

Bauherr	Committente
Bergbahnen Ladurns GmbH Pflersch, Nr. 94 I-39041 Gossensass (BZ)	Funicolari Ladurns srl Fleres n° 94 I-39041 Colle Isarco (BZ)

Bauvorhaben	Costruzione
Abbruch und Wiederaufbau der Aufstiegsanlage Wastenegg Pflersch	Demolizione e ricostruzione dell'impianto di risalita Wastenegg Colle Isarco

Inhalt	Contenuto
Einreichprojekt Umweltvorstudie mit den Angaben laut Anhang II A der Richtlinie 2011/92/EU	Progetto definitivo Studio preliminare ambientale contenente le informazioni di cui allegato II A della direttiva 2011/92/UE

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. - Giottostraße 19/Via Giotto 19 - I-39100 Bozen/Bolzano
Tel. +39 0471 543 200 - Fax +39 0471 543 230 - info@pps-group.it - www.planteam.it



Projekt Nr. Progetto n°	Projektleiter Incaricato di progetto	Sachbearbeiter Redattore	Prüfer Controllore	Dokument Documento	Version Versione	
18113PT	J. Röck	C. Ghedina	J. Röck	18113PT_EP_E_Umweltvorstudie.docx		
Version/e	Datum/Data	Beschreibung/Descrizione			E	-
-	08/2018	joro	Erstversion/Prima versione			
a	-	-				
b	-	-				
c	-	-				

INHALTSVERZEICHNIS

1.	BESCHREIBUNG DES PROJEKTS	1
1.1.	Kurzbeschreibung des Vorhabens.....	1
1.2.	Bewertung der Skizone laut Fachplan der Aufstiegsanlagen und Skipisten	2
1.3.	Register der Skipisten und Aufstiegsanlagen	5
1.4.	Vergleich Bauvorhaben mit Bauleitplan u. Landschaftsplan Gemeinde Brenner	5
1.5.	Projektumfang und notwendige Arbeiten	6
1.6.	Kumulierung mit anderen Projekten	7
1.7.	Nutzung der natürlichen Ressourcen	7
1.8.	Abfallerzeugung.....	8
1.9.	Umweltverschmutzung und Belästigungen	8
1.10.	Risiken schwerer Unfälle und/oder Katastrophen, welche für das betroffenen Projekt relevant sind	9
1.11.	Land- und Forstwirtschaft.....	10
1.12.	Landschaftsbild, Kulturgüter und Tourismus	10
1.13.	Lärm	10
2.	BESCHREIBUNG DER UMWELTASPEKETE, DIE VON DEM PROJEKT MÖGLICHERWEISE ERHEBLICH BEEINTRÄCHTIGT WERDEN	11
2.1.	Bestehende Landnutzung	11
2.2.	Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebiets	11
2.3.	Belastbarkeit der Natur unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete.....	11
3.	ERHEBUNG UND BESCHREIBUNG ÜBER MÖGLICHE ERHEBLICHE AUSWIRKUNGEN DES PROJEKTS AUF DIE UMWELT	12
3.1.	Art und Ausmaß der Auswirkungen.....	12
3.2.	Grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen	12
3.3.	Schwere und Komplexität der Auswirkungen.....	12
3.4.	Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen	13
3.5.	Auswirkungen von betroffenen Personen	13
3.6.	Erwarteter Eintrittszeitpunkt, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen	14
3.7.	Möglichkeit die Auswirkungen wirksam zu verringern	14

1. BESCHREIBUNG DES PROJEKTS

1.1. Kurzbeschreibung des Vorhabens

Die Gesellschaft Bergbahnen Ladurns GmbH beabsichtigt die in der Wintersaison 2002/2003 in Betrieb genommene Aufstiegsanlage „Wastenegg“ zu erneuern. Diese Anlage wäre spätestens im Jahr 2022 entweder komplett zu revidieren oder zu erneuern. Nachdem die bestehende Anlage in der Zwischenzeit einige technische Mängel aufweist (das Seil und die Elektro- und Steuerungsanlage wäre auszutauschen), wurde von der Gesellschaft Bergbahnen Ladurns GmbH entschieden die Erneuerung vorzuziehen und somit die bestehende Anlage abzutragen und durch eine neue Anlage in geänderter Lage zu ersetzen.

Aus der Erfahrung mit der bestehenden Anlage in den letzten sechzehn Jahren kann man festhalten, dass eine Aufstiegsanlage mit entsprechender Förderleistung für die Bedienung aller Pisten im oberen Abschnitt des Skigebietes Ladurns, also von 1.500 m.ü.d.M bis 2.023 m.ü.d.M ausreichend ist. Daher soll der bestehende kuppelbare 4er Sessellift mit einer Förderleistung von 2000 Personen pro Stunde durch einen neuen kuppelbaren 6er Sessellift mit einer Förderleistung von 2.600 Personen pro Stunde in geänderter bzw. optimierter Lage ersetzt werden. Dieses moderne Bahnsystem mit 6-plätzigem Sesseln ermöglicht es die Passagiere äußerst komfortabel zu transportieren.



