

An das  
Amt für Umweltprüfungen  
Amba-Alagi-Straße 35  
I-39100 Bozen

mittels PEC-Mail:  
[uvp.via@pec.prov.bz.it](mailto:uvp.via@pec.prov.bz.it)

Bozen, den 29.08.2019

**Betreff: Errichtung der neuen Aufstiegsanlage und Skipiste „Drei Zinnen II“ als Teil der skitechnischen Verbindung der beiden Skigebiete „Drei Zinnen Dolomites“ mit dem Skizentrum „Sillian Hochpustertal“ – Stellungnahme Alpenverein Südtirol (AVS)**

*Gemäß Art 18 Abs 4 des LG vom 13. Oktober 2017, Nr. 17 (Umweltprüfung für Pläne, Programme und Projekte) können alle Interessierten innerhalb von 60 Tagen ab dem Tag der Veröffentlichung laut Absatz 2 in das Projekt und die entsprechende Umweltverträglichkeitsstudie Einsicht nehmen, Stellungnahmen einreichen und auch neue Erkenntnisse und Bewertungen einbringen. Die Stellungnahmen werden unverzüglich auf der Webseite der Agentur veröffentlicht.*

Der Alpenverein Südtirol (AVS) hat sich bereits zur Machbarkeitsstudie „Ergänzende Eingriffe in der Skizone Sexten-Helm-Rotwandwiesen“ mit Schreiben vom 25.07.2017 ablehnend geäußert. Ziel der Machbarkeitsstudie war die Schaffung eines **grenzübergreifenden Skikarussells** in Osttirol, Österreich und Val Comelico, Provinz Belluno mit einer Pistenfläche von insgesamt ca. 320 ha. Gerade die **Anbindung Sillian - Projekt „Drei Zinnen II“** wurde dabei aus unserer Sicht kritisiert, da es sich **um eine Erweiterung in einen bisher schitechnisch nicht erschlossenen Raum handelt**. Das Projekt bedingt durchwegs Eingriffe in einer Höhenlage **oberhalb von 2.000 m**.

Der Alpenverein Südtirol hält die touristische Erschließung der Südtiroler Bergwelt durch Aufstiegsanlagen für abgeschlossen. Eine Ausweitung des Intensivtourismus im Alpenraum ist grundsätzlich und im Besonderen in naturschutzfachlich und alpinistisch wertvollen Gebieten abzulehnen (vgl. AVS – Grundsatzprogramm für Natur und Umwelt, AVS Leitbild). Der AVS setzt sich hingegen für die Förderung ökologisch verträglicher Tourismusformen ein (Beispiel Projekt „Bergsteigerdörfer“).

Zwischenzeitlich wurde die **Machbarkeitsstudie** mit Beschluss der Landesregierung vom 30. Oktober 2018, Nr. 1111 **teilweise und bedingt genehmigt**. Während der Eingriff 3

"Skitechnische Verbindung der Skigebiete Sextner Dolomiten mit Skiarea Val Comelico" und der Eingriff 6 "Skipistentechnische Anbindung Mitterberg" abgelehnt wurden, wurde die skitechnische Anbindung mit Sillian/Thurmtaler in Osttirol unter folgenden Bedingungen genehmigt:

- *Der Baubeginn für die Realisierung der Anbindung mit dem Skigebiet "Sillian/Thurmtal" durch die Aufstiegsanlage "Drei Zinnen II" und der gleichnamigen Skipiste kann erst nach Abschluss des Genehmigungsverfahrens zum Bau der Aufstiegsanlage "Hochgruben" auf österreichischen Staatsgebiet erfolgen, wie laut vierter Auflage des Umweltbeirates.*
- *Im Zuge der Ausarbeitung der Projekte im Sinne des Artikels 9 des Dekretes des Landeshauptmanns vom 12. Januar 2012, Nr. 3 müssen die im Gutachten des Umweltbeirates Nr. 14/2018 enthaltenen Auflagen berücksichtigt werden.*

## UVP-Gegenstand

Gegenstand der vorliegenden Umweltverträglichkeitsprüfung ist:

