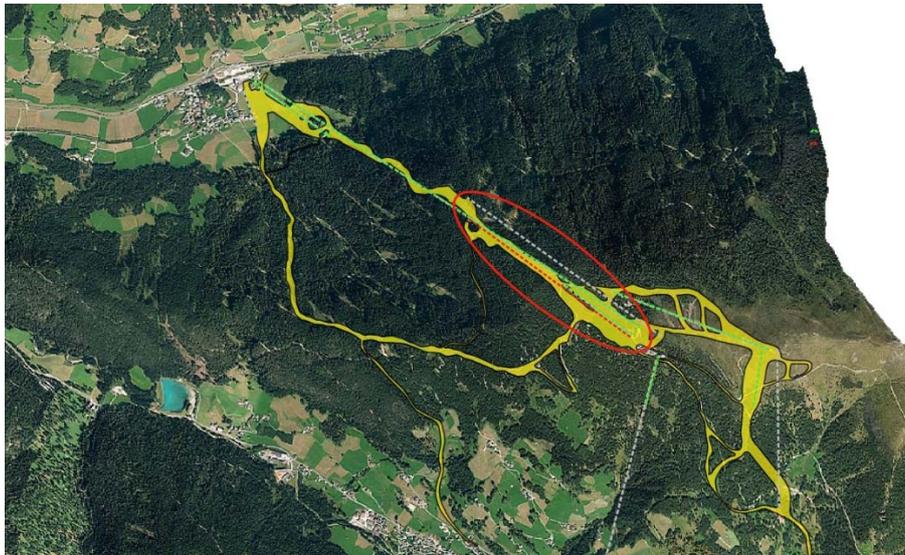


**AUTONOME PROVINZ BOZEN
GEMEINDE INNICHEN/SEXTEN**

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

**ERNEUERUNG DER AUFSTIEGSANLAGE
„RAUT-KEGELPLÄTZE“ MIT UMBENENNUNG IN
„MITTELSTATION“ IM SKIGEBIET HELM**



AUFTRAGGEBER
DREI ZINNEN AG
39038 INNICHEN
SCHATTENWEG 2F
TEL: 0474/710355
E-MAIL: INFO@DREIZINNEN.COM

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 06.03.2018

Inhalt

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Beschreibung des Projektes | 3 |
| 1.1 | Skizzenbewertung lt. Fachplan der Aufstiegsanlagen und Skipisten | 4 |
| 1.2 | Eintragung in das Register der Skipisten und Lifтанlagen | 8 |
| 1.3 | Vergleich des Bauvorhabens mit dem Bauleitplan und dem Landschaftsplan der Gemeinde Sexten / Innichen..... | 9 |
| 1.4 | Grösse des Projektes..... | 9 |
| 1.4.1 | Zusammenfassung der technischen Hauptmerkmale | 10 |
| 1.5 | Kumulierung mit anderen Projekten..... | 10 |
| 1.6 | Nutzung der natürlichen Ressourcen..... | 11 |
| 1.6.1 | Boden | 11 |
| 1.6.2 | Wasser..... | 12 |
| 1.6.3 | Biologische Vielfalt..... | 12 |
| 1.7 | Abfallerzeugung | 12 |
| 1.8 | Umweltverschmutzung und Belästigungen..... | 12 |
| 1.8.1 | Verschmutzung von Wasser / Boden | 13 |
| 1.9 | Risiken schwerer Unfälle und/oder von Katastrophen, die für das betroffene Projekt relevant sind, einschliesslich durch den Klimawandel bedingte Risiken..... | 13 |
| 1.9.1 | Unfälle..... | 14 |
| 1.9.2 | Katastrophen durch Naturgefahren | 14 |
| 1.9.3 | muss.Durch den Klimawandel bedingte Risiken | 15 |
| 1.10 | Risiken für die menschliche Gesundheit (Wasserverunreinigung, Luftverschmutzung) | 15 |
| 2 | Standort des Projektes..... | 16 |
| 2.1 | Bestehende Landnutzung | 17 |
| 2.2 | Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebiets... .. | 17 |
| 2.3 | Belastbarkeit der Natur unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete | 18 |
| 2.3.1 | Bergregionen | 18 |
| 3 | Merkmale der potenziellen Auswirkungen | 19 |
| 3.1 | Art und Ausmass der Auswirkungen (Geografisches Gebiet und Bevölkerung) | 19 |
| 3.2 | Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen | 19 |

| | | |
|-------|--|----|
| 3.3 | Schwere und Komplexität der Auswirkungen | 19 |
| 3.4 | Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen..... | 20 |
| 3.5 | Von den Auswirkungen betroffene Personen | 21 |
| 3.6 | Erwarteter Eintrittszeitpunkt, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen | 22 |
| 3.7 | Möglichkeit die Auswirkungen wirksam zu verringern | 23 |
| 3.7.1 | Boden und Untergrund | 23 |
| 3.7.2 | Flora..... | 23 |
| 3.7.3 | Fauna..... | 23 |
| 3.7.4 | Landschaft | 23 |
| 4 | Ausgleichsmassnahmen | 24 |
| 5 | Schlussfolgerung..... | 24 |

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 Helm..... | 3 |
| Abbildung 2: Auszug aus dem Fachregister der Skipisten und Aufstiegsanlagen der Autonomen Provinz Bozen | 8 |
| Abbildung 3: Verortung des Eingriffsgebietes in Südtirol | 16 |
| Abbildung 4: Auszug aus der Realnutzungskarte für das Untersuchungsgebiet im Skigebiet <i>Drei Zinnen</i> | 17 |
| | |
| Tabelle 5: Erwarteter Eintrittszeitpunkt, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen..... | 22 |