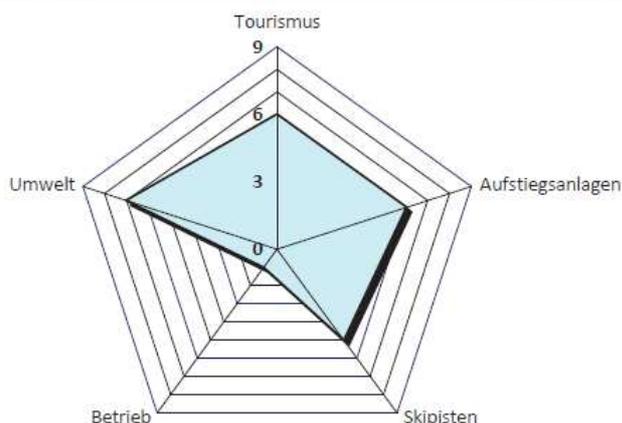
Auszug aus dem Lageplan des vorliegenden Projektes

Laut vorliegendem Projekt wird die bestehende Anlage abgetragen und durch eine neue Aufstiegsanlage in geänderter Position (siehe Projektlageplan) ersetzt. Während die Bergstation und die Linie komplett abgetragen werden, wird an der Talstation nur die oberirdische Station abgetragen, die unterirdischen Mehrzweckräume (Sesselmagazin, Garagen Pistengeräte, Trafokabine, Elektroräume, Pumpstation usw.), welche teilweise umgestaltet und als Garage und Lager benutzt werden bleiben erhalten. Die neue Talstation wird kurz oberhalb des Pistenzusammenschlusses der Talabfahrt und der Piste Staudacher positioniert um somit in Zukunft alle Pisten des oberen Abschnittes bedienen zu können. Die neue Bergstation wird optimiert und bis auf eine geringfügige Verschiebung an derselben Stelle wiedererrichtet.

1.2. Bewertung der Skizone laut Fachplan der Aufstiegsanlagen und Skipisten

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

Planungsraum	12 01 Ladurns
Zonenkodex	
Name der Skizone	



* nicht alle Daten zu Tourismus, Skipisten und Betrieb vorhanden

<i>Gemeinde/n</i>	Brenner
<i>Systemgebiet</i>	Zentrales Gebiet
<i>Fläche</i>	240,8 ha
<i>Fläche bis 1.200 Hm, zw. 1.200 u. 1.600, ü. 1.600</i>	6,1% • 31,1% • 62,8%
<i>Höhe üdM (min./max.)</i>	1.128 / 2.040 m
<i>Ausrichtung</i>	überwiegend Nordhänge

Sozioökonomische Aspekte

<i>Anzahl und Länge exist. Anlagen (FP 2010)</i>	3 • 2.910 m
<i>Anzahl und Länge exist.+gepl. Anlagen (FP 2010)</i>	3 • 4.009
<i>Fläche exist. Skipisten (FP 1999 und 2010)</i>	43,8 Ha bzw. 52,7 Ha
<i>Fläche exist.+gepl. Skipisten (FP 1999 und 2010)</i>	57,4 Ha bzw. 58,9 Ha
<i>Verhältnis exist. Skipisten/Fläche</i>	21,9 %
<i>Gesamtförderleistung exist. Anlagen (FP 2010)</i>	3.600 p/h
<i>Entwicklung FP 1999/FP 2010 exist. Skipisten</i>	+ 0,6 Ha (+1,2%)
<i>Beförderte Personen 1988-2000-2011</i>	1.243.906 – 1.408.074 (+13,2%) – 1.813.271 (+45,8%)
<i>Auslastung WS 2011/2012</i>	25,0% (Rang 11 von 31)
<i>Attraktivität der Anlagen (Jahr 2012)</i>	77,5 (Rang 9 von 42)
<i>Skipistenvielfalt</i>	blau: 8 • rot: 5 • schwarz: 4
<i>Energieverbrauch pro Person (kW/h)</i>	1,20 (Rang 17 von 28) (Gitschberg+Vals+Jochtal)
<i>Anzahl Schneekanonen/ha Pistenfläche</i>	0,61 (Rang 21 von 31) (Gitschberg+Vals+Jochtal)
<i>Kapazität Speicherbecken/Beschneite Fläche (m³/ha)</i>	16,8 m³/ha (Rang 28 von 31)