- A) Errichtung einer automatisch kuppelbaren **10er Kabinen-Einseilumlaufbahn „Drei Zinnen II“** mit einer Förderleistung von **2.000-2.400 P/h** und einer Fahrgeschwindigkeit von 6,0 m/s. Die Bahn führt von der Talstation auf 2.091 m unmittelbar neben der Bergstation der bestehenden Aufstiegsanlagen „Stiergarten“ und „Drei Zinnen“ über das hochalpine Gebiet der „Klammbachalm“ vorbei am „Hornischegg“ bis zur geplanten Bergstation am „Hochgruben“ am Grenzkamm zu Österreich auf 2.535,5 m ca. 250 m östlich der Sillianer-Hütte. Die Anlage soll mit vier einfachen Stützen hinauf bis zum Geländekamm „Tonrast“ führen, dann mittels einer 57 m hohen Fachwerksstütze ein großes, stark lawinengefährdetes Tal überfliegen (max. Bodenabstand der Kabinen beträgt 152,6 m) und dann weiter steil nach oben bis zum „Hochgruben“ (3 Stützen im Gipfelbereich) führen. Horizontale Länge: 1.478 m, Höhenunterschied: 444,5 m.
- B) Errichtung einer „roten“ **Skipiste „Drei Zinnen II“**: Die Trasse verläuft von der geplanten Bergstation am „Hochgruben“ (2535 m) mit einer Breite von 43 m entlang der **Südwest-Flanke des Karnischen Kammes** nach Osten, quert dann mit 12 m Breite von etwa 2.450 bis auf 2.415 m den Steilhang unterhalb des „Hornischegg“ mittels Einschnitt im Fels und ca. 200 m talseitiger Zyklopenmauer. Anschließend verläuft die Piste mit einer max. Breite von 35,5 m etwa 350 m entlang dem Geländekamm „Tonrast“ in Richtung Süd-Westen bis zur neuen Talstation und schließt dort auf etwa 2.091 m an die bestehenden Pisten an (**Pistenbreite bis zu 72 m**). Aufgrund der Steilheit von über 49,6 % im Bereich Klammbachalm ist **zusätzlich eine Familienvariante** in Form eines Skiweges mit 8 m Breite vorgesehen.

Gesamte geplante **Pistenfläche: 8,7 ha**, horizontale Länge: 2.114 m,  
Höhenunterschied: 449,44 m, min./max. Neigung: 6,3/49,6 %

## **Grenzüberschreitende Planung und Bewertung**

Die Umweltverträglichkeitsprüfung behandelt die **Vorhaben auf Südtiroler Seite bzw. italienischem Staatsgebiet isoliert**. Dabei sind die geplanten Eingriffe in Osttirol auf österreichischem Staatsgebiet in bisher unerschlossenen Geländekammern bekannt bzw. auf der Übersichtskarte der Umweltverträglichkeitsstudie detailliert eingezeichnet. Aus unserer Sicht sind hier **umweltrelevante grenzüberschreitende Auswirkungen zu befürchten** (Landschaftsbild, Fauna, Verkehr, Folgewirkungen Tourismusedwicklung). Beispielsweise ist in der Bauphase beabsichtigt die Antriebseinheit der Anlage „Drei Zinnen II“ und Seile über Sillian und von dort über die neu geplante Zufahrtsstraße zur Bergstation zu transportieren. Eben diese Transportfahrten per LKW und die neu zu errichtende Zufahrtsstraße auf Osttiroler Seite sind essentiell für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes. Daher ist die Umweltverträglichkeitsprüfung an Österreich weiterzuleiten und der betroffenen Öffentlichkeit eine Möglichkeit zur Stellungnahme im selben Umfang einzuräumen wie der Öffentlichkeit im Ursprungsstaat Italien.

Die **Umweltauswirkungen auf österreichischem Staatsgebiet werden aber offensichtlich ausgeblendet**, während hingegen der **beabsichtigte „Zusammenschluss der zahlreichen kleinen Skigebiete zu einem attraktiven Erlebnisskigebiet“ als Dauerargument für die Legitimierung** der Eingriffe herangezogen wird.

Gemäß Art 1 Abs 1 lit d vom **LG vom 13. Oktober 2017, Nr. 17** (Umweltprüfung für Pläne, Programme und Projekte) werden mit dem Gesetz auch die Bestimmungen des 2. Teiles des gesetzesvertretenden Dekretes vom 3. April 2006, Nr. 152 umgesetzt. Dieses wiederum setzt die **Espoo-Konvention** vom 25. Februar 1991 um, das internationale "Übereinkommens über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen". Danach sind die **Behörden und die Öffentlichkeit anderer möglicherweise betroffener Nachbarstaaten** vor der Zulassung des Projekts im Rahmen einer **grenzüberschreitenden UVP zu beteiligen**, wenn dieses Projekt grenzüberschreitende Umweltauswirkungen haben kann. **Somit sieht Art 32 des gesetzesvertretenden Dekretes vom 3. April 2006, Nr. 152 grenzüberschreitende Konsultationen bzw. eine Mitteilung vor, sofern Projekte relevante oder negative Umweltauswirkungen auf einen anderen Staat haben können**. Innerhalb einer Frist von 60 Tagen kann der betroffene Staat sein Interesse am Verfahren bekunden. Laut Abs 3 sind die autonomen Provinzen verpflichtet derartige Verfahren unmittelbar dem italienischen Umweltministerium zu melden.

