger bleibt von den Arbeiten allerdings weitgehend unangetastet, da die Trasse allenfalls geringfügig verbreitert wird. Der zusätzliche Flächenverbrauch durch die neuen Strukturen an der Berg- und Talstation ist unerheblich.

Bezüglich der geplanten Erdbewegungsarbeiten sei folgendes festgehalten:

	Aushub [m ³]	Aufschüttung [m ³]	Differenz [m ³]
Talstation	~ 130	~ 50	~ 70
Mittelstation	~ 7.200	~15.600	~8.400
Bergstation	~ 540	~ 340	~ 200
Linienstützen	-	-	-

Tabelle 1: Zusammenfassende Materialbilanz

Die positive Materialdifferenz aus den Baustellen der Tal- und Bergstation wird zur Baustelle der Mittelstation transportiert, wo große Materialmengen benötigt werden um das geplante Gebäude gut in das umliegende Gelände, v. a. an der Süd- und Ostseite, einzubinden. Wie aus der obigen Tabelle bereits hervorgeht wird hierfür eine Materialmenge von 8.400 m³ benötigt, welche neben den überschüssigen Aushüben der Tal- und Bergstation aus den Planierungen der bestehenden Pisten *Arndt* (4.730 m³) und *Spitzhorn* (3.400 m³) stammen sollen. Es muss demnach kein Material von Extern heran oder nach Extern abtransportiert werden. Die Transportwege sind somit möglichst kurz gehalten.

Letztlich führt die Umsetzung des gegenständlichen Projektes zu keinen wesentlichen Veränderungen in Bezug auf den Faktor Boden, da es sich zum weit überwiegenden Teil lediglich um eine Ersetzung und keine Neu-Errichtung handelt. Lediglich der Flächenverbrauch durch die größer dimensionierten Stationen ist somit für den Faktor Boden relevant. Der zusätzliche Boden, bzw. Flächenverbrauch ist aus ökologischer Perspektive allerdings unerheblich.

1.6.2 Wasser

Die Ressource „Wasser“ spielt im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Projekt keine Rolle. Die durch die Aufstiegsanlagen *Olang I* und *Olang II* bedienten Skipisten werden aktuelle bereits zur Gänze technisch beschneit.

1.6.3 Biologische Vielfalt

Durch das projektierte Vorhaben müssen nur sehr kleine Waldflächen gerodet und auch sonst keine bestehenden, natürlichen oder naturnahen Lebensräume umgestaltet werden. Der überwiegende Teil der Trasse wird von Offenflächen der bestehenden Skipisten oder von der bestehenden Liftrasse eingenommen. Die ökologische Relevanz dieser anthropogen stark überprägten und genutzten Standorte als Lebensräume für Flora und Fauna ist von geringerer Bedeutung. Aufgrund der Position der Anlage im direkten Immissionsbereich des Skigebiets ist v. a. während der winterlichen Öffnungszeiten, sowie im Zuge der Beschneigung und Pistenpräparierung mit einer erheblichen

Meidung des Gebietes durch Wildtiere zu rechnen. Kleinere Arten, wie Arthropoden oder auch Reptilien, welche derzeit unter den gebotenen Bedingungen im Untersuchungsgebiet vorkommen, werden sich nach Abschluss der Bauphase, mit sehr großer Wahrscheinlichkeit auch wieder einfinden. Da es sich lediglich um die Ersetzung einer bestehenden Struktur durch eine gleichartige handelt, tritt keine wesentliche Veränderung der vorherrschenden Bedingungen ein. Die aktuelle Störwirkung wird weder wesentlich erhöht, noch verringert. Dies ist insofern von großer Bedeutung, als dass der südlich angrenzende Fichtenwald dem Auerwild als Lebensraum dient. Wenngleich der betreffende verinselte Waldabschnitt beiderseits von bestehenden Skipisten flankiert wird, kann eine, zumindest zeitweise Nutzung durch das Auerwild nicht ausgeschlossen werden. Allerdings gilt es auch festzuhalten, dass über die Bauphase hinaus keine neuen Störquellen geschaffen werden und die Ausgangssituation für die Raufußhühner beinahe unverändert weiter bestehen bleibt.

1.7 ABFALLERZEUGUNG

In puncto Abfallerzeugung ergeben sich keine nennenswerten Neuerungen im Vergleich zur Ist-Situation.

1.8 UMWELTVERSCHMUTZUNG UND BELÄSTIGUNGEN

Während der Bauphase kommt es durch den Einsatz entsprechender Baumaschinen zu einer temporären Mehrbelastung durch Lärm- und Schadstoffemission. Ebenso wirkt sich die Anwesenheit der Baustelle negativ auf das örtliche Landschaftsbild aus.

Die Betriebsphase stellt im Großen und Ganzen den Ausgangszustand wieder her. Anstatt einer 6er Kabinenbahn quert nun eine 10er Kabinenbahn den betreffenden Hang. Die Störwirkung der geplanten Anlage unterscheidet sich nicht von jener der bestehenden Strukturen. Geringe Emissionen fallen beim Betrieb des Notstromgenerators an (Verbrennungsmotoren), welche aber nur bei sehr seltenen Stromausfällen oder einmal bei einem größeren Antriebsschaden an der Anlage in Betrieb genommen werden müssen.

Die durch die Bauphase entstehende Lärmbelästigung an den Baustellen der Stationen ist zeitlich begrenzt und endet mit dem Abschluss der Bauarbeiten.

1.8.1 Verschmutzung von Wasser / Boden

Wasserhaltung

Im Untersuchungsgebiet gibt es keinen permanenten, kanalisierten Wasserlauf oder Wasserabfluss. Der Abfluss an den Skipisten erfolgt über zahlreiche Drainagegräben, die im Falle von Starkniederschlägen, bzw. im Zuge der Schneeschmelze als bevorzugte Wasserabflusskanäle fungieren. Im Zuge der Geländeerhebung wurden keinerlei lokale Wasserläufe erhoben.

Quellen und Feuchtzonen

Im Umfeld des Untersuchungsgebietes gibt es Quellen, aber keine Feuchtzonen. Keine der betreffenden Quellen befindet sich in einem technisch relevanten Abstand zu einem Baubereich.

Der Eingriffsbereich an der Mittelstation *Olang* liegt innerhalb einer ausgewiesenen Trinkwasserschutzzone (III). Die Trasse quert insgesamt zwei Trinkwasserschutzgebiete der Kategorie III und eines der Kategorie II. Weiterführende Details hierzu finden sich im nachfolgenden Kapitel 1.9.2 *Katastrophen durch Naturgefahren* (Auszug Geol. Bericht).