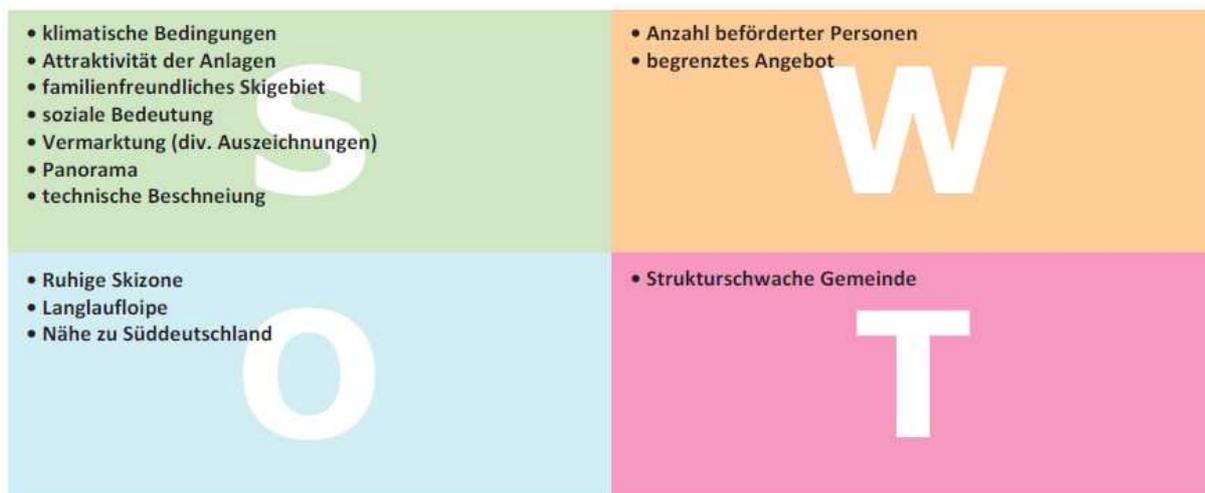
Natur, Landschaft, Umwelt

<i>Natura 2000</i>	nicht betroffen
<i>Naturparke</i>	nicht betroffen
<i>Nationalpark Stilfserjoch</i>	nicht betroffen
<i>UNESCO Gebiete</i>	nicht betroffen
<i>Biotope</i>	keine
<i>Naturdenkmäler</i>	keine
<i>Landschaftsschutzgebiete</i>	keine
<i>Gewässer</i>	1, „Bichlbach“
<i>Quellen</i>	13, davon 1 Trinkwasserquelle
<i>Speicherbecken</i>	2
<i>Gewässerschutz</i>	keine TWSG
<i>Feuchtgebiete</i>	2 (Nr. 6.3.16, 6.3.17)
<i>Wald gemäß Bauleitplan</i>	ca. Ha (54,1% der Skizone)
<i>Gebiete mit Denkmalschutz gemäß Bauleitplan</i>	keine

Aufstiegsanlagen und Skipisten

<i>Konsortium</i>	Skipass Wipptal
<i>Rodelbahnen</i>	Ca. 6,5 km
<i>Langlaufloipen</i>	Ca. 14 Km
<i>Skischulen und Skilehrer</i>	1 – 30 (Gossensass)
<i>Snowparks</i>	ja
<i>Kindereinrichtung/Skigarten</i>	ja
<i>Sonstige Einrichtungen</i>	keine
<i>Entfernung zur nächstgelegenen Skizone</i>	Roskopf, ca. 11 Km
<i>Gebiet gem. DLH 55/2007</i>	strukturschwach
<i>Einkommen</i>	14.582 € (Jahr 2010, Gemeinde Brenner. Rang 42 von 116)
<i>Bettenanzahl</i>	1.420 (WS 2010/2011, Gemeinde Brenner)
<i>Einwohner</i>	2.089 (Jahr 2011, Gemeinde Brenner)
<i>Gemeindefläche</i>	114,3 km ²
<i>Bevölkerungsdichte (Einwohner/Gemeindefläche)</i>	18,3 Einw./Km ² (Jahr 2011, Gemeinde Brenner)
<i>Bettendichte (Betten/Einwohner)</i>	0,7 (Jahr 2011, Gemeinde Brenner)
<i>Beherbergungsdichte (Betten/Km²)</i>	12,4 (WS 2010/2011, Gemeinde Brenner)
<i>Bettendichte (Skifahrer/Betten)</i>	k.A. (WS 2010/2011, Ladurns Alm/Gem. Brenner)
<i>Bettenauslastung (Brutto)</i>	35,0% (WS 2010/2011, Gemeinde Brenner)
<i>Entwicklungstrend Betten</i>	+31,0% (WS 2000/2001 und 2010/2011, Gemeinde Brenner)
<i>Entfernung zur nächsten Ausfahrt</i>	Ca. 7,1 Km bis zur SS12
<i>Entfernung zum nächsten Zugbahnhof</i>	Ca. 6,7 Km bis zum nächst gelegenen Bahnhof (Gossensass)
<i>Skipass-Preise</i>	173,00 € (Wochenpass für Erwachsene in der Hauptsaison, ADAC SkiGuide 2013)
<i>Verkehrsberuhigung (potential)</i>	trifft nicht zu

12.01 Ladurns



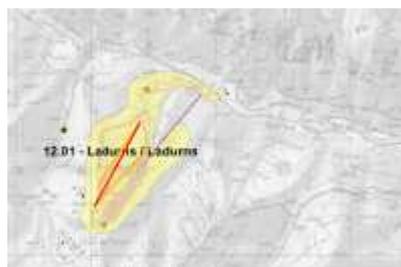
Eigenschaften, Entwicklungspotential und Schlussfolgerungen