Auch nach dem **Durchführungsprotokoll der Alpenkonvention** im Bereich „Raumplanung und nachhaltige Entwicklung“ (Art. 4, 8 und 10) müsste sowohl die **Raumplanung in Grensräumen**

**benachbarter Vertragsparteien grenzübergreifend erfolgen** und abgestimmt werden als auch die **Verträglichkeit von Projekten** durch die Bewertung der Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung und die Umwelt.

Es gilt daher zu klären:

- Ist die laut Gv.D. 152/2006 verpflichtende Meldung durch die Umweltagentur an das Umweltministerium erfolgt? Hat das italienische Umweltministerium die zuständigen Behörden in Österreich vom laufenden UVP-Verfahren in Südtirol mit grenzüberschreitenden Auswirkungen auf Tiroler Seite in Kenntnis gesetzt?
- Inwiefern ist das laufende UVP-Verfahren ohne die Einbindung der betroffenen Öffentlichkeit auf Osttiroler Seite zulässig?

## Auswirkungen auf die Schutzgüter

- **Landschaft:**

Das Projektgebiet „Drei Zinnen II“ erstreckt sich unmittelbar entlang des Karnischen Kammes an der Grenze zu Österreich und ist **von beiden Seiten gut einsehbar**. Das baumfreie, hochalpine Gelände oberhalb der Bergstation Stiergarten **rund um Hochgruben und Hornischegg** präsentiert sich zurzeit **weitgehend natürlich** und abgesehen von den Wanderwegen, einigen Ruinen aus dem 1. Weltkrieg und der nahen Sillianer Hütte **frei von bautechnischer oder touristischer Infrastruktur**. Die geplante **Überspannung des Talbereiches** mit einer 57 m hohen Fachwerkstütze und einem max. Bodenabstand der Kabinen von 152, 6 m wird sehr auffallen, ebenso notwendig sein wird eine Kennzeichnung als Flughindernis.

**Der Landschaftscharakter** wird durch die Errichtung der Aufstiegsanlage sowie der Skipiste **erheblich und nachhaltig verändert** (vgl. auch UVS Bericht S.170): *„Die Bergstation hingegen wird gut einsehbar, am höchsten Punkt des Kamms, dem kleinen Plateau von Hochgruben errichtet. Sowohl das Stationsgebäude als auch die Linienstützen, Tragseile und Gondeln sind zur Gänze uneingeschränkt sichtbar. Auch die Skipiste ist aufgrund ihrer ausgeräumten Oberflächenstruktur stets als technisches Bauwerk zu erkennen. [...] Fest steht, dass der **Aspekt der Naturnähe des Karnischen Kamms zwischen Stiergarten, Hochgruben und Hornisch Egg stark beeinträchtigt wird.**“*

- **Gewässer:**

In Bericht wird hinsichtlich **Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser** lediglich auf die Erdbewegungsarbeiten innerhalb der Schutzzone II der Quellen „Klammerboden“ Bezug

genommen. Durch die Einhaltung einer maximal zulässigen Grabungstiefe von 3,0 m wird von einer geringen Erheblichkeit ausgegangen.

**Nicht bewertet** werden aber aus Sicht des Alpenvereins die **Auswirkungen auf die Gewässer**, aus denen der **zusätzliche Wasserbedarf für die Beschneigung** der geplanten Skipiste gedeckt werden soll. Mit der Realisierung der Piste Drei Zinnen II verfügt das **Skigebiet insgesamt über 140,6 ha Pistenfläche die beschneit werden muss**. Die Projektunterlagen zeigen eindrucksvoll auf, dass die aktuell verfügbaren Wasserkonzessionen (677.039 m<sup>3</sup>) bei weitem nicht ausreichen, um den Wasserbedarf von 854.145 m<sup>3</sup> im Normaljahr oder gar von 1.067.681 m<sup>3</sup> im Extremjahr für die Beschneigung zu decken, sondern nur eine erste Grundbeschneigung für das Skigebiet ermöglichen.