1 BESCHREIBUNG DES PROJEKTES

Die DREI ZINNEN AG betreibt bereits seit Jahren die Aufstiegsanlagen und Skipisten in den mittlerweile zusammengefassten Skigebieten *Helm*, *Haunold*, *Rotwand* und *Comelico* in der Skizone 16.01 *Helm-Sexten-Rotwandwiesen*. Insbesondere der jüngste skitechnische Zusammenschluss zwischen den Skigebieten *Helm* und *Rotwand*, im Jahr 2014 hat sich als Erfolg, im Hinblick auf die Entwicklung der Besucherzahlen erwiesen. Nichtsdestotrotz bleibt die Betreibergesellschaft weiterhin bemüht das qualitativ hochwertige Angebot auch weiterhin stetig zu verbessern und aufzuwerten. Das gegenständliche Projekt sieht die Erneuerung des bestehenden 2er-Sessellifts *Raut-Kegelplätze* durch einen modernen, fixgeklemmten 6er-Sessellift vor. Die Bestandsanlage stammt aus dem Jahr 1976 und entspricht schon seit längerem nicht mehr den heutigen Ansprüchen an Komfort und Förderleistung in einem modernen Skigebiet. In Anbetracht der anstehenden sicherheitstechnischen General-Revision der Aufstiegsanlage, wurde die gänzliche Erneuerung des Lifts vorgezogen. Durch die Errichtung eines neuen, komfortablen Lifts mit einer angemessenen Förderleistung wird der dazugehörige, relativ flache Pistenabschnitt stark aufgewertet, was sich wiederum positiv auf die Attraktivität des gesamten Skigebiets auswirkt. Im Zuge der Ersetzung des Lifts erfolgt auch eine Umbenennung von „Raut-Kegelplätze“ in „Mittelstation“.