Das Kleinstskigebiet Ladurns befindet sich im Pflerschertal, einem Seitental zwischen Brenner und Sterzing. Mit nur zwei Aufstiegsanlagen erfüllt die Zone eine überwiegend soziale Funktion für die lokale Bevölkerung. Die Skizone Ladurns eignet sich für Familien mit Kindern und für Anfänger, obwohl die Pistenvielfalt ausgewogen ist. Neben dem Skisport werden in unmittelbarer Nähe zur Zone noch zahlreiche andere Freizeitaktivitäten angeboten. Obwohl ein größerer Anteil der Zone unter 1.600 müM liegt, gilt die Zone aufgrund der Nordhänge und der klimatischen Verhältnisse als relativ schneesicher. Aufgrund fehlender Daten für das Jahr 2011 kann die Auswertung der Anzahl an beförderten Personen nur bis 2000 erfolgen, dabei ist allerdings ein negativer Trend feststellbar. Die Zone liegt in der Gemeinde Brenner, einer als strukturschwach klassifizierten Gemeinde. Insgesamt könnte sich die Skizone in Zukunft durch ihre hohe Ausstattungsqualität und Qualitätsstandards als ruhige und erholsame „Nische“ zwischen den großen Wintertourismusdestinationen positionieren.

Für die Hypothese einer Verbindung mit der Skizone Rosскопff und einer Anbindung am Bahnhof Gossensass ist eine seriöse Studie durchzuführen, wobei alle Vor- und Nachteile im Detail bewertet werden. Im konkreten Fall sind vor allem die Themen Tourismus, Finanzierung sowie Mobilität, neben selbstverständlich allen anderen umweltrelevanten Themen im weitesten Sinn (u.a. auch das Vorhandensein eines Landschaftsschutzgebietes in der Gemeinde Sterzing) zu vertiefen. Im Rahmen der Bewertung sollen auch mögliche Interaktionen mit der Skizone Ratschings untersucht werden, und es soll ermittelt werden ob eine Verbindung zum Rosскопff tatsächlich mit den Umweltaspekten vereinbar ist und die Wettbewerbsfähigkeit der Skizone gemäß den Erwartungen angekurbelt wird.

Die Kapazität der Wasserspeicher ist derzeit ausreichend. Eventuelle Eingriffe zur Realisierung neuer Pistenprojekte erfordern angemessene Ableitungen aus dem Pflscherbach.

Das vorliegende Projekt liegt zur Gänze innerhalb der Skizone 12.01 Ladurns und soll die beiden eingetragenen Aufstiegsanlagen für den oberen Bereich durch eine einzige Anlage ersetzen.

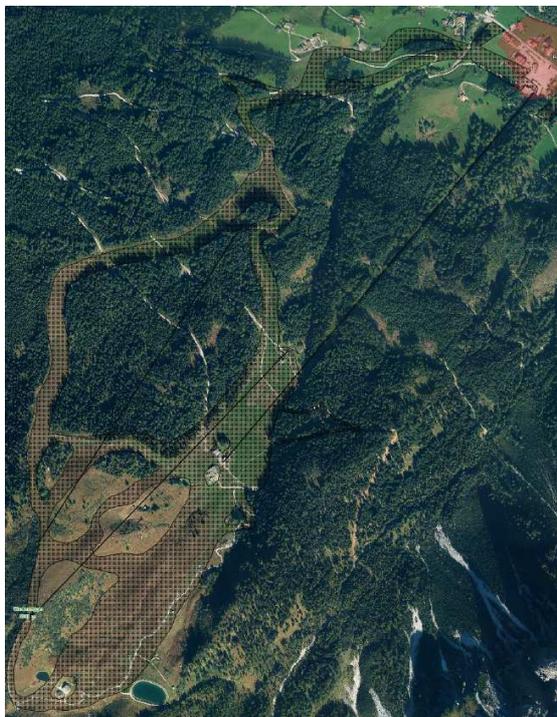


Auszug aus dem Fachplan Aufstiegsanlagen und Skipisten

1.3. Register der Skipisten und Aufstiegsanlagen

Im Register der Skipisten und Aufstiegsanlagen sind für die Erschließung des gesamten Skigebiets im oberen Bereich, also von 1.500 m.ü.d.M bis 2.023 m.ü.d.M zwei Aufstiegsanlagen vorgesehen und zwar: einmal der bestehende 4er Sessellift und eine zweite Aufstiegsanlage, welche bis zum heutigen Zeitpunkt nicht realisiert wurde, zur Bedienung der Piste Staudacher.

Mit dem vorliegenden Projekt sollen nun die beiden bestehenden Aufstiegsanlagen im oberen Bereich durch eine einzige, zentral gelegene Anlage ersetzt werden.



Auszug aus dem Register der Skipisten und Liftanlagen

1.4. Vergleich Bauvorhaben mit Bauleitplan u. Landschaftsplan Gemeinde Brenner

Laut Bauleitplan der Gemeinde Brenner liegen die Talstation sowie die erste Hälfte der Liftanlage im Waldgebiet und die zweite Hälfte der Liftanlage und die Bergstation in der Zone für alpines Grün und Weiden. Dasselbe gilt auch für den Landschaftsplan der Gemeinde Brenner. Durch das vorliegende Projekt sind weder im Bauleitplan noch im Landschaftsplan besonderes gewidmete Zonen oder Schutzzonen betroffen. Somit ist das Vorhaben konform mit den geltenden urbanistischen Instrumenten.