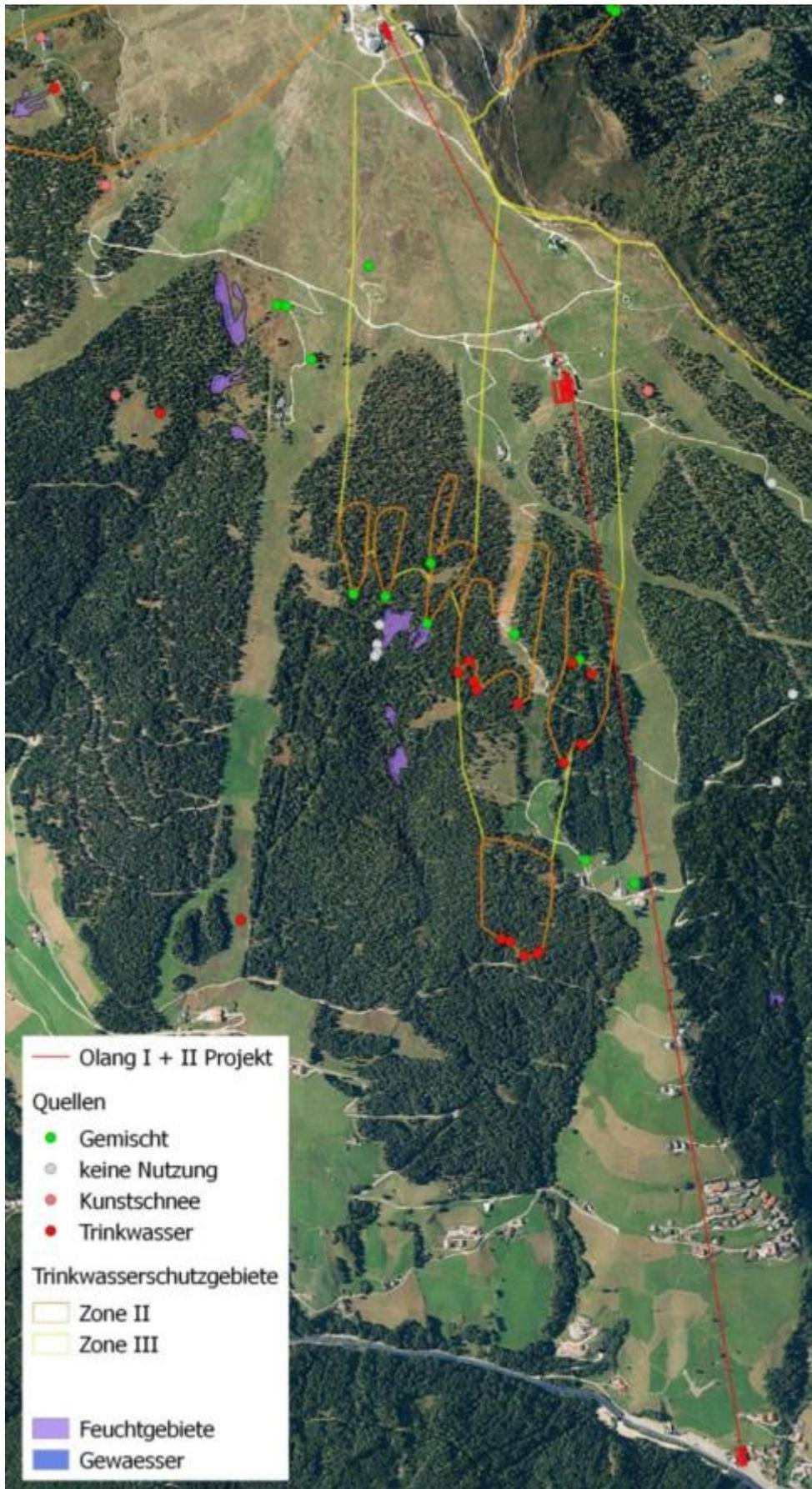


Abbildung 5: Quellen, Feuchtzonen und Trinkwasserschutzgebiete im Untersuchungsgebiet

1.9 RISIKEN SCHWERER UNFÄLLE UND/ODER VON KATASTROPHEN, DIE FÜR DAS BETROFFENE PROJEKT RELEVANT SIND, EINSCHLIESSLICH DURCH DEN KLIMAWANDEL BEDINGTE RISIKEN

Dieser Punkt behandelt Risiken schwerer Unfälle und/oder von Katastrophen, die für das betroffene Projekt relevant sind, einschließlich solcher, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind.

1.9.1 Unfälle

Besondere Unfallrisiken in der **Bauphase** sind nicht zu erwarten, im Detail werden die Maßnahmen zur Unfallvermeidung durch die Sicherheitsplanung definiert. In der **Betriebsphase** sind keine besonderen Unfallrisiken zu erwarten, welche über das übliche Risiko von Skipisten und Aufstiegsanlagen hinausgehen.

1.9.2 Katastrophen durch Naturgefahren

Im Zuge der Voruntersuchungen wurde die neu geplante Trasse auf die geologische Machbarkeit hin geprüft.

Geologische Situation - Massenbewegungen und Hydrogeologie

Die geologischen Berichte der Dr. geol. Maria-Luise Gögl (GEO3) betreffend die Errichtung der Aufstiegsanlage, befinden sich in den Anhängen zum Projekt.

Massenbewegungen:

Die Gemeinde Olang verfügt noch über keinen gültigen Gefahrenzonenplan. Die Bewertung der Naturgefahr Massenbewegung erfolgt aufgrund der Sammlung und Durchsicht von Bestandsdaten sowie der durchgeführten Lokalausweise.

Im Geobrowser der Autonomen Provinz Bozen sind direkt für das Untersuchungsgebiet keine großflächigen bekannten Massenbewegungen (Rutschungen, Steinschlag) verzeichnet. Es gibt einige lokale Phänomene, die allerdings keines der geplanten Bauwerke direkt betreffen. So gibt es im Bereich Geiselberg zwischen Hotel Zirm und Hotel Kristall, knapp nördlich der untersuchten Trasse der Aufstiegsanlage die lokale Massenbewegung „Geiselsberg“ mit der Kennnr. 021003080100. Entsprechend des IFFI Protokolls aus dem Jahr 1998 war das Gebiet in der Vergangenheit von einigen Setzungsereignissen betroffen. Entsprechend dieses Protokolls gibt es bergseitig des Hotels Zirm Quellen, die derzeit gefasst und abgeleitet werden. Somit dürfte diese Massenbewegung stabilisiert sein.