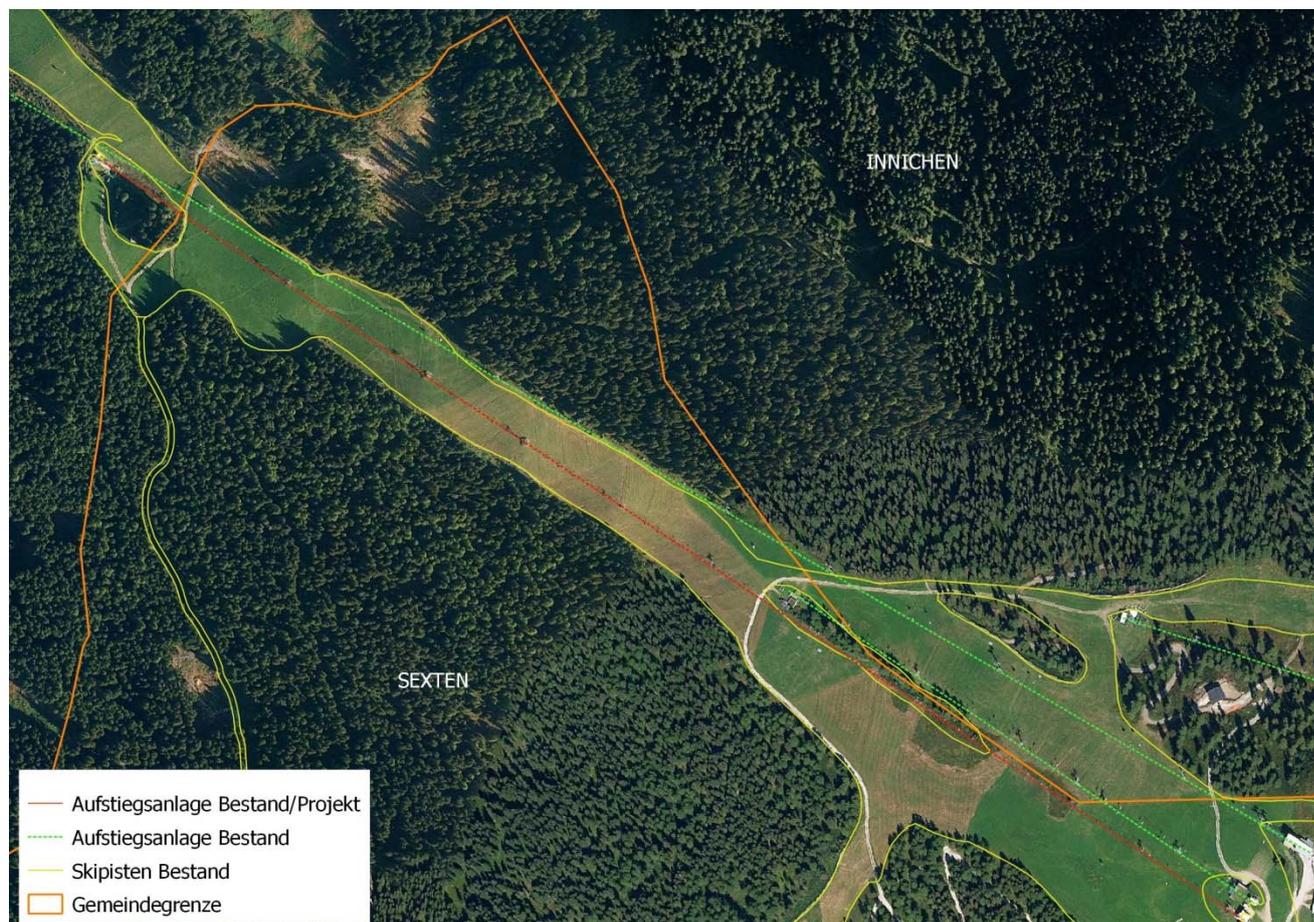
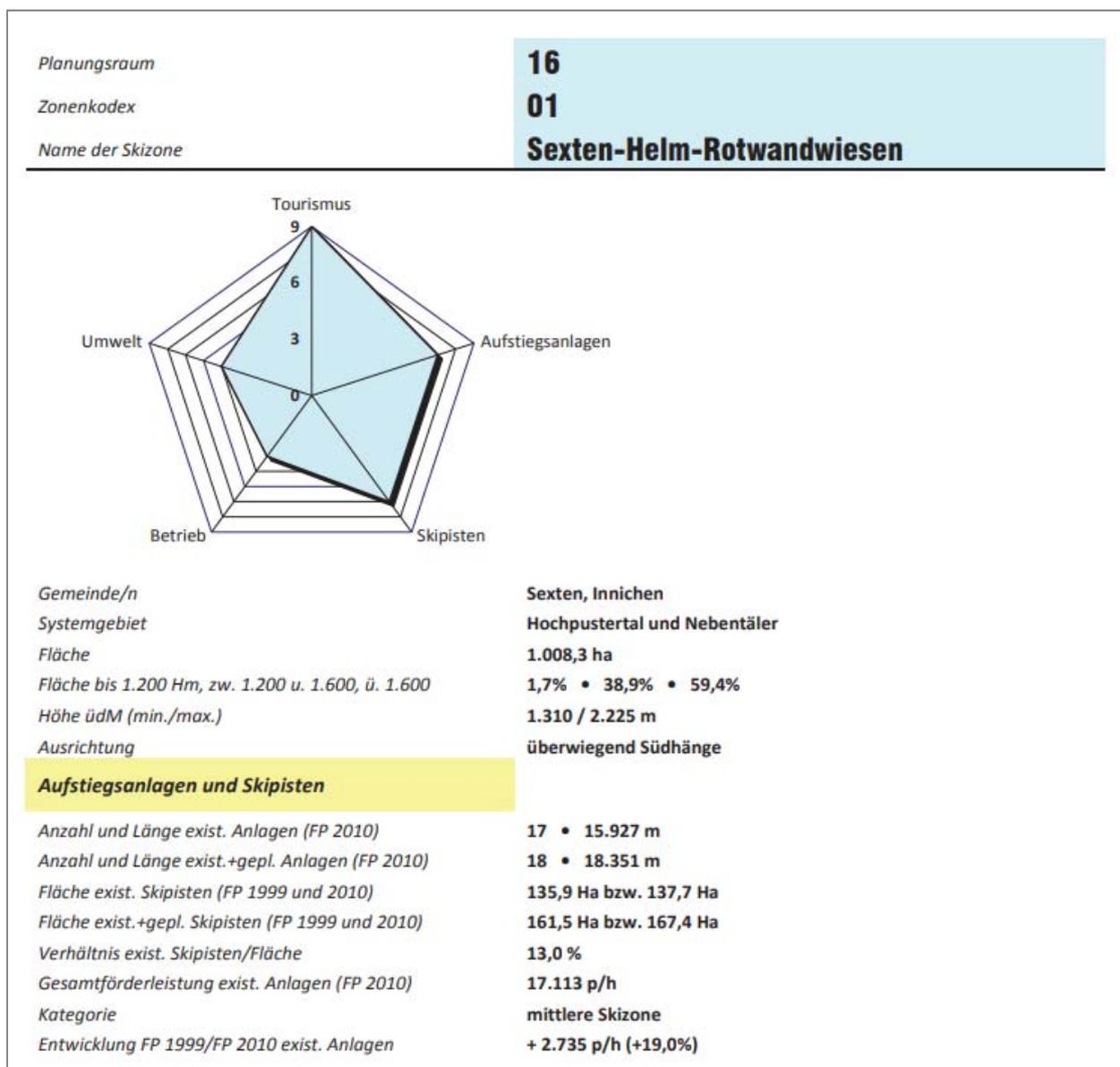


Abbildung 1: Verortung und Ausmaß des gegenständlichen Projektes im Skigebiet Helm

1.1 SKIZONENBEWERTUNG LT. FACHPLAN DER AUFSTIEGSANLAGEN UND SKIPISTEN

Die Skizone werden 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 Kiviat-Diagramm zusammengefasst. Es folgt der Auszug aus dem Fachplan.