Auszug aus dem Bauleitplan Gemeinde Brenner



Auszug aus dem Landschaftsplan Gemeinde Brenner

1.5. Projektumfang und notwendige Arbeiten

Zusammenfassend sieht das vorliegende Projekt folgende Arbeiten in der angeführten Abfolge vor:

- Abbruch des bestehenden, ca. 1.100 m langen, automatisch gekuppelten 4er Sessellifts „Wastenegg“ samt der bestehenden Linienstützen, der Berg- sowie Talstation;
- Rodung des Waldes im Bereich der neuen Talstation und entlang der Liftrasse bis zum offenen Gelände auf der oberen Hälfte der Anlage;
- Errichtung der neuen Talstation inklusive Sesselmagazin an der neuen Position laut Lageplan;
- Errichtung der 12 neuen Linienstützen und der Steuerleitungen;
- Errichtung der neuen Bergstation an leicht veränderter Position gegenüber der bestehenden Station
- Montage und Abnahme des neuen automatisch kuppelbaren 6er Sessellifts „Wastenegg“ mit einer Förderleistung von max. 2.600 P/h bei $v = 5,0$ m/s Fahrgeschwindigkeit;

Das neue Landesgesetzes 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 eine Liftanlage 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 d.h. Gebiete über 1.600 m.ü.d.M) ein SCREENING-Verfahren zur Festlegung, ob für das Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss oder nicht, durchzuführen ist.

Das vorliegende Projekt des kuppelbaren 6er Sessellifts mit einer Förderleistung von 2.600 P/h überschreitet 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) klar. Aus diesem Grund unterliegt das vorliegende Projekt dem SCREENING-Verfahren.

Die technischen Hauptmerkmale der geplanten, neuen Aufstiegsanlage „Wastenegg“ können wie folgt zusammengefasst werden:

- Talstation (Einstieg): 1.512,00 m ü.d.Mh.

- Bergstation (Antriebsstation): 2.023,20 m ü.d.Mh.
- Horizontale Länge: 1.421,71 m
- Höhenunterschied: 511,20 m
- Schräge Länge: 1.519,31 m
- Mittlere Neigung: 35,96 %
- Anzahl Stützen 12 Stk.
- Anzahl Fahrzeuge 79 Stk.
- Fahrzeugabstand 41,54 m
- Maximale Förderleistung: 2.600 Pers./Std.
- Maximale Fahrgeschwindigkeit mit Hauptantrieb 5,0 m/s
- Anzahl der Fahrgäste/Fahrzeug: 6 Personen

1.6. Kumulierung mit anderen Projekten

Es gibt keine Kumulierung mit anderen Projekten.

1.7. Nutzung der natürlichen Ressourcen

1.7.1. Boden

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 nur zu einem geringen zusätzlichen Flächenverbrauch im Vergleich zur Ist-Situation kommt, denn die Trasse der bestehenden Liftanlage wird der Natur wieder zurückgegeben.

Der geplante 6er Sessellift "WASTENEGG" weist eine schräge Länge von 1.519,31 m auf und ist somit um ca. 380 m längere als die bestehende Anlage. Trotz der größeren Länge der Anlage reduziert sich die Anzahl der Linienstützen sich von bislang 14 auf 12 Stück. Während für die neuen Strukturen an der Talstation ein Flächenbedarf von 1.200 m² erforderlich ist, bleibt jener für die Bergstation ungefähr gleich wie beim Bestand. Abschließend kann man festhalten, dass der zusätzliche Flächenverbrauch durch die neue Anlage insgesamt unerheblich ist.

Bezüglich der geplanten Erdbewegungsarbeiten sei folgendes festgehalten:

Um die Stationsgebäude optimal ins Gelände zu integrieren und einen möglichst fließenden und schonenden Übergang zum anschließenden Gelände zu bewahren, sind in der Talstation ca. 8.350 m³ an Aushub sowie ca. 7.520 m³ an Hinterfüllungs- bzw. Aufschüttungsarbeiten im Einstiegsbereich und in der Bergstation ca. 686 m³ an Aushub sowie ca. 254 m³ an Aufschüttungs- bzw. Hinterfüllungsarbeiten erforderlich. Der Überschuss von insgesamt 1.262 m³ wird zur Gänze für die Modellierung der angrenzenden Pistenflächen und Zufahrten zur neuen Talstation verwendet.

Im Zuge der Neuerrichtung der Linienstützen kommt es lediglich zu geringfügigen Erdbewegungsarbeiten im Umfang von etwa 12*130 m³. Das gesamte Aushubmaterial wird vor Ort wieder verbaut.