Der Lokalausweis ergab einige instabile Zonen für den Hangbereich zwischen den Lokalitäten Gassl und Geiselsberg. Das Untersuchungsgebiet zeigt in diesem Bereich eine unruhige

Geländemorphologie, die zumeist auf oberflächliche Rutschungen zurückzuführen sind. Knapp bergseitig der Talstation Gassl kam es im Jahr 2012 in Folge von langanhaltenden Niederschlägen zur Ausbildung deutlicher Zugrisse talseitig der Liftstütze 3.

Um die Stabilität der Liftstützen zu garantieren, werden eine angemessene Einbindung der Gründungen in den Untergrund sowie der Einbau von angemessenen Dränagen vorgesehen, um eine rasche Wasserableitung zu garantieren.

Für die geplanten Liftstationen (Tal-, Mittel- und Bergstation) ergeben sich aus geologischer Sicht keine Gefahren durch Rutschungen und/oder Steinschlag.

Hydrogeologie:

Der bergseitige Bereich der untersuchten Aufstiegsanlage liegt innerhalb der Trinkwasserschutzzone II und III der Quellen „Pracken“, „Bielis“ und „Oberegger“ mit dem ausgewiesenen Trinkwasserschutzgebiet WSGA/251 sowie um die Quellen „Hinterberg“ mit der Schutzzone WA253. Laut Schutzplan liegen die zulässigen Grabungstiefen in der Schutzzone II bei 1,5 m und in der Schutzzone III bei 3 m senkrecht zur GOK liegen. Größere Aushubtiefen können nur mit einem projektspezifischen hydrogeologischen Gutachten genehmigt werden.

Im Hinblick auf größere Aushubtiefen wurden bereits lokale Feldversuche durchgeführt (Bohrungen und Baggerschürfe), um die lokalen hydrogeologischen Gegebenheiten im Detail zu analysieren und die eventuelle Erhöhung der Grabungstiefen abzuklären.

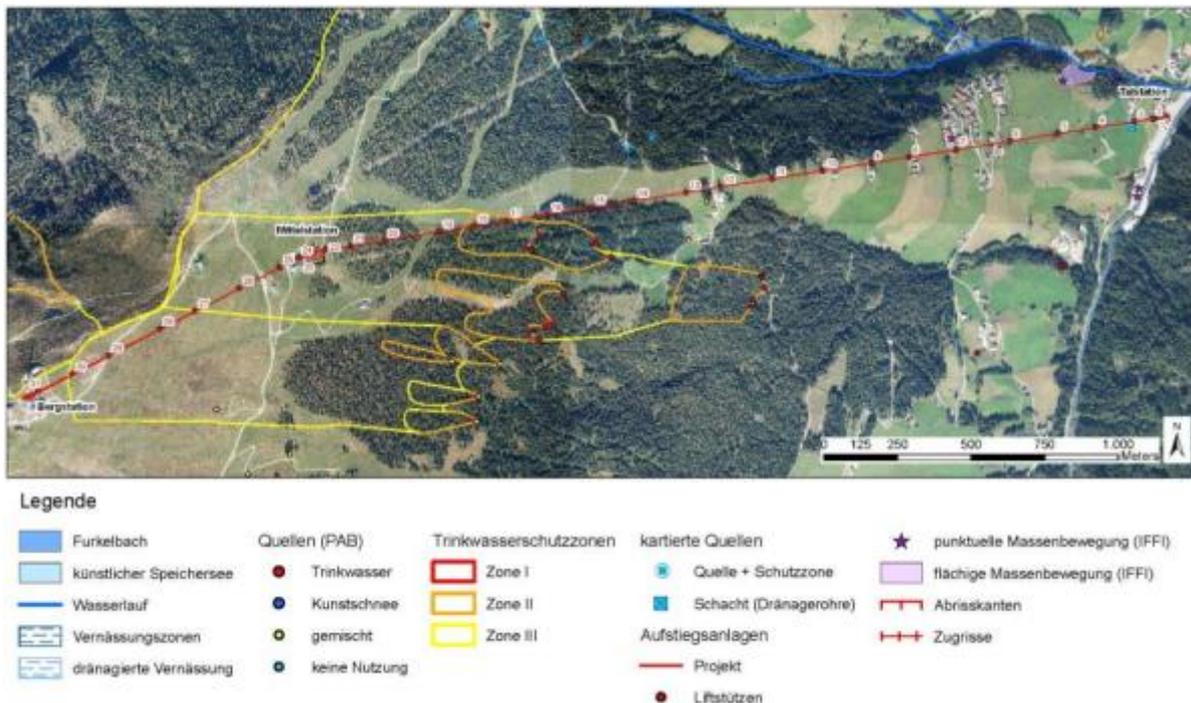


Abbildung 6: Hydrogeologische Karte auf Orthofoto 2014

Dabei ergab sich, dass im Bereich der Schutzzone II die Präsenz des Felsuntergrunds bereits in sehr geringen Tiefen. Bis in die Untersuchungstiefe von 2,5 m wurden keine Wasserwegigkeiten angetroffen.

Im Bereich der Mittelstation wurde eine Bohrung bis in eine Tiefe von 15 m unter GOK abgeteuft. Der Wasserspiegel wurde in einer Tiefe von 14 – 14,2 m unter GOK angetroffen. Der Aquifer ist damit innerhalb des Felsens ausgebildet und an Klufflächen gebunden (sog. Kluffwasser).

Lawinengefahr entlang der Trasse

Für das relativ flache und gleichmäßige Projektgebiet bestehend aus Alm-, Weide-, Wald und Wiesenflächen, die teilweise im Winter als Schipisten genutzt werden sind lt. Lawinenkataster keine Lawinenereignisse dokumentiert und es gehen auch keine Gefahren bezüglich abgehender Lawinen aus;

Muren und Erdbebengefahr

Für das betroffene Gebiet sind Gefahren herrührend durch Wildbäche und durch Vermurungen nicht auszumachen. Im Untersuchungsgebiet sind weiters auch keine oberirdischen relevanten Wasserwegigkeiten anzutreffen.