| | |
|--|---|
| <i>Entwicklung FP 1999/FP 2010 exist. Skipisten</i> | + 1,8 Ha (+1,3%) |
| <i>Beförderte Personen 1988-2000-2011</i> | 2.713.309 – 2.863.235 (+5,5%) – 3.308.037 (+21,9%) (Helm-Rotwand ohne Waldheim) |
| <i>Auslastung WS 2011/2012</i> | 21,2% (Rang 20 von 31) |
| <i>Attraktivität der Anlagen (Jahr 2012)</i> | 50,1 (Rang 34 von 42) |
| <i>Skipistenvielfalt</i> | blau: 9 • rot: 14 • schwarz: 6 |
| <i>Energieverbrauch pro Person (kW/h)</i> | 1,78 (Rang 25 von 28) (Sexten+Helm+Rotwandwiesen+Haunold) |
| <i>Anzahl Schneekanonen/ha Pistenfläche</i> | 1,07 (Rang 9 von 31) (Sexten+Helm+Rotwandwiesen+Haunold) |
| <i>Kapazität Speicherbecken/Beschneite Fläche (m³/ha)</i> | 291,4 m ³ /ha (Rang 14 von 31) |
| Natur, Landschaft, Umwelt | |
| <i>Natura 2000</i> | „Sextner Dolomiten“ in unmittelbarer Nähe (< 500m) |
| <i>Naturparke</i> | „Drei Zinnen“ in unmittelbarer Nähe (< 500m) |
| <i>Nationalpark Stilfserjoch</i> | nicht betroffen |
| <i>UNESCO Gebiete</i> | „Nördliche Dolomiten“ in unmittelbarer Nähe (< 500m) |
| <i>Biotope</i> | keine |
| <i>Naturdenkmäler</i> | keine |
| <i>Landschaftsschutzgebiete</i> | 7 Gebiete mit besonderer landschaftlicher Bindung |
| <i>Gewässer</i> | 9, u.a. „Sextnerbach“, „Villgrattnerbach“, „Hahnspielbäche“ |
| <i>Quellen</i> | 7 |
| <i>Speicherbecken</i> | 2 |
| <i>Gewässerschutz</i> | 10 TWSG, davon 6 der Zone II, 4 der Zone III |
| <i>Feuchtgebiete</i> | keine |
| <i>Wald gemäß Bauleitplan</i> | ca. 770,4 ha (72,8% der Skizone) |
| <i>Gebiete mit Denkmalschutz gemäß Bauleitplan</i> | keine |
| Sozioökonomische Aspekte | |
| <i>Konsortium</i> | Dolomiti Superski |
| <i>Rodelbahnen</i> | Sextner Dolomiten |
| <i>Langlaufloipen</i> | Ca. 7,5 km |
| <i>Skischulen und Skilehrer</i> | optimales Pistennetz, zahlreiche Km |
| <i>Snowparks</i> | 2 – 33 (Helm-Vierschach, Kreuzberg) |
| <i>Kindereinrichtung/Skigarten</i> | 1 (Drei Zinnen Snowpark) |
| <i>Sonstige Einrichtungen</i> | nein |
| | Eislaufen, Pferdeschlitten, Paragliding |

| | |
|--|--|
| <i>Entfernung zur nächstgelegenen Skizone</i> | Haunold, ca. 7,4 Km |
| <i>Gebiet gem. DLH 55/2007</i> | Touristisch entwickelt |
| <i>Einkommen</i> | 16.512 € (Jahr 2010, Gemeinde Innichen. Rang 11 von 116) 13.998 € (Jahr 2010, Gemeinde Sexten. Rang 54 von 116) |
| <i>Bettenanzahl</i> | 7.260 (WS 2010/2011, gesamt) 3.087 (WS 2010/2011, Gemeinde Innichen) 4.173 (WS 2010/2011, Gemeinde Sexten) 5.143 (Jahr 2011, gesamt) |
| <i>Einwohner</i> | 3.206 (Jahr 2011, Gemeinde Innichen) 1.937 (Jahr 2011, Gemeinde Sexten) |
| <i>Gemeindefläche</i> | 160,2 km², gesamt 79,8 km², Gemeinde Innichen 80,4 km², Gemeinde Sexten |
| <i>Bevölkerungsdichte (Einwohner/Gemeindefläche)</i> | 32,1 Einw./Km² (Jahr 2011, gesamt) 40,2 Einw./Km² (Jahr 2011, Gemeinde Innichen) 24,0 Einw./Km² (Jahr 2011, Gemeinde Sexten) |
| <i>Bettendichte (Betten/Einwohner)</i> | 1,4 (Jahr 2011, gesamt) 1,0 (Jahr 2011, Gemeinde Innichen) 2,2 (Jahr 2011, Gemeinde Sexten) |
| <i>Beherbergungsdichte (Betten/Km²)</i> | 45,3 (WS 2010/2011, gesamt) 38,7 (WS 2010/2011, Gemeinde Innichen) 38,4 (WS 2010/2011, Gemeinde Sexten) |
| <i>Bettendichte (Skifahrer/Betten)</i> | 455,6 (WS 2010/2011, bef. Personen Helm-Rotwand, ohne Waldheim/ Innichen+Sixten) 1071,6 (WS 2010/2011, Helm-Rotwand, ohne Waldheim/ Innichen) 792,72 (WS 2010/2011, Helm-Rotwand ohne Waldheim/ Sexten) |
| <i>Bettenauslastung (Brutto)</i> | 36,3% (WS 2010/2011, Gemeinde Innichen) 34,1 % (WS 2010/2011, Gemeinde Sexten) |
| <i>Entwicklungstrend Betten</i> | +21,9% (WS 2000/2001 und 2010/2011, gesamt) +30,1% (WS 2000/2001 und 2010/2011, Gemeinde Innichen) +16,1% (WS 2000/2001 und 2010/2011, Gemeinde Sexten) |
| <i>Entfernung zur nächsten Ausfahrt</i> | Ca. 8,6 Km bis zur SS49 |
| <i>Entfernung zum nächsten Zugbahnhof</i> | Ca. 8,0 Km bis zum nächst gelegenen Bahnhof (Innichen) |
| <i>Skipass-Preise</i> | 218,00 € (Wochenpass für Erwachsene in der Hauptsaison, Sextner) |



Eigenschaften, Entwicklungspotential und Schlussfolgerungen

Die Zusammenlegung zweier Liftbetreibergesellschaften, welche einst die Anlagen auf den beiden Talhängen betrieben haben, hat in den letzten Jahren zu einer Belebung der Zone und Realisierung zahlreicher Großprojekte, wie z.B. der Piste und Aufstiegsanlage „Signaue“, der Verbindung Helm – Rotwandwiesen mittels zwei neuer Aufstiegsanlagen und den dazugehörigen Pisten sowie zu Überlegungen neuer, hypothetischer Verbindungen geführt, u.a., Helm – Hänge auf österreichischem Territorium oder die Verbindung Kreuzbergpass – Padola di Comelico. In diesem Sinne scheint es für die nähere Zukunft besonders wichtig zu sein, eine abgestimmte Betriebsplanung durchzuführen und eine langfristige Strategie auszuarbeiten, welche den landschaftlichen Bindungen Rechnung trägt und das große Potential der Sextner Dolomiten, sei es aus landschaftlichen wie umweltrelevanten Aspekten, berücksichtigt.

