

INHALTSVERZEICHNIS

1