1.9.3 Durch den Klimawandel bedingte Risiken

Aufgrund des Klimawandels sind keine besonderen Risiken hinsichtlich des Gefahrenpotentials etwaiger Naturgefahren zu erwarten. Vielmehr bedroht der Klimawandel die Schnee- und Temperatursicherheit im Winter und damit die Aufrechterhaltung eines rentablen Winterbetriebes. Die zunehmende Unsicherheit der natürlichen Schneelage v. a. zu Beginn der Saison drängt die Betreiber der Skigebiete zur Einrichtung einer flächendeckenden, künstlichen Beschneigung, bzw. zur Speicherung entsprechender benötigter Wassermengen. Dem wird im Skigebiet *Kronplatz* bereits seit längerem Rechnung getragen. Das gegenständliche Projekt hat hierauf keine wesentlichen Auswirkungen.

1.10 RISIKEN FÜR DIE MENSCHLICHE GESUNDHEIT (WASSERVERUNREINIGUNG, LUFTVERSCHMUTZUNG)

Siehe vorangegangenes Kapitel 1.5 *Umweltverschmutzung und Belästigung*.

2 STANDORT DES PROJEKTES

Das geplante Projekt zur Ersetzung der bestehenden Aufstiegsanlagen *Olang I* und *II* soll im Skigebiet *Kronplatz*, oberhalb von Geiselsberg, bzw. an der Ostflanke des Berges umgesetzt werden. Die bestehende, mittlerweile veraltete 6er Kabinenbahn mit einer Gesamtlänge von ca. 4 km soll durch eine moderne, automatisch kuppelbare 10er Kabinenbahn mit einer max. Förderleistung von 3.600 P/h ersetzt werden. Sowohl Berg- als auch Tal- und Mittelstation verbleiben an der aktuellen Position, werden allerdings ebenfalls Erneuert und Ausgebaut. Die Erneuerung der betreffenden Aufstiegsanlage stellt eine notwendige Investition dar um im Hinblick auf die Attraktivität des Skigebietes für Wintersportler im Vergleich zur regionalen und überregionalen Konkurrenz wettbewerbsfähig zu bleiben.

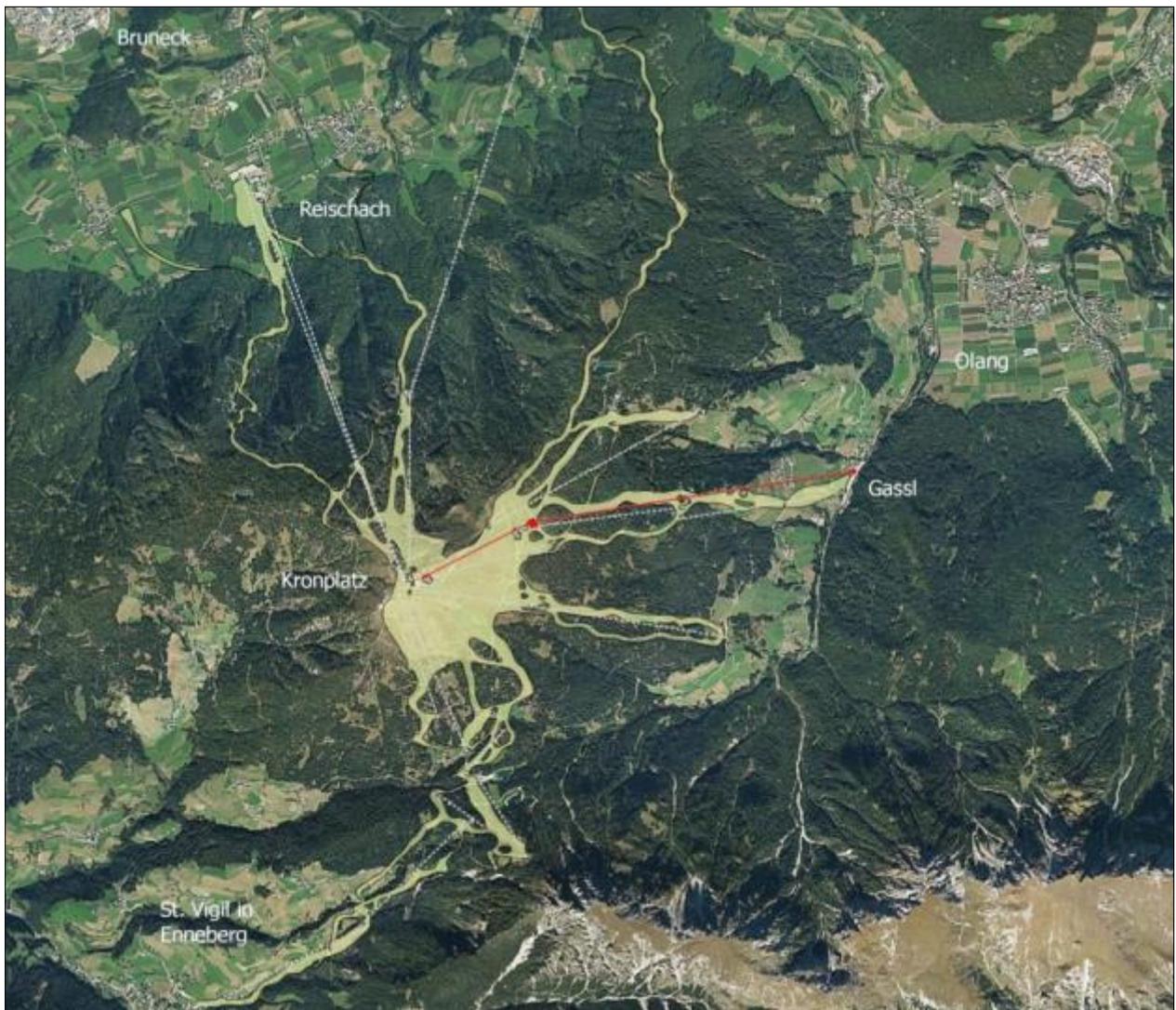


Abbildung 7: Verortung des Eingriffsgebietes in Südtirol

2.1 BESTEHENDE LANDNUTZUNG

Der betreffende Bereich wird aktuell zum überwiegenden Teil von bestehenden Pistenflächen (Wiese, Weide, Zwerggesellschaft etc.) sowie von geschlossenem Fichtenwald und Landwirtschaftsgebiet eingenommen.