Aus skitechnischen Überlegungen verfügt die Zone über ein hohes Potential mit Pisten in den unterschiedlichsten Schwierigkeitsgraden. Allerdings sind einige Anlagen älteren Datums, insbesondere die Seilbahn Sexten – Helm. Zudem sei noch auf den hohen Energieverbrauch pro transportierten Skifahrer und die südseitig orientierten Pisten auf geringer Höhe hingewiesen,

welche sich in unmittelbarer Nähe des Dorfes Sexten befinden.

Die Topographie der Hänge, die Präsenz von Gebieten von erheblicher landschaftlicher und naturräumlicher Bedeutung sowie die Nähe zum Naturpark, Natura 2000 und UNESCO Gebiet „Sextner Dolomiten“ machen die Zone touristisch sehr beliebt, stellen für eine Erweiterung der Skizone aber auch eine objektive Barriere dar. Zusätzliche Eingriffe müssen daher die Präsenz dieser landschaftlichen und naturräumlichen Kleinode, neben den Landschaftsschutzgebieten im Talboden, berücksichtigen und im Rahmen neuer Projekte für Skipisten und Aufstiegsanlagen angemessene landschaftliche, ökologische und naturräumliche Ausgleichsmaßnahmen vorsehen.

Unter dem Gesichtspunkt der technischen Beschneigung (Wasserspeicherkapazität und Verfügbarkeit von Wasserressourcen) ist die Situation zufriedenstellend.

Das Eingriffsgebiet liegt zur Gänze innerhalb der Skizone 16.01 HELM-SEXTEN-ROTWANDWIESEN. Der Fachplan zeigt auf, dass die Bereiche der Aufstiegsanlagen, Skipisten sowie Tourismus im Allgemeinen grundsätzlich als sehr hochwertig anzusehen sind. Nur noch wenige Anlagen entsprechen in Anbetracht der aktuellen Investitionen nicht mehr einem zeitgemäßen Stand der Technik, sodass nur in Einzelfällen eine qualitative Verbesserung durchgeführt werden muss. Die Thematik skitechnischer Zusammenschlüsse, einerseits zwischen Skigebieten, welche bereits von der Drei Zinne AG betrieben werden und der überregionale Anschluss z. B. an das Skizentrum Sillian-

Hochpustertal andererseits, Stellen attraktive Expansions-, bzw. Fusionsmöglichkeiten dar, welche neben der internen, qualitativen Verbesserung zur Attraktivitätssteigerung des Skigebietes beitragen können. Das gegenständliche Projekt zur Ersetzung des veralteten 2er Sessellifts *Raut-Kegelplätze* stellt demnach einen Punkt der internen, qualitativen Verbesserungen dar.

Der Bereich Umwelt wird im Fachplan hingegen weniger gut bewertet, wodurch der gegenständlichen Umweltvorstudie eine besondere Bedeutung zukommt. 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 Ausgleichsmaßnahmen gelegt werden.

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 *Raut-Kegelplätze* ab. Im Register der Skipisten und Aufstiegsanlagen der Autonomen Provinz Bozen ist der betreffende Lift nicht korrekt eingetragen, da die Eintragungsposition nicht mit der tatsächlichen Position übereinstimmt.



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 SEXTEN / INNICHEN

Bauleitplan

Der Großteil des Eingriffsbereiches des Projektes liegt innerhalb der Flächenwidmung WALD, die erforderliche effektive Rodungsfläche beträgt 0 ha da die bestehende Trasse weiterhin verwendet wird. Der oberste Teil, sowie die Talstation liegen im Bereich der Flächenwidmung ALPINES GRÜNLAND, während die Talstation als ZONE FÜR INFRASTRUKTUREN IN DEN SKIGEBEITEN ausgewiesen ist.

Landschaftsplan

Das Projekt liegt innerhalb der Zonen WALD UND FLURGEHÖLZE und ALPINES GRÜNLAND. Es liegen keine Konflikte mit Schutzgütern oder -Interessen vor.

1.4 GRÖSSE DES PROJEKTES

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

- Abbruch der des bestehenden ca. 1.270 m langen, fixgeklemmten 2er Sessellifts RAUT-KEGELPLÄTZE samt Fundamenten der bestehenden Linienstützen und Berg- sowie Talstation.
- Errichtung der neuen zweigeschossigen Talstation mit um 4 m angehobener Einstiegsquote an der Position der bestehenden Talstation.
- Versetzung einer bestehenden Linienstütze der Aufstiegsanlage VIERSCHACH-HELM um ca. 10 m bergwärts um die Anbindung der Skipiste RAUT-VIERSCHACH zu gewährleisten.
- Die neue zweigeschossige Bergstation wird ebenfalls an der Position der bestehenden Station errichtet, wobei die Achse der Anlage um ca. 1 m verschoben wird um eine gemeinsame Kommandokabine für die neuen Anlage MITTELSTATION (ex RAUT-KEGELPLÄTZE) und die Anlage ÜBUNGSLIFT zu schaffen. Die Ausstiegsquote wird an jene des Lifts ÜBUNGSLIFT angepasst und um ca. 1,5 m angehoben.
- Errichtung des neuen automatisch kuppelbaren 6er Sessellifts MITTELSTATION (Förderleistung 2.200 p/h bei v = 5,0 m/s)