Vor Beginn der Aushubarbeiten werden die Grasnarben vorsichtig entnommen und nach Abschluss der Arbeiten werden die Böschungsbereiche, sowie die von den Erdarbeiten betroffenen Flächen mit den Grasnarben wieder bedeckt bzw. mit ortstypischen und an die Höhenlage angepassten Grassamen begrünt.

Letztlich führt die Umsetzung des gegenständlichen Projektes nur im Waldbereich zu einer wesentlichen Veränderungen in Bezug auf den Faktor Boden, während es im offenen Bereich zu keinen wesentlichen Veränderungen kommt, da das Gelände bereits bisher schon als Piste oder für Aufstiegsanlagen genutzt wird oder wurde. Der zusätzliche Boden-, bzw. Flächenverbrauch ist aus ökologischer Perspektive nicht wesentlich.

1.7.2. Wasser

Die Ressource „Wasser“ spielt im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Projekt keine Rolle, da weder Fließgewässer noch Quellen vom Eingriff betroffen sind.

1.7.3. Biologische Vielfalt

Durch das projektierte Vorhaben müssen im Bereich der Talstation und auf der unteren Hälfte der Liftrasse ca. 8.000 m² Waldflächen gerodet werden, während im oberen Bereich inklusive Bergstation der überwiegende Teil der Trasse von Offenflächen der bestehenden Skipisten oder von der bestehenden Liftrasse eingenommen wird. Die ökologische Relevanz dieser anthropogen stark überprägten und genutzten Standorte als Lebensräume für Flora und Fauna ist von untergeordneter Bedeutung. Außer den vorhin erwähnten Waldflächen im unteren Bereich werden durch das bauvorhaben keine bestehende, natürliche oder naturnahe Lebensräume umgestaltet. 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 im Wesentlichen Gleichartige handelt, tritt keine nennenswerte Veränderung der vorherrschenden Bedingungen ein. Die aktuelle Störwirkung wird weder erhöht, noch verringert.

1.8. Abfallerzeugung

Bei der Umsetzung des Vorhabens wird versucht, so wenig wie möglich Abfall zu erzeugen. Daher wird die elektromechanische Anlage (Stützen, Stationen usw) des bestehenden Lifts abgetragen, abtransportiert und verkauft. Die Bergstation und die Fundamente der Liftstützen werden abgetragen und recycelt. Das unterirdische Bauwerk der Talstation bleibt bestehen und wird als Lager und Garage für Pistenfahrzeuge genutzt.

Während der Betriebsphase ergeben sich in puncto Abfallerzeugung keine nennenswerten Neuerungen im Vergleich zur Ist-Situation.

1.9. 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 eines 4er Sesselliftes quert nun in geänderter Lage ein 6er Sessellift 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 Aufstiegsanlage ist zeitlich begrenzt und endet mit dem Abschluss der Bauarbeiten. Weder im Bereich der Berg- noch der Talstation befinden sich Wohnhäuser.

Dadurch sind auch die Auswirkungen des entstehenden Lärms auf die Umgebung und etwaige angrenzenden Wohnhäuser beim vorliegenden Projekt nicht relevant. In Bezug auf die Tierwelt stellt die Lärmbelastung durch die neue Anlage keine Veränderung im Vergleich zur Ausgangssituation dar.

Im Untersuchungsgebiet gibt es keinen permanenten, kanalisierten Wasserlauf oder Wasserabfluss. Der Oberflächenwasserabfluss erfolgt über zahlreiche Drainagegräben, die im Falle von Starkniederschlägen, bzw. im Zuge der Schneeschmelze als bevorzugte Wasserabflusskanäle fungieren.

Im Bereich des Untersuchungs- bzw. Eingriffsgebietes gibt es keine Quellen und der Eingriffsbereich ist auch nicht als Trinkwasserschutzgebiet ausgewiesen.

1.10. Risiken schwerer Unfälle und/oder Katastrophen, welche für das betroffenen Projekt relevant sind

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.

1.10.1. Unfälle

Besondere Unfallrisiken in der **Bauphase** sind nicht zu erwarten, da die Maßnahmen zur Unfallvermeidung durch die Sicherheitsplanung vor Baubeginn im Detail definiert werden.

In der **Betriebsphase** sind keine besonderen Unfallrisiken zu erwarten, welche über das übliche Risiko von Skipisten und Aufstiegsanlagen hinausgehen.

1.10.2. Katastrophen durch Naturgefahren

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

Geologie: Dr. Geol. Lorenzo Cadrobbi hat bereits 1999 für den Bau des Sessellifts „Ladurns“, 2002 für den Bau des Sessellifts „Wasteneegg“ und 2003 für die Erweiterung von Pistenflächen und für die Errichtung des bestehenden Speicherbeckens im Skigebiet Ladurns ein geologisches Gutachten erstellt. Damals wurden mehrere Begehungen und Bodenuntersuchungen durchgeführt, sowie mehrere zerstörungsfreie Bohrungen abgeteuft und anhand der gewonnenen Bohrkern Laborproben zur Ermittlung von Korngrößenverteilung, Atterbergsgrenzen, spezifischem Gewicht, Scherfestigkeit und Proctordichte durchgeführt. Außerdem wurden in den Bohrlöchern mehrere Standard Penetration Tests (SPT) durchgeführt, und es wurden Piezometerrohre installiert.