Abbildung 8: Auszug aus der Realnutzungskarte für das Untersuchungsgebiet im Skigebiet *Kronplatz*

2.2 REICHTUM, QUALITÄT UND REGENERATIONSFÄHIGKEIT DER NATÜRLICHEN RESSOURCEN DES GEBIETS

Das Gesamtgebiet rund um den Eingriffsbereich verfügt nur über ein unzureichendes Restangebot an Naturräumen, welche vom Menschen kaum oder allenfalls geringfügig beeinträchtigt werden. Der größte Teil der Refugialräume für Wildtiere liegt im Norden und Osten des Kronplatz oder im Naturpark *Fanes-Sennes-Prags* jenseits des Furkelsattels. Wenngleich die durch das Projekt beanspruchten Flächen in Relation zu den bereits genutzten Flächen im Skigebiet unerheblich sind, so muss, aufgrund des bestehenden enormen Nutzungsdrucks jede weitere Erhöhung der Kapazitäten durch entsprechende Milderungsmaßnahmen begleitet sowie durch angemessene ökologische Ausgleichsmaßnahmen so weit als möglich kompensiert werden. Nur so kann die Qualität, Wertigkeit und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Habitats in ihrer Eignung für Wildtiere langfristig gesichert werden.

Zusammenfassend kann demnach festgehalten werden, dass Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressource des Gebietes durch die Umsetzung des projektierten Bauvorhabens keine gravierenden, nachhaltig negativen Veränderungen, in Vergleich zum Ausgangszustand erfahren, dabei aber dennoch ein ökologischer Ausgleich unabdingbar ist.

2.3 BELASTBARKEIT DER NATUR UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG FOLGENDER GEBIETE

Feuchtgebiet, ufernahe Gebiete, Flussmündungen, Bergregionen, Waldgebiete, Naturparks, Naturreservate, Natur 2000 Gebiete, Gebiete wo Qualitätsnormen nicht eingehalten werden, Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, historisch, kulturell oder archäologisch bedeutende Landschaften und Stätten

Folgende Gebiete befinden sich im erweiterten Einflussgebiet des gegenständlichen Projektes:

- Bergregionen
- Waldgebiete

2.3.1 Bergregionen

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Bereich unterhalb und oberhalb der Waldgrenze im Bereich zwischen ca. 1.100 und 2.200 m ü. D. M. am östlich ausgerichteten Berghang des Kronplatz zwischen dessen Gipfelbereich und Lokalität Gassl, bzw. Geiselsberg und kann somit zumindest teilweise als eingebettet in eine Bergregion bezeichnet werden. Tatsächlich handelt es sich beim Projektgebiet um ein seit langem bestehendes Skigebiet, dessen Erscheinung neben subalpinen bis alpinen Formen v.

a. durch skitechnische Infrastrukturen geprägt ist. Dies gilt auch für den direkten Eingriffsbereich im östlichen Teil des großen Skigebietes. Wie bereits mehrmals erwähnt, kommt es durch die Realisierung des Projektes zu keiner nennenswerten Wesensveränderung des betreffenden Bereiches. Der derzeitige Charakter der Bergregion als intensiv genutztes und sommerlich wie winterlich hoch frequentiertes Ski- und Wandergebiet bleibt ohne grundsätzliche Änderungen bestehen.

2.3.2 Waldgebiete

Lediglich ein relativ kleiner Abschnitt von ca. 1 km Länge entfällt teilweise auf einen vorhandenen Waldrest, welcher als subalpiner Fichtenwald auf Silikat, bzw. in höheren Lagen als waldgrenzbildender Lärchen-Zirbenwald klassifiziert werden konnte. In beiden Fällen handelt es sich um prioritäre Lebensräume gemäß europäischer Natura 2000-Richtlinie 92/43/EWG, deren tatsächliche Bedeutung als Lebensraum durch die bestehende Verinselung im direkten Immissionsbereich des Skigebietes stark reduziert wurde. Tatsächlich ist anzunehmen, dass die betreffenden Waldbereiche v. a. zur betriebsamen Wintersaison, aufgrund der herrschenden Störwirkung durch Skibetrieb, Pistenbeschneigung und Präparation, von Wildtieren weitestgehend gemieden werden. In den Sommermonaten werden die Pistenbereiche vom Schalenwild in der Dämmerung gern zur Äsung aufgesucht, wodurch ein Aufenthalt in den betreffenden Saumbereichen durchaus möglich ist. Letztlich treten aber sowohl in Bezug auf die Winter- wie auch auf die Sommersaison keine wesentlichen Neuerungen hinsichtlich der vorherrschenden Störwirkungen ein.

Betroffene Natura 2000-Lebensräume:

- 9410 Montane bis alpine bodensaure Fichtenwälder (*Vaccinio-Picetea*)
- 9420 Alpiner Lärchen- und/oder Arvenwald

Es soll an dieser Stelle noch einmal hervorgehoben werden, dass es im Rahmen des gegenständlichen Projektes zu keiner nennenswerten Zunahme der Gesamtrodungsfläche kommt.