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 (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 (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 MITTELSTATION mit einer Förderleistung von 2.200 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 geplanten, neuen Aufstiegsanlage HÜHNERSPIEL sind:

| | |
|---|--------------------|
| - Talstation (Umlenk-Spannstation): | 1.694,00 m ü.d.Mh. |
| - Bergstation (Antriebsstation): | 2.046,10 m ü.d.Mh. |
| - Horizontale Länge: | 1.237,00 m |
| - Höhenunterschied: | 352,10 m |
| - Schräge Länge: | 1.291,90 m |
| - Mittlere / maximale Neigung: | 28,46 / 60,00 % |
| - Anzahl Stützen | 13 Stk. |
| - Anzahl Fahrzeuge | 58 Stk. |
| - Anzahl der Seilführungsrollen | 194 Stk. |
| - Maximale Förderleistung: | 2.200 Pers./Std. |
| - Maximale Fahrgeschwindigkeit mit Hauptantrieb | 5,0 m/s |
| - Anzahl der Fahrgäste/Fahrzeug: | 6 Pers. |
| - Abstand der Fahrzeuge auf der Linie: | 49,09 m |
| - Maximale Fahrgeschwindigkeit mit Notantrieb | 1,0 m/s |
| - Fahrtdauer in der Linie | 4'18" |
| - Hydraulische Seilspannkraft | 410 kN |
| - Förderseildurchmesser | 48 mm |
| - Drehrichtung der Anlage | im Uhrzeigersinn |

Mit der Errichtung der neuen Liftanlage wird der derzeit bestehende fixgeklemmte 2er Sessellift RAUT-KEGELPLÄTZE zur Gänze abgebrochen.

1.5 KUMULIERUNG MIT ANDEREN PROJEKTEN

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 zusätzlichen Flächenverbrauch im Vergleich zur Ist-Situation kommt.

1.6.1 Boden

Der geplante 6er Sessellift MITTELSTATION weist genau wie die bestehende Anlage eine Länge von 1.291 m (schräge Länge) auf und verläuft zur Gänze über bestehende Skipisten, bzw. entlang der bestehenden Liftrasse RAUT-KEGELPLÄTZE. Lediglich oberhalb der Talstation des ÜBUNGSLIFTS grenzt die Trasse im Osten an einen bestehenden Waldrest. Selbiger bleibt von den Arbeiten allerdings unangetastet. Der zusätzliche Flächenverbrauch durch die neuen Strukturen, v. a. an der Berg- und Talstation ist unerheblich. Die Anzahl der Linienstützen erhöht sich von bislang 12 auf 13.

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. 5.800 m³ an Aushub sowie ca. 11.700 m³ an Aufschüttungs- bzw. Hinterfüllungsarbeiten, und in der Bergstation ca. 2.300 m³ an Aushub sowie ca. 1.200 m³ an Aufschüttungs- bzw.

Hinterfüllungsarbeiten, erforderlich.

Entlang der Liftrasse, im Bereich der alten Stützenfundamente und insbesondere im Bereich der Geländekuppe unterhalb der Bergstation, sind für die neue Aufstiegsanlage

Geländesystemierungsarbeiten im Ausmaß von ca. 6.400 m³ für Aushub sowie ca. 1.600 m³ für Aufschüttung erforderlich. Somit sind insgesamt Erdbewegungen mit einem Ausmaß von ca. 14.500 m³ notwendig. Da die gesamten Aushubmengen in unmittelbarer Nähe wieder aufgeschüttet werden, sind keine Zu- bzw. Abtransporte von Material zu erwarten. Die notwendigen Stützbauwerke, als Abschluss der Gebäudestrukturen sowie der Skipistenanbindungen zur Anlage, werden als bewehrte Erde, teilweise abgestuft ausgeführt. Ansonsten werden die Böschungsbereiche in geeigneter Neigung und so natürlich wie möglich an das angrenzende Gelände ausgebildet. Nach Abschluss der Arbeiten werden die Böschungsbereiche, sowie die von den Erdarbeiten betroffenen Flächen, bepflanzt bzw. mit ortstypischen und an die Höhenlage angepassten Grassamen begrünt.

Letztlich führt die Umsetzung des gegenständlichen Projektes zu keinen wesentlichen Veränderungen in Bezug auf den Faktor Boden, da es sich faktisch um keine Neu-Errichtung sondern um die Ersetzung bestehender Infrastrukturen handelt. Der zusätzliche Boden, bzw. Flächenverbrauch ist aus ökologischer Perspektive unerheblich.

1.6.2 Wasser

Die Ressource „Wasser“ spielt im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Projekt keine Rolle.

1.6.3 Biologische Vielfalt

Durch das projektierte Vorhaben müssen keine 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 untergeordneter Bedeutung. Aufgrund der Position der Anlage im direkten Immissionsbereich des Skigebiets ist v. a. während der winterlichen Öffnungszeiten, sowie im Zuge der Beschneidung 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 erhöht, noch verringert.