Die Projektwerberin beabsichtigt **die Wasserkonzessionen in einem separaten Ansuchen und Verfahren zu behandeln**. Sie beabsichtigt um eine Erhöhung der Entnahmemengen und um die Ausweitung der Ableitungszeiträume anzusuchen. Dies könnte beispielsweise aus den bestehenden Entnahmegewässern Fischleinbach und Helmbach erfolgen. Die gewählte Vorgangsweise der Antragstellerin ist aus unserer Sicht nicht zulässig, da sämtliche Umweltauswirkungen des Projektes auf die Schutzgüter im UVP-Verfahren untersucht und bewertet werden müssen, sprich die **Auswirkungen auf das betroffene Entnahmegewässer**. In der Machbarkeitsstudie wurde eine Erhöhung der Entnahme aus dem Fischleintalbach angedacht. Der Fischleintalbach befindet sich im Naturpark Drei Zinnen-Sextner Dolomiten. Der Fischleintalbach ist als besonders sensibles Gewässer (Oberlauf) und als potentiell sensibles Gewässer (Unterlauf) (vgl. „Besonders sensible Gewässerabschnitte gemäß Art. 34 des Landesgesetzes Nr. 2/2015“) eingestuft. Während der Oberlauf einen sehr guten ökologischen Zustand aufweist, ist der Unterlauf aufgrund der bestehenden Nutzungen und / oder Belastungen potentiell gefährdet. In diesem Zusammenhang wird auf die **Europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL, 2000/60/EG)** verwiesen, welche die Aufrechterhaltung des sehr guten ökologischen Zustandes bzw. die Erreichung oder Wiederherstellung des guten ökologischen Zustandes vorsieht. Allfällige Eingriffe oder Maßnahmen dürfen diesen Zielen nicht entgegenwirken und insbesondere **dürfen sie den aktuellen Zustand eines Gewässers nicht verschlechtern („Verschlechterungsverbot“)**.

Es gilt daher zu klären:

- Welche rechtliche Basis ermöglicht die Abgrenzung einzelner Materien – wie in diesem Fall das Wasserrecht – in einem UVP-Verfahren?
- Welche neuen Wasserentnahmen sind zur Deckung des Schneibedarfes an welchen Gewässern geplant? Was sind die Auswirkungen auf die Gewässer?

- **Fauna:**

Im betroffenen Bereich kommen **drei Arten an Hühnervögeln** vor: Alpen-Schneehuhn, Birkhuhn und Steinhuhn. Diese weisen artspezifisch eine unterschiedliche Raumnutzung auf. Im erweiterten Eingriffsbereich wurden vier Birkwild-Habitate abgegrenzt. Der gesamte Kamm zwischen Helm und Hornischegg wird als sehr gut geeignetes Schneehuhn-Habitat beschrieben mit idealen Voraussetzungen für den Wintereinstand und guten Überwinterungsbedingungen. Bei der Frühjahrserhebung des Amtes für Jagd und Fischerei konnten mind. sieben balzende Hähne beobachtet werden. Lokal wurde auch eine rezente Steinhuhn Population nachgewiesen. Das Birkhuhn (*Tetrao tetrix*) und das Alpen-Schneehuhn (*Lagopus mutus*) sind auch nach Anhang I der europäischen Vogelschutzrichtlinie geschützte Arten. Die EU-Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 2009/147/EG vom 30. November 2009) legt in Art. 4 fest, dass für die in Anhang I angeführten Arten besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich ihrer Lebensräume anzuwenden sind, um ihr Überleben und ihre Vermehrung in ihrem Vermehrungsgebiet sicherzustellen. Südtirol kommt daher eine Verantwortung zum Erhalt dieser gefährdeten Vogelarten zu. Dies betrifft auch die nachhaltige Sicherung des Lebensraumes. Alle drei Hühnervögel gelten als **sehr störungsempfindlich**.

Bisher waren Störungen vor allem auf besucherstarke Sommer beschränkt. Durch die Erweiterung des Skigebietes ändert sich die IST-Situation im Winter laut UVS, Bericht S. 173 maßgeblich: „Die **Störwirkung nimmt im Vergleich zum Ist-Zustand (v. a. im Winter) zu** und die örtlichen Lebensräume werden durch bauliche Strukturen beeinträchtigt. [...] Ein gewisser **Lebensraumverlust** ist insbesondere für die Raufußhühner und dabei v. a. für das Alpen-Schneehuhn und das Steinhuhn nicht auszuschließen.“ Zudem wird weiter ausgeführt, dass die Skipiste gerade im Winter durch die hohen Schutzzäune als Barriere für die Hühnervögel wirksam werden und zu einer **Lebensraumzerschneidung** führen kann. Umso unverständlicher erscheint in diesem Zusammenhang die vorgeschlagene Milderungsmaßnahme des hölzernen vertikalen Lattenzaunes am Pistenrand (vgl. UVS, Bericht S. 200). Weitere Störungen stellen **Lärm und Licht** bei Schneeerzeugung und Pistenpräparation sowie **Freerider oder Variantenfahrer** dar. Zudem stellt laut Bericht die Bauphase für alle im Gebiet vorkommenden Arten eine enorme Belastung dar, da die (sehr große) Baustelle eine erhebliche Störquelle durch Lärm- und Betriebsamkeit darstellt. **Sensibilität, Eingriffsintensität und Erheblichkeit** werden daher gesamt als **hoch** eingestuft.