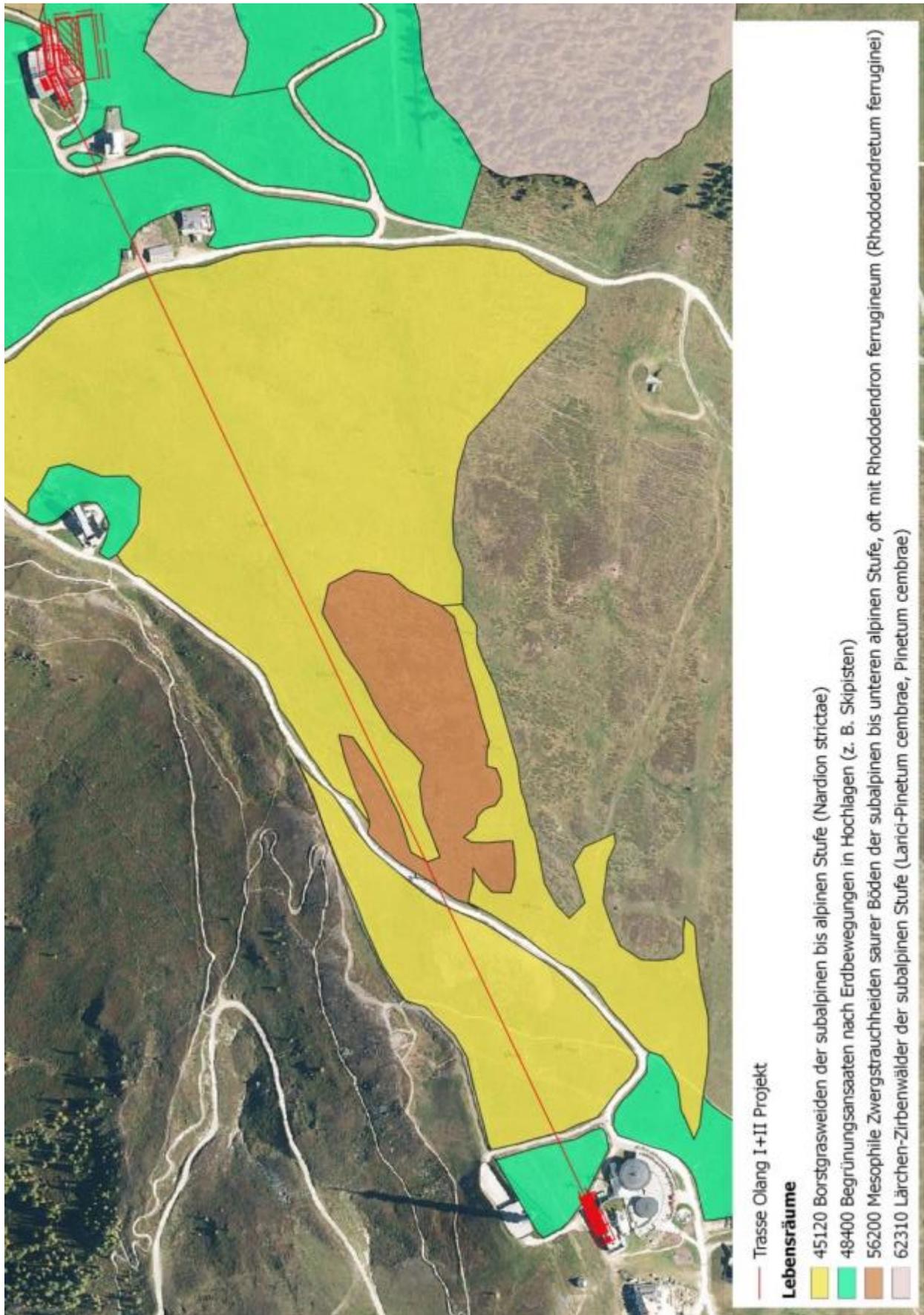


Abbildung 9: Lebensräume im oberen Untersuchungsabschnitt (Mittelstation-Bergstation)

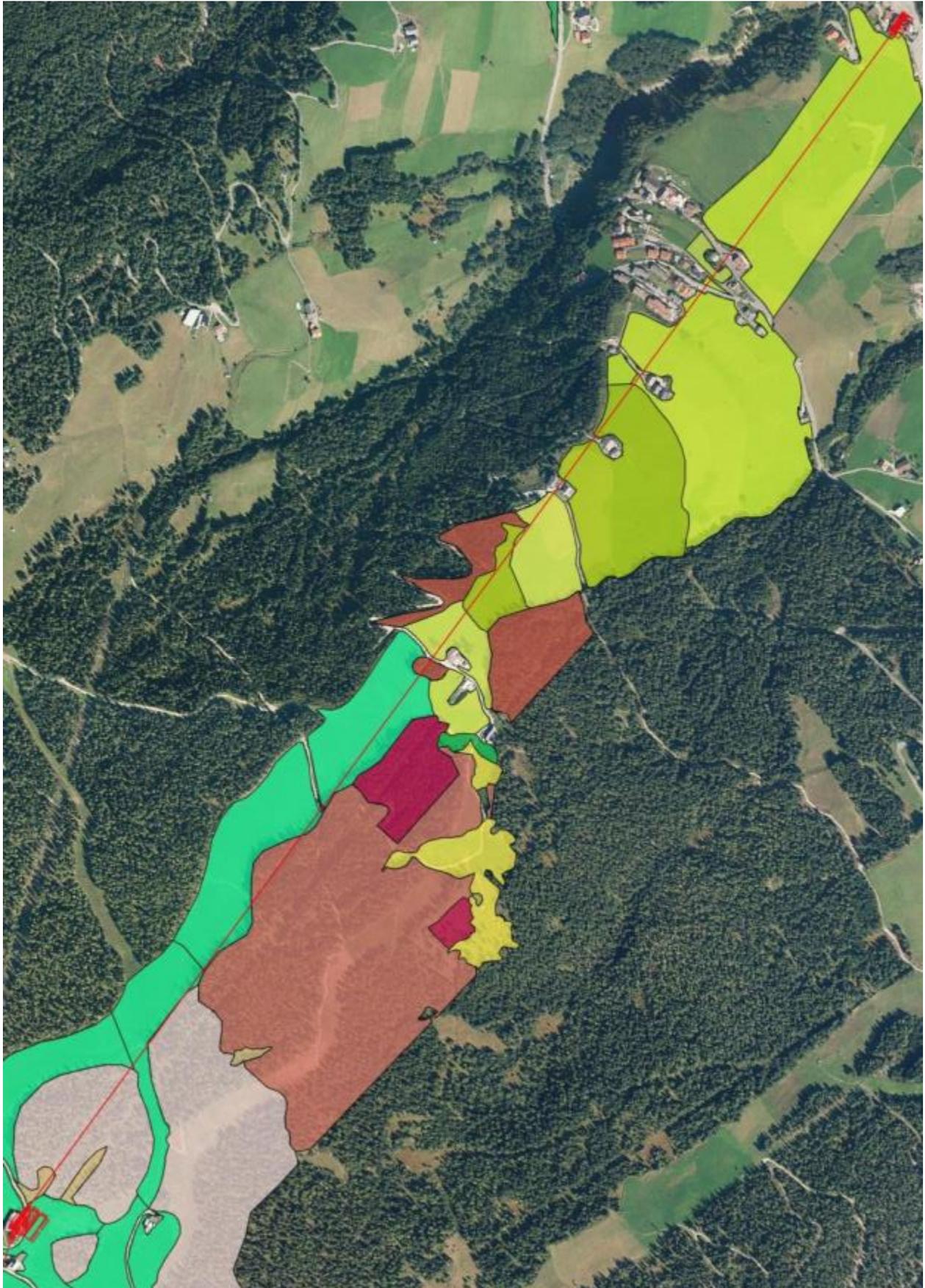


Abbildung 10: Lebensräume im unteren Untersuchungsabschnitt (Mittelstation-Talstation)