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 eines 2er Sesselliftes quert nun 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. In Bezug auf die zu errichtende Aufstiegsanlage kann gesagt werden, dass beim heutigen Stand der Seilbahntechnik im Stationsbereich der Talstation (dort befinden sich in unmittelbarer Nähe keine dauerhaft bewohnten Häuser), die als Gegenstation ausgeführt ist, ein Lärmpegel von 54 ÷ 60 dB(A) in einem Abstand von 10 bis 20,0 m auftreten kann. Im Bereich der Bergstation befinden sich keine Wohnhäuser. Dadurch sind auch die Auswirkungen des entstehenden Lärms auf die Umgebung und etwaige angrenzenden Wohnhäuser beim vorliegenden Projekt nicht relevant.

1.8.1 Verschmutzung von Wasser / Boden

Wasserhaltung

Im Untersuchungsgebiet gibt es keinen permanenten, kanalisierten Wasserlauf oder Wasserabfluss. Der Abfluss 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 Bereich des Untersuchungsgebietes gibt es Quellen und / oder Feuchtzonen. Etwa 90 m oberhalb der bestehenden, bzw. geplanten Talstation befindet sich eine Trinkwasserquelle. Da es durch das gegenständliche Projekt zu keinen grundlegenden Änderungen kommt, ist mit keiner Beeinträchtigung der Quelle zu rechnen. Die Bauarbeiten an der nächstgelegenen Linienstütze, welche sich in einer Entfernung von lediglich 15 m befindet, haben mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen.

Der Eingriffsbereich ist nicht als Trinkwasserschutzgebiet ausgewiesen.

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

Die geologischen Berichte der Dr. geol. Ursula Sulzenbacher betreffend die Errichtung der Aufstiegsanlage, befinden sich in den Anhängen zum Projekt.

Schlussfolgerungen aus dem Bericht:

Im vorliegenden Bericht sind die geologisch-geomorphologische, geotechnischen und seismischen Eigenschaften im Hinblick auf die Erneuerung des 42 Jahr alten veralteten 2er Sesselliftes „RAUT KEGELPLATZE“ mit Umbenennung in „MITTELSTATION“ beschrieben worden. Der Untergrund zeigt für die neu geplante Talstation und Bergstation zwei verschiedene Baugrundmodelle; während im Bereich der Talstationsbereich bei den vorangegangenen Schürfen das Vorliegen vom Felsuntergrund

auf geringen Tiefen festgestellt wurde, befindet sich die Bergstation völlig im Lockermaterial, das damals für zum Teil für die Auffüllung dieses Bereich abgebracht wurde.

Im Umfeld des untersuchten Areals konnten 2 Rutschung festgestellt werden, die aber nicht direkt die geplant Trasse und Stationen betreffen. Die im Kataster ED 30 eingetragene Murstrom wird im Kapitel 6 beschrieben und hat keinen Einfluss auf diese Vorhaben.

In den Paragraphen 10.2 und 10.3 sind die Berechnungen bezüglich der Tragfähigkeit und der Erddruck, durchgeführt worden, im Paragraph 10.4 wird die Stabilität der Böschung berechnet.

Wir weisen darauf hin, dass im Laufe der Arbeiten die Bauleitung gemäß A.2 des D.M. LL.PP.

11.03.1988 die Übereinstimmung der geotechnischen Eigenschaften des Projekts und die tatsächlich vorgefundene Situation überprüfen und gegebenenfalls geeignete ergänzende Kontrollen durchführen muss.

Lawinengefahr entlang der Trasse (entnommen aus dem Teilbericht der Fa. ARE)

Ausgehend von den Aussagen des Auftraggebers sowie den Recherchen hinsichtlich dokumentierter Lawinenereignisse (Lawinenkataster und LGK) kann keine offensichtliche Lawinengefährdung festgestellt werden. Die Analysen hinsichtlich der lawinenrelevanten Hangneigungen ergaben ebenfalls keine potentielle Anbruchdisposition. Somit ist eine permanente Lawinengefährdung längs der Trasse auszuschließen.

Muren und Erdbebengefahr (entnommen aus dem Teilbericht der Fa. ARE)

Eine akute Erdbebengefahr entlang der Trasse wurde ebenso wie eine akute Murengefahr nicht erkannt. Das Gelände (Skipiste) weist eine stabile und durchgehende Vegetationsdecke ohne nennenswerte Erosionserscheinungen auf. Anzeichen gravitativer Massenbewegungen, Anbrüche oder Ablagerungen rezenter Hangrutschungen oder Muren wurden ebenfalls nicht festgestellt. Ausgehend vom Gefahrenkataster im Hazardbrowser der Provinz Bozen sind entlang bzw. angrenzend an die Trasse keine Rutschungen ausgewiesen. Die im Bereich der Talstation ausgewiesene Hangmurenanbruchzone bezieht sich auf ein Ereignis während des Pistenbaus von 2003. Ausgehend von den durchgeführten Begrünungs- und Stabilisierungsarbeiten wird hier ein neuerlicher Murgang ausgeschlossen.

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass keine potentiell-langfristige Muren-, Erdbeben- und Wildbachgefahr im Gebiet der geplanten bzw. bestehenden Trasse vorherrscht.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass das von der Aufstiegsanlage betroffene Gebiet, was die Stabilität der Bauwerke und die Sicherheit des Betriebes anbelangt, nicht durch Erdbeben, Muren und Lawinen gefährdet ist.

1.9.3 muss. 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 DREI ZINNEN 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 Ersetzung der bestehenden Aufstiegsanlage *Raut-Kegelplätze* soll im Skigebiet *Drei Zinnen*, oberhalb von Vierschach, umgesetzt werden. Der bestehende, mittlerweile veraltete 2er Sessellift mit einer Länge von ca. 1.291 m soll abgebrochen und durch einen moderne, automatisch kuppelbare 6er Sessellift mit einer Förderleistung von 2.200 P/h bei einer Fahrtgeschwindigkeit von 5,0 m/s ersetzt werden. Sowohl berg- als auch Talstation verbleiben an der aktuellen Position, werden allerdings ebenfalls abgebrochen und neu errichtet. 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.

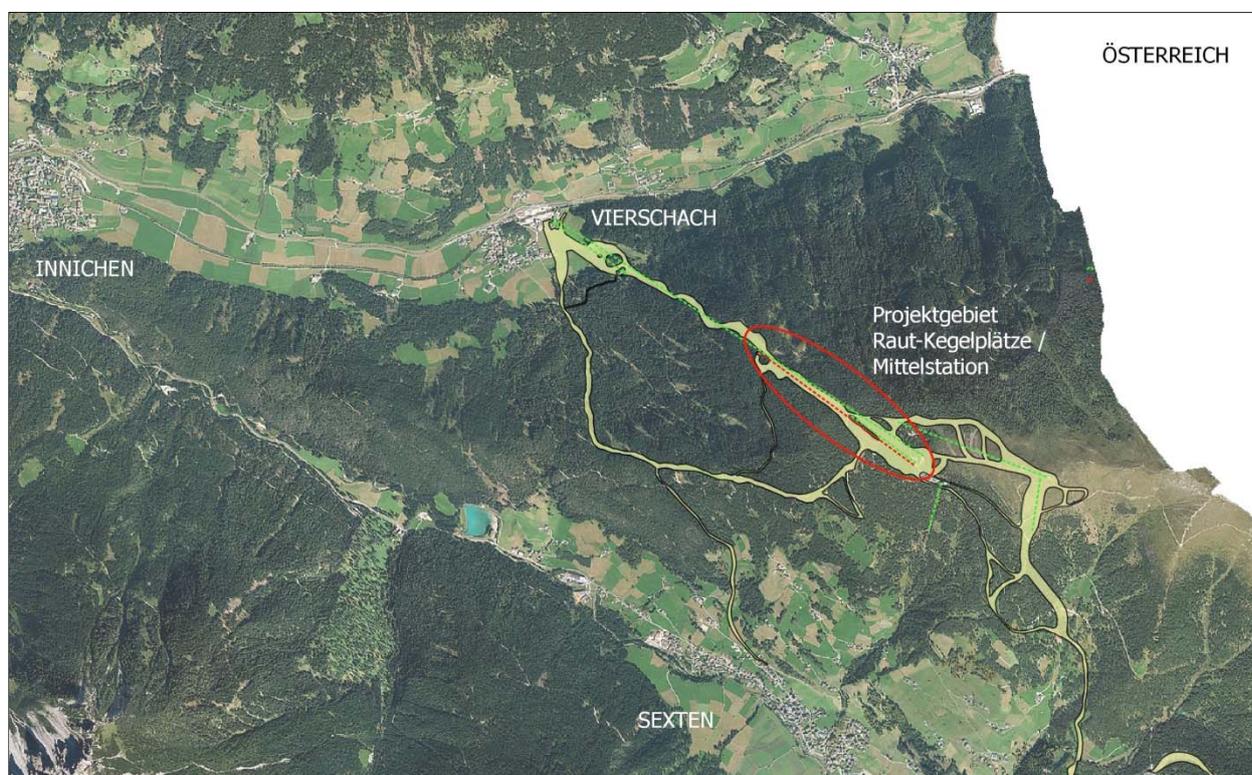


Abbildung 3: Verortung des Eingriffsgebietes in Südtirol

2.1 BESTEHENDE LANDNUTZUNG

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



Abbildung 4: Auszug aus der Realnutzungskarte für das Untersuchungsgebiet im Skigebiet *Drei Zinnen*

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

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

2.3.1 Bergregionen

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Bereich unterhalb der Waldgrenze im Bereich zwischen ca. 1.700 und 2.000 m ü. D. M. am westlich ausgerichteten Berghang des Helm zwischen Vierschach und dem Sextner Tal 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 Änderungen bestehen.

3 MERKMALE DER POTENZIELLEN AUSWIRKUNGEN

Die Merkmale der potentiellen Auswirkungen werden nachfolgend anhand der genannten Eingriffstypen, Errichtung zweier neuer Liftstationen sowie Errichtung 13 neuer Linienstützen.

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

Rodung von Waldflächen und Umwandlung in offene Wiesen

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

Errichtung zweier 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 eines neuen Sessellifts

- Erneuerung eines Flughindernisses für Vögel
- Gleichbleibende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Liftanlage (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 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 unbebauten 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 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 *Drei Zinnen* ist. Im Zusammenhang mit anderen winterlichen Freizeitaktivitäten wie z. B. Schneeschuhwandern 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 | k. A. | Bedingt |
| Schaffung von winterlichen Störquellen (Lärm- und Lichtemission) | Entspricht Ausgangssituation | Temporär (Saisonal-Winter) | Wiederholt | k. A. |
| 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 1: 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

Es sind keine Milderungsmaßnahmen notwendig

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. Zudem sollen ortstypische Materialien verwendet werden.

4 AUSGLEICHSMASSNAHMEN

Für das gegenständliche Projekt werden keine ökologischen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, da es zu keiner neuen Beeinträchtigung kommt.

5 SCHLUSSFOLGERUNG

Zusammenfassend kann ausgesagt werden,

- dass die alte Liftrasse durch eine neue ersetzt wird
- dass sowohl Berg-, als auch Talstation abgebrochen und neu errichtet 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.