Die geologischen Erkundungen haben ergeben, dass der Untergrund für die Bauvorhaben im Wesentlichen aus einer Moräne von Lockermaterial mit guten geotechnischen Eigenschaften besteht, welche auf felsigem Untergrund aus Paragneis gründet ist. An einigen Stellen tritt der Paragneis direkt an die Oberfläche.

Lawinen

Im Projektbereich der neuen Aufstiegsanlage sind keine bedeutenden Lawinenphänomene bekannt. Siehe dazu auch getrennten Lawinenbericht.

Massenbewegungen

Im Projektbereich der neuen Aufstiegsanlage sind keine Phänomene von Massenbewegungen bekannt.

Wassergefahren

Im Projektbereich der neuen Aufstiegsanlage sind keine Wassergefahren vorhanden.

1.11.Land- und Forstwirtschaft

1.11.1. Landwirtschaft

Die seit jeher getätigten Wirtschaftsformen im Gebiet sind die bäuerlichen land- und forstwirtschaftlichen Bewirtschaftungsformen. Oberhalb der Waldgrenze trifft man die Almweiden an, welche auch heute noch benutzt werden.

Von der Waldgrenze bis zu den Hochalmen auf 2.000 m liegen im Almkessel (zwischen Hinker und Wastenegg) die Mähwiesen und außen herum erfolgt ausschließlich eine Beweidung der Flächen, vornehmlich durch Rinder (Pferde und Kleintiere wie Schafe oder Ziegen wurden nicht angetroffen). Der Eingriff betrifft den Randbereich zwischen Mähwiesen und Weide. Aus der Sicht der Landwirtschaft kann im Sinne einer Einkommensmöglichkeit für die Bergbauern dieser Eingriff durch die Nutzungsgebühr der Gründe als leicht positiv bewertet werden.

1.11.2. Forstwirtschaft

Während im oberen Bereich inklusive Bergstation der überwiegende Teil der Trasse von Offenflächen der bestehenden Skipisten oder von der bestehenden Liftrasse eingenommen wird gibt es für diesen Teil keine forstwirtschaftlichen Aspekte. Durch das projektierte Vorhaben müssen jedoch im Bereich der Talstation und auf der unteren Hälfte der Liftrasse ca. 8.000 m² Waldflächen gerodet werden.

1.12.Landschaftsbild, Kulturgüter und Tourismus

1.12.1. Landschaftsbild

Das Landschaftsbild wird durch die Baustelle kurzfristig gering negativ beeinträchtigt. Langfristig sind jedoch keine größeren Auswirkungen zu erwarten als bei der bereits bestehenden Anlage, denn da wo es möglich ist, wird die bestehende Vegetationsdecke schollenweise abgetragen und nach Abschluss der Arbeiten wieder aufgetragen wird.

1.12.2. Kulturgüter

Von der Umsetzung des Projektes sind keine Kulturgüter betroffen.

1.12.3. Tourismus

Es besteht nur eine geringfügige Beeinträchtigung während der Bauarbeiten, langfristig gibt es keine negativen Auswirkungen.

1.13.Lärm

Infolge der beträchtlichen Erdbewegungen wird es für die Bergregion während der Bauarbeiten vor allem im Bereich der Talstation eine mittlere bis geringe Beeinträchtigung durch Lärm- und Staubbelastung geben, welche lokal begrenzt als gering negativ einzustufen sind.

Während der nachfolgenden Nutzung der Anlage in den Wintermonaten sind geringe Beeinträchtigungen zu erwarten, welche aber nicht größer sein werden als bei der bestehenden Anlage.

2. BESCHREIBUNG DER UMWELTASPEKETE, DIE VON DEM PROJEKT MÖGLICHERWEISE ERHEBLICH BEEINTRÄCHTIGT WERDEN

2.1. Bestehende Landnutzung

Der betreffende Bereich wird aktuell ca. zur Hälfte von Fichtenwald und die andere Hälfte zum überwiegenden Teil von bestehenden Pistenflächen (Wiese, Weide, Zwerggesellschaft etc.) sowie von Bergwiesen eingenommen.

2.2. Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebiets

Das Gesamtgebiet rund um den Eingriffsbereich verfügt über ein reiches Restangebot an Naturräumen, welche vom Menschen kaum oder allenfalls geringfügig beeinträchtigt werden. In Relation dazu wirken sich die durch das Projekt umgestalteten Flächen ökologisch kaum nennenswert aus. In diesem Zusammenhang sei neuerlich darauf verwiesen, dass es sich um ein Projekt zur Erneuerung bestehender Strukturen handelt. Es kommt demnach zu keiner geringfügigen Beeinträchtigung bislang unberührter Wald- oder Offenengebiete. Generell verfügt das Umland des Projektgebietes über ausgedehnte naturnahe und natürliche Lebensräume von hoher ökologischer Qualität und Wertigkeit mit einer hohen Regenerationsfähigkeit. Dies spielt v. a. im Hinblick auf die Eignung als Habitat für Wildtiere eine entscheidende Rolle.