— Trasse Olang I+II Projekt

Lebensräume

25210	Saure Kleinseggenrieder der collinen bis subalpinen Stufe (<i>Caricion fuscae</i>)
45120	Borstgrasweiden der subalpinen bis alpinen Stufe (<i>Nardion strictae</i>)
45220	Fettweiden der subalpinen bis alpinen Stufe (<i>Milchkrautweiden; Poion alpinae</i>)
46120	Glatthaferwiesen (Tal-Fettwiesen: colline bis montane Stufe; <i>Arrhenatherion</i>)- fette Ausbildung
46210	Goldhaferwiesen (montane bis subalpine Stufe; <i>Polygono-Trisetion, Phyteumo-Trisetion</i>)- magere Ausbildung
46220	Goldhaferwiesen (montane bis subalpine Stufe; <i>Polygono-Trisetion, Phyteumo-Trisetion</i>)- fette Ausbildung
47200	Grasdominierte Brachen (u.a. mit <i>Brachypodium rupestre</i> oder <i>B. pinnatum</i> s.str., <i>Arrhenatherum elatius</i> , <i>Molinia</i> □ <i>arundinacea</i> , <i>Calamagrostis varia</i>)
48400	Begrünungsansaat nach Erdbewegungen in Hochlagen (z. B. Skipisten)
51112	Mesophile Säume, u.a. mit <i>Trifolium medium</i> (<i>Trifolion medii</i>)
56200	Mesophile Zwergstrauchheiden saurer Böden der subalpinen bis unteren alpinen Stufe, oft mit <i>Rhododendron ferrugineum</i> (<i>Rhododendretum ferruginei</i>)
62112	Montane Fichten- und Tannenwälder basenarmer Böden (<i>Piceion excelsae</i> p. p.)
62120	Subalpine Fichtenwälder, oft reich an Lärche
62122	Subalpine Fichtenwälder basenarmer Böden (<i>Piceion excelsae</i> p. p.)
62310	Lärchen-Zirbenwälder der subalpinen Stufe (<i>Larici-Pinetum cembrae, Pinetum cembrae</i>)
81110	Forstpflanzungen dominiert von Nadelgehölzen (indigen oder neophytisch)

3 MERKMALE DER POTENZIELLEN AUSWIRKUNGEN

Die Merkmale der potentiellen Auswirkungen werden nachfolgend anhand der genannten Eingriffstypen, Errichtung dreier neuer Liftstationen hervorgehoben und analysiert.

3.1 ART UND AUSMASS DER AUSWIRKUNGEN (GEOGRAFISCHES GEBIET UND BEVÖLKERUNG)

Rodung von Waldflächen und Umwandlung in offene Wiesen

Es kommt zu keiner nennenswerten Zunahme der Rodungsfläche durch das gegenständliche Projekt.

Errichtung dreier neuer Liftstationen

- Errichtung neuer technischer Baukörper im hochmontanen, bzw. subalpinen Bereich an Stelle der bestehenden Strukturen
- Erneuerung von winterlichen Störquellen (Lärm- und Lichtemission - Keine Veränderung im Vergleich zum Ausgangszustand)

Errichtung einer neuen Kabinenbahn

- Erneuerung eines bestehenden Flughindernisses für Vögel
- Gleichbleibende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Bahn (Keine nennenswerte Veränderung im Vergleich zum Ausgangszustand)

3.2 GRENZÜBERSCHREITENDER CHARAKTER DER AUSWIRKUNGEN

Es sind keine grenzüberschreitenden Auswirkungen des gegenständlichen Projektes zu erwarten.

3.3 SCHWERE UND KOMPLEXITÄT DER AUSWIRKUNGEN

In Bezug auf ihre Schwere und Komplexität, werden jene Auswirkungen, deren Eintreten als wahrscheinlich bis sehr wahrscheinlich eingestuft wurden nachfolgend einzeln hervorgehoben und in entsprechender Weise analysiert.

Errichtung technischer Baukörper im hochmontanen, bzw. subalpinen Bereich

Tritt im Falle der Erneuerung der geplanten Stationen auf. Das örtliche Landschaftsbild wird neben der umgebenden Bergkulisse von den Strukturen des Skigebietes bestimmt. Insofern stellen die geplanten Stationen keine neuen baulichen Eingriffe dar und fügen sich in das bestehende Bild des Skigebietes ein. In der Regel werden derartige Bauwerke von Besuchern auch als integraler Bestandteil des Skigebietes wahrgenommen und v. a. im wintersportlichen Kontext kaum als störend empfunden. Die Bauwerke an der Mittelstation stellen Erweiterungen der bestehenden Bausubstanz dar und schließen somit ebenfalls an die bestehende bauliche Infrastruktur an. Der landschaftliche Impact ist nach Abschluss der Bauphase von untergeordneter Bedeutung da die betreffenden Gebäude teilweise unterirdisch errichtet und die Oberfläche wieder hergestellt wird.

Schaffung von winterlichen Störquellen (Lärm- und Lichtemission)

Tritt an den Stationen der Kabinenbahn auf. Der winterliche Betrieb und somit die Lärmemission beschränkt sich auf die Öffnungszeiten der Bahn, welche nicht mit dem Aktivitätsrhythmus der Wildtiere korrelieren. Demgegenüber steht die nächtliche Beschneidung und Präparation der umgebenden Pistenfläche, von welchen eine erhebliche Störwirkung für die Tierwelt ausgeht. Aufgrund der Lage der Eingriffsfläche im direkten Immissionsbereich des bestehenden Skigebietes, kann allerdings davon ausgegangen werden, dass das nahe Umfeld von den Tieren v. a. im Winter bereits gemieden wird, da die Tiere während dieser Zeit jeden unnötigen Energieaufwand zu vermeiden suchen.

Die Störwirkung wird durch das Projekt in keinem nennenswerten Ausmaß erhöht.

Erneuerung eines Flughindernisses für Vögel

Tritt entlang der Trasse der bestehenden wie neuen Aufstiegsanlage auf. Allen voran die Stahlseile des Lifts können für Vögel, v. a. an Tagen mit schlechter Sicht (Nebel, Regen, Schneefall usw.) einen erheblichen Risikofaktor darstellen. Dies sollte insbesondere deshalb hervorgehoben werden, da es sich bei dem südlich angrenzenden Wald um ein Auerwild-Habitat handelt. Es tritt keine nennenswerte Veränderung im Vergleich zur Ist-Situation ein.

Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

Tritt entlang der Trasse der Bahn auf. Liftpfeiler, Stahlseile und bei Betrieb der Bahn auch die Kabinen selbst stellen erhebliche, da meist weitem sichtbare Elemente in der Landschaft dar. Als technische Infrastrukturen stören sie das von vielen erholungssuchenden Menschen gewünschte oder gesuchte natürliche oder naturnahe Landschaftsbild. Im Kontext des Skigebiets werden die betreffenden Strukturen aber, v. a. während der Wintersaison meist als zugehöriger Bestandteil wahrgenommen und nur selten als störend empfunden. Demgegenüber stören sich in der Regel im Sommer weit mehr Menschen an der Anwesenheit der Strukturen. Generell stellt die Errichtung der geplanten Bahn keine Neuerung für das Gebiet dar, wenngleich die Dimension des Bauwerkes im betreffenden Hang die Ausmaße der ersetzten Bestandsanlagen leicht überschreitet.

3.4 WAHRSCHEINLICHKEIT VON AUSWIRKUNGEN

Alle vorab angeführten Auswirkungen müssen hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit mit den Attributen *wahrscheinlich* bis *sehr wahrscheinlich* charakterisiert werden. Auswirkungen deren Auftreten als *unwahrscheinlich* gilt, wurden nicht berücksichtigt.

3.5 VON DEN AUSWIRKUNGEN BETROFFENE PERSONEN

Folgende Personengruppen sind vom gegenständlichen Projekt entweder direkt oder indirekt betroffen:

- Wintergäste (Wintersportler)
- Sommergäste

Wintergäste (Wintersportler)

Einheimische wie Gäste profitieren im Winter von der komfortablen, modernen Aufstiegsanlage sofern ihr primäres Anliegen der Wintersport im Skigebiet *Kronplatz* ist. Im Zusammenhang mit anderen winterlichen Freizeitaktivitäten wie z. B. Schneeschuhwandern oder Skitouren stehen andere Prioritäten im Fokus, wobei dabei in der Regel auch andere Ziele und Routen aufgesucht werden und das Kernskigebiet nicht besucht wird.

Sommergäste

Im Hinblick auf den sommerlichen Betrieb im Skigebiet stellen die geplanten Strukturen eine gewisse landschaftliche Beeinträchtigung dar, welche sich grundsätzlich aber nicht von der bestehenden Situation unterscheidet.

3.6 ERWARTETER EINTRITTSZEITPUNKT, DAUER, HÄUFIGKEIT UND REVERSIBILITÄT DER AUSWIRKUNGEN

Die vorab beschriebenen Auswirkungen können im Hinblick auf Eintrittszeitpunkt, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität unterschieden werden.

Auswirkung	Erw. Eintrittszeitpunkt	Dauer	Häufigkeit	Reversibilität
Errichtung neuer technischer Baukörper im hochmontanen, bzw. subalpinen Bereich	Entspricht Ausgangssituation	Nachhaltig	Einmalig	Bedingt
Schaffung von winterlichen Störquellen (Lärm- und Lichtemission)	Entspricht Ausgangssituation	Temporär (Saisonal-Winter)	Wiederholt	Bedingt
Erneuerung eines Flughindernisses für Vögel	Entspricht Ausgangssituation	Nachhaltig	k. A.	Bedingt
Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch neue Aufstiegsanlagen	Entspricht Ausgangszustand / Ab Bauphase	Nachhaltig	k. A.	Bedingt

Tabelle 2: Erwarteter Eintrittszeitpunkt, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen

3.7 MÖGLICHKEIT DIE AUSWIRKUNGEN WIRKSAM ZU VERRINGERN

Um die Tragweite der beschriebenen Auswirkungen so gering als möglich zu halten, können verschiedene mildernde Maßnahmen getroffen werden.

3.7.1 Boden und Untergrund

- Alle geplanten Stützstrukturen müssen tief in den Untergrund eingebaut werden, um die Stabilität der Aufschüttungen zu garantieren.
- Bei der Erstellung von provisorischen Zufahrtsstraßen muss am Ende der Arbeiten der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt werden.
- Die Aushübe für die Verlegung der Wasser-, Elektro- und sonstigen Leitungen haben zeitgleich mit den restlichen Arbeiten zu erfolgen.
- Eventuelle Grabenaushübe sollen so durchgeführt werden, dass unmittelbar nach Verlegung der Leitungen, diese sobald wie möglich zugeschüttet werden können, um eine eventuelle Erosionsgefahr bei starken Regenfällen zu verhindern. Das Gelände muss in angemessener Weise systemiert werden.

3.7.2 Flora

- Im Falle der Wiederbegrünung der für die unterirdischen Gebäude genutzten Flächen, müssen die vorher abgetragenen und sachgerecht zwischengelagerten Rasensoden oder aber standortgerechte Saatgutmischungen eingesetzt werden.
- Die Entnahme von Bäumen entlang der Trasse muss auf das kleinstmögliche Maß beschränkt bleiben.

3.7.3 Fauna

- **Tafeln zur Sensibilisierung der Wintersportler/Erholungssuchenden**
An strategisch günstigen Standpunkten könnten Tafeln zur Sensibilisierung der Erholungssuchenden angebracht werden. Diese sollen über die Bedürfnisse der Wildtiere im Winter informieren.

3.7.4 Landschaft

- Form, Farbe und Konstruktion von Infrastrukturen sollte so gewählt werden, dass sie keine gravierenden Eingriffe in die natürliche Landschaft darstellen.

4 SCHLUSSFOLGERUNG

Zusammenfassend kann ausgesagt werden,

- dass die alte Liftrasse durch eine neue ersetzt wird
- dass sowohl Berg-, als auch Mittel- und Talstation Erweitert, bzw. Erneuert werden
- dass keine neuen Störquellen oder Beeinträchtigungen für das lokale Ökosystem entstehen
- der betrachtete Eingriffsbereich innerhalb einer bestehenden Skizone und an der Position einer bestehenden skitechnischen Infrastruktur des gleichen Typs liegt (Ersetzung)

In Summe ergeben sich keine Veränderungen innerhalb einer bereits genutzten Skizone, wo sich die Wildtiere bereits an die Störungen gewöhnt haben, oder das Gebiet schon seit Inbetriebnahme meiden und die landschaftlichen Veränderungen nach außen hin kaum wahrgenommen werden, da das gesamte Umfeld durch die skitechnische Erschließung bereits verändert wurde und keine neue Struktur dazukommt.