- **Flora/Lebensräume/Vegetation:**

Die geplanten Eingriffe betreffen durchgehend **sensible alpine Vegetation**, welche aufgrund der kurzen Vegetationsperiode in den Hochlagen extrem langsamwüchsig ist und nur schwer wieder zu begrünen ist sofern überhaupt möglich: Schuttfluren, Krummseggenrasen und windexponierte Zwergstrauchheiden. Sowohl die Krummseggenrasen als auch die Silikat-

Schuttfluren stellen **geschützte FFH-Lebensräume** dar. Laut UVS, Bericht S. 174 „*stellt die Skipiste dahingegen einen **massiven, flächigen Eingriff** dar, welcher unweigerlich mit einer **massiven Veränderung der Oberfläche und der Zerstörung der Vegetation** einhergeht.*“

- **Freizeit und Erholung**

Den Ausführungen im UVS, Bericht auf S. 132 ist zu entnehmen: „*Durch das gut ausgebaute Wanderwegenetz, vorwiegend dem bekannten „Karnische Höhenweg“, und vor allem durch die landschaftliche Attraktivität des Gebietes bietet das Untersuchungsgebiet **hohes Potential für die landschaftsgebundene Erholung.***“ In der Bewertung der Umweltauswirkungen auf den S. 164-165 wird eine **lokale technogene Überprägung** des Landschaftsraumes nach Abschluss der Bauarbeiten angesprochen. Diese wird aber als räumlich sehr begrenzt und mit dadurch nur bedingt Auswirkungen auf die Erholungsfunktion des Gebiets beurteilt. Die neuen Anlagen werden gar als zusätzliches Freizeitangebot dargestellt.

Aus unserer Sicht handelt es sich hier um reine subjektive Einschätzungen. Die zu erwartenden **Auswirkungen auf den Sommertourismus** (Karnischer Höhenweg, gesamte Region) bei Verlust der Naturnähe-technische Überprägung des Gebietes **wurden nicht untersucht**. Denn in Zukunft würde der bekannte und stark frequentierte Weitwanderweg, der „Karnische Höhenweg“ direkt unterhalb der geplanten Aufstiegsanlage hindurchführen und die geplante Skipiste queren. Auch bestehende Wanderwege, die von der AVS-Sektion Drei Zinnen betreut werden, würden im Bereich der Piste teilweise auf die Zufahrtsstraße verlegt.

Es gilt zu klären:

- Welche Auswirkung wird das Projekt auf den „Karnischen Höhenweg“, die Auslastung und Attraktivität der Schutzhütten entlang diesem sowie der Region Hochpustertal als dezidiert naturnahe Destination haben?

Aus der Umweltverträglichkeitsstudie haben sich neben der Bewertung der Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter aus unserer Sicht Unzulänglichkeiten und Fragen auch in folgenden Bereichen ergeben:

## **Lärm und Luft**

Die **Lärm- und Luftemissionen** des Projektes werden hauptsächlich für die Betriebsphase beschrieben. Die entsprechende **Beurteilung zusätzlicher Lärmquellen und Luftemissionen während der Bauphase** bleibt die Projektwerberin schuldig. Während in der Betriebsphase

ein Mobilitätskonzept für eine entsprechende Reduktion von Schall und Schadstoffausstoß dienen soll, **fehlt mit der Beurteilung der Auswirkungen während der Bauphase** ein elementares Teil der Umweltverträglichkeitsstudie.

Es gilt daher zu klären:

- Wie viele LKW-Fahrten und Hubschrauberflüge sind während der Bauphase geplant?
- Wie viele Kilometer werden gefahren und Flugstunden geflogen, um das Projekt umzusetzen?
- Welche konkreten Minderungsmaßnahmen gibt es, um die Bauphase umweltschonend zu gestalten? Wie werden die Erfolge der Minderungsmaßnahmen qualifiziert und quantifiziert?

## Zufahrtsstraße

Entlang der neuen Skipiste ist eine Zufahrtsstraße mit einer Breite von 2,5 m + Bankett und einer mittleren Neigung von etwa 14 % vorgesehen, welche als Baustellenzufahrt in der Bauphase und später zur Versorgung bzw. Erreichbarkeit der Bergstation dient. Die Trassenführung soll laut Projektwerberin so erfolgen, dass die Straße möglichst entlang der geplanten Skipiste bzw. innerhalb der Pistenfläche erfolgt. Schwere Anlagenteile sollen über die Zufahrt auf Osttiroler Seite auf den Hochgruben transportiert werden.

Es gilt daher zu klären:

- Die Fahrbahnbreite von 2,50 m ist zu schmal für eine Baustellenzufahrt und daher nicht realistisch, es braucht mindestens 3,50 m für eine LKW-befahrbare Straße. Kann also die Baustelle auf Südtiroler Seite mit dieser Breite auskommen? Dann ist jedenfalls per Auflage festzulegen, dass diese Breite keinesfalls überschritten werden darf.

## Wasserbedarf und -verfügbarkeit – Klimawandel

Die **fortschreitende Klimaerwärmung** wird ein Skifahren selbst trotz Beschneigung in Zukunft schwer möglich machen bzw. einen **hohen Ressourcen- und Energieverbrauch bedingen**. Dies wird sich für die Skizone noch weiter zuspitzen, da die geplante **neue Skipiste samt Skiweg** oberhalb von 2.000 m Höhe **südexponiert** ist.

Insgesamt sind **8,7 ha neue Pistenflächen** geplant, der zusätzlich dafür benötigte **Wasserbedarf für die Beschneigung** ist im Bericht nicht berechnet. Nimmt man 40 cm Grundbeschneigung des Skigebietes an (UVS, Bericht S. 55) so würde dieser **34.800 m<sup>3</sup>** betragen.



Zitat Klimareport der EURAC: <sup>1</sup>

*Der Klimawandel schreitet voran und dessen Auswirkungen sind auch in Südtirol spürbar. Man sieht es deutlich an der Entwicklung der Temperaturen. Seit den 1960er Jahren ist die Jahresdurchschnittstemperatur um 1,5 Grad angestiegen. Im Sommer ist es in Bozen und Brixen sogar um drei Grad wärmer geworden. Nach dem pessimistischsten Szenario muss man **bis 2050 für den Sommer mit einer weiteren Erwärmung um 1,5 Grad zu rechnen**. Auffallend ist auch die Zunahme der sogenannten Tropennächte, in denen die Temperatur nicht unter 20 Grad fällt. In den 1960er Jahren konnte man sie in Bozen an einer Hand abzählen. 2015 waren es 29, ein Rekord. Doch bis Ende des Jahrhunderts könnten 60 Tropennächte im Jahr Normalität sein. Tage mit einer Minimaltemperatur unter null Grad sind dagegen sehr viel seltener geworden, auch in den Bergen. In Sexten zum Beispiel gab es im Jahr 1960 noch 200 solcher Tage, heute sind es ca. 160, und für 2050 rechnet man nur noch mit 140.*

*Klima ist nicht dasselbe wie Wetter. Ein schneereicher Winter oder ein ungewöhnlich kühler Sommer reichen nicht aus, um den Klimawandel zu widerlegen. Mit seinen Temperaturen lag übrigens auch der Winter 2017/18 im Trend. In Südtirol waren die Temperaturen durchschnittlich, in vielen Teilen der Welt aber außergewöhnlich hoch. Im Norden Grönlands wurden im Februar 2018 sechs Grad über null gemessen: 20 Grad mehr als normalerweise um diese Jahreszeit. Dagegen drohte Kapstadt in Südafrika aufgrund der Hitze und Trockenheit das Wasser auszugehen, und in Australien brachten Temperaturen von über 40 Grad den Asphalt zum Schmelzen. Der Winter 2017/18 war also global gesehen außergewöhnlich warm.*

*Es wird im Winter aufgrund der steigenden Temperaturen **weniger schneien**, dafür mehr regnen. Auf 1500 Metern wird im Jahr 2100 Schätzungen zufolge 80 – 90% weniger Schnee fallen. Das bedeutet, dass im Sommer immer **weniger Wasser zur Verfügung** steht. Die Sommer werden trockener und wärmer. Durch die Hitze nimmt die Verdunstung zu, sowohl durch Pflanzen wie aus dem Boden (Evapotranspiration); dazu kommt, dass die Sommerniederschläge abnehmen könnten. Von lokalen Ausnahmen abgesehen bedeutet dies, dass die Flüsse im Sommer weniger Wasser führen. Der Sommerabfluss der Etsch hat sich seit 1957 um 20% verringert.*

*Eine Zukunft mit weniger Schnee lässt die Betreiber der Skigebiete um den traditionellen Wintertourismus bangen. Obwohl sich die Zahl der Schneekanonen zwischen 1995 und 2015 verfünffacht hat, ging die Zahl der Skifahrer in den letzten Jahren leicht zurück, und die technische Beschneigung wird immer weniger aufrechtzuerhalten sein. Doch mit den Klimaänderungen ist auch eine Bewusstseinsveränderung eingetreten, die aus mindestens zweierlei Gründen eine Chance bedeutet. Dies ist der richtige Moment, um das Angebot für den Sommer oder die Zwischensaison auszubauen, zum Beispiel den Radtourismus mit E-Bikes oder die „Sommerfrische“; nach einer unseren Studien könnten im Jahr 2080 77% der Touristen*

<sup>1</sup>

<http://www.eurac.edu/de/research/mountains/remsen/projects/Documents/klimareport/Dossier%20Klimareport%20DE.pdf>

Alpenverein Südtirol  
Giottostaße 3  
I-39100 Bozen

Tel. +39 0471 978 141  
Fax +39 0471 980 011  
[www.alpenverein.it](http://www.alpenverein.it)  
[office@alpenverein.it](mailto:office@alpenverein.it)

*im Sommer nach Südtirol kommen – in den vergangenen zwanzig Jahren waren es konstant 60%. Dies ist auch der Moment, den **Tourismus insgesamt neu zu denken**: mit mehr **naturnahen**, klimafreundlichen Angeboten wie Urlaub auf dem Bauernhof, Zertifizierungen nach Umweltkriterien, Initiativen, die den Gebrauch öffentlicher Verkehrsmittel für Touristen attraktiv machen.*

Die Projektwerberin beschreibt zwar die klimatischen Faktoren und den IST-Zustand des Landes Südtirol, vernachlässigt jedoch die Beschreibung und Einbeziehung der möglichen **Auswirkungen des fortschreitenden Klimawandels**. Zumindest sollte eine klimatische Betrachtung über den Zeitraum des beabsichtigten Skibetriebes mittels Modellierung und Szenarien Einzug in die Umweltverträglichkeitsstudie haben.

Es gilt daher zu klären:

- Welche Auswirkungen auf den Skibetrieb werden durch die Auswirkungen des Klimawandels erwartet? Wie will man diese Auswirkungen mindern bzw. den Wintertourismus anpassen?
- Wie hoch wird der Wasserbedarf für die Beschneigung in den nächsten 5, 10 und 20 Jahren sein?

## Massenbewegungen

Wir weisen darauf hin, dass im Verfahren die Bestimmungen der Alpenkonvention zu berücksichtigen sind. Dies gilt insbesondere für **Art. 14 Abs. 1 Bodenschutzprotokoll**, welcher festlegt, dass Genehmigungen für den Bau und die Planierung von Skipisten **in labilen Gebieten** nicht erteilt werden.

Aus dem geologischen Bericht geht hervor, dass das von der geplanten Aufstiegsanlage durchquerte **Areal von Flächenerosion** betroffen ist, welche durch diffusen Wasserabfluss entstanden sind. Diese wird als aktive Erosion mit niedriger Intensität ( $d < 0,5$  m) eingestuft. Eine Aussage über das Risiko für die Seilbahn-Stützen in diesem Gebiet wird nicht getroffen, lediglich wird auf die Notwendigkeit weiterer Untersuchungen zur Festlegung der Fundamenttiefen verwiesen (S.20). Allerdings ziehen sich **die Erosionsrinnen jeweils unterhalb der geplanten Pistenrasse** vom Bereich Hochgruben bis zum Hornischegg. Hier fehlt eine Risikoabschätzung.

Es gilt daher zu klären:

- Inwieweit wirkt sich die Anlage der Skipiste in der Bauphase und das Einbringen von zusätzlichem Wasser in der Betriebsphase durch die geplante Beschneigung auf die Hangstabilität (Erosion, Wasserhaushalt) aus?

## Mobilitätskonzept

Die Projektwerberin gibt an mehreren Stellen in der Umweltverträglichkeitsstudie an, dass mittels neuem Mobilitätskonzept der Anteil der Skigäste, die mit dem Auto anreisen, reduziert werden soll. Zudem verfüge jedoch das Skigebiet an allen Talstationen über ausreichend Parkplätze. Für die vorhandenen Parkplätze wird es unserer Auffassung nach einen eigenen Managementplan benötigen, um das neue Mobilitätskonzept voranzubringen. Denn je mehr Parkplätze bei einer Freizeiteinrichtung verfügbar sind, desto mehr Menschen kommen mit dem Auto.

### Es gilt daher zu klären:

- Wie können die Maßnahmen des vorgestellten Mobilitätskonzeptes umgesetzt werden? Wie hoch sind die Kosten für den ÖPNV-Ausbau und wer trägt diese? Wie sehen die einzelnen Arbeitspakete der einzelnen Maßnahmen aus? Welchen Prozentsatz an Gästen will man mit dem Mobilitätskonzept erreichen und was wird als realistisches Ziel angesehen?
- Werden die vorhandenen Parkplätze rückgebaut, um das Mobilitätskonzept mit ÖPNV stärker zu forcieren? Oder werden Parkplatzgebühren eingehoben?

## Tourismus

Anhand der amtlichen Statistik<sup>2</sup> des Landes Tirol ist zu erkennen, dass sich die Nächtigungszahlen der Gemeinde Sillian im Sommer- wie auch Wintertourismus prächtig entwickeln. Erstaunlich ist, dass es gelungen ist den Tourismus im Winter ohne den Ausbau von Skigebieten, sondern lediglich durch Komfortverbesserungen zu erweitern. In Sexten sind in der Vergleichsperiode Winter 2011/12 - Winter 2015/16 die Ankünfte um 27,4% und die Nächtigungen um 16,8% gestiegen.

### Es gilt daher zu klären:

- Inwiefern ist es aus touristischer Sicht nötig die beiden Skigebiete über den technisch noch nicht erschlossenen Bereich Hochgruben zu verbinden?

## Ausgleichsmaßnahmen

Aus unserer Sicht ist jedenfalls davon auszugehen, dass ein tatsächlicher Ausgleich von Verlusten nur zu einem kleineren Teil möglich sein wird. Der Verlust des ungestörten Gebietes

---

<sup>2</sup> [https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/statistik-budget/statistik/downloads/Regionsprofile/Stat\\_profile/Planungsverbaende/PV\\_Sillian\\_u.U.-Villgraten-Tilliach.pdf](https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/statistik-budget/statistik/downloads/Regionsprofile/Stat_profile/Planungsverbaende/PV_Sillian_u.U.-Villgraten-Tilliach.pdf)

ist ohnehin naturgemäß **nicht ausgleichbar**. Die Projektwerberin hält in der Umweltverträglichkeitsstudie auf S. 204 fest, dass es üblich ist **Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen von 1-3 % der Gesamtbaukosten** zu realisieren. Es werden folgend Ausgleichsmaßnahmen mit einem **Gegenwert von 140.000 Euro**, was etwa **1,3 % der Baukosten** entspricht, vorgeschlagen.

Es gilt daher zu klären:

- Welche Argumente sprechen für die Verwendung des minimalen Prozentsatzes von 1,3 anstatt 3 % der Baukosten? Wie wurde die Summe festgesetzt?
- Mit welchen konkreten Maßnahmen will man Variantenfahrer und Freerider vor der Abfahrt direkt südlich der Sillianer-Hütte abhalten? Sind die geplanten vertikalen Lattenzäune nicht gar als ökologische Barriere wirksam? Welche Erfahrungswerte zu den vorgeschlagenen Sensibilisierungsmaßnahmen gibt es?
- Inwieweit kann ausgeschlossen werden, dass durch die vorgesehenen Aufforstungen nicht Lebensräume verloren gehen?
- Welche Vorarbeiten wurden zu den jeweiligen Ausgleichsmaßnahmen getroffen (z.B.: Zustimmung von Grundeigentümern, Ermittlung der Wirksamkeit ...)?
- Inwiefern besteht die Möglichkeit, dass das Projekt „Grenzgang“ zu einer weiteren touristischen Belastung für diverse Schutzgüter avanciert, indem mehr Personen in das betroffene Gebiet gebracht werden?

Der Alpenverein Südtirol (AVS) verweist abschließend auf die Verpflichtung der Behörden, eine **grenzüberschreitende UVP** durchzuführen, da die Projekte offensichtlich ursächlich zusammenhängen und grenzüberschreitende Auswirkungen zu erwarten sind. Der AVS kommt zum Schluss, dass **keine ausreichende Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen** erfolgt ist. Für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des vorliegenden Projektes sind noch **sehr viele offene Fragen** zu beantworten. Die **Auswirkungen auf die Landschaft sowie Flora und Fauna** wurden als **erheblich** eingestuft. Die vorgeschlagenen **Ausgleichsmaßnahmen** sind aus unserer Sicht **nicht geeignet**, um diese zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen zu kompensieren.

Mit freundlichen Grüßen



**Klaus Bliem**

AVS-Referent für Natur und Umwelt