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.

2.3. Belastbarkeit der Natur unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete

Als besonders sensibel und schützenswert gelten: *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*

Das Untersuchungsgebiet befindet sich zum Teil im Wald und zum Teil über der Waldgrenze zwischen ca. 1.512 und 2.023 m ü. d. M. am nördlich ausgerichteten Berghang unterhalb des Telfer Weisen Richtung der Talsohle von Pflersch und kann somit 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 westlichen 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 Änderung bestehen.

3. ERHEBUNG UND BESCHREIBUNG ÜBER MÖGLICHE ERHEBLICHE AUSWIRKUNGEN DES PROJEKTS AUF DIE UMWELT

Die Merkmale der potentiellen Auswirkungen werden nachfolgend anhand der erforderlichen Eingriffe wie Abbruch der bestehenden Anlage, Errichtung einer neuen Liftstation im Tal mit Sesselmagazin und einer Liftstation am Berg sowie die Errichtung von 12 Linienstützen beschrieben.

3.1. Art und Ausmaß der Auswirkungen

3.1.1. Rodung von Waldflächen und Umwandlung in offene Wiesen

Für den Abbruch und Neubau der Aufstiegsanlage „Wastenegg“ in geänderter Lage ist, infolge der Verdrehung der Liftachse, die Rodung von ca. 3.000 m² Wald an der Talstation und ca. 5.000 m² Wald entlang der Linie, also insgesamt ca. 8.000 m² Wald erforderlich.

3.1.2. Geländeänderungen durch Erdbewegungen

Für den Abbruch und Neubau der Aufstiegsanlage „Wastenegg“ in geänderter Lage sind vor allem an der Talstation Geländeänderungen, während es entlang der Linie und am Berg kaum Veränderung gibt. Während an der Talstation Aushubarbeiten im Ausmaß von ca. 8.300 m³ und Auffüllungen im selben Ausmaß erforderlich sind, gibt es entlang der Linie und bei der Bergstation keine nennenswerten Geländeänderungen.

3.1.3. Abbau und Neuerrichtung zweier neuer Liftstationen

Erneuerung technischer Baukörper im hochmontanen bzw. subalpinen Bereich an Stelle der bestehenden Strukturen.

Erneuerung von winterlichen Störquellen, wie Lärm und Lichtemissionen, allerdings keine Veränderung im Vergleich zum Ausgangszustand.

3.1.4. Abbau und Neuerrichtung Sessellift

Erneuerung des Flughindernisses für Vögel

Gleichbleibende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die neue Liftanlage (keine nennenswerte Veränderung im Vergleich zum Ausgangszustand)

3.2. Grenzüberschreitenden 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 neuer technischer Baukörper im hochmontanen, bzw. subalpinen Bereich

Tritt im Falle der Errichtung 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. Es werden keine neuen Bauwerke an bislang un bebauten Stellen errichtet.

Schaffung von winterlichen Störquellen (Lärm- und Lichtemission)

Tritt an den Stationen der geplanten Kabinenbahn auf. Der winterliche Betrieb des Lifts und somit die Lärmemission beschränkt sich auf die Öffnungszeiten der Bahn, welche nicht mit dem Aktivitätsrhythmus der Wildtiere korrelieren. Demgegenüber steht die nächtliche Beschneigung 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. Es tritt keine Veränderung im Vergleich zur Ist-Situation ein.

Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

Tritt entlang der Trasse des neuen Sessellifts auf. Liftpfeiler, Stahlseile und bei Betrieb der Bahn auch die Sessel 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. Auswirkungen von betroffenen 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 *Meran 2000* 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.

Auswirkungen	Eintrittszeitpunkt	Dauer	Häufigkeit	Reversibilität
Errichtung neuer technischer Baukörper im hochmontanen bzw. subalpinen Bereich	Entspricht Ausgangssituation	Nachhaltig	K.A.	Nur bedingt
Schaffung von winterlichen Störquellen (Lärm- und Lichtemission)	Entspricht Ausgangssituation	Temporär (Winter)	Jährliche Wiederholung	K.A.
Erneuerung eines Flughindernisses für Vögel	Entspricht Ausgangssituation	Nachhaltig	K.A.	Nur bedingt
Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die neue Aufstiegsanlage	Entspricht Ausgangssituation	Nachhaltig	K.A.	Nur bedingt

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

Es sind keine Milderungsmaßnahmen notwendig, da die alte Trasse aufgelassen (der Natur überlassen) wird.

3.7.3. Fauna

An strategisch günstigen Standpunkten werden Tafeln zur Sensibilisierung der Erholungssuchenden angebracht werden. Diese sollen über die Bedürfnisse der Wildtiere im Winter informieren und Abfahrten abseits der markierten Pisten verhindern.

3.7.4. Landschaft

Form, Farbe und Konstruktion von Infrastrukturen werden so gewählt, dass sie keine gravierenden Eingriffe in die natürliche Landschaft darstellen. Zudem werden ortstypische Materialien verwendet, wie Beton, Stahl, Glas und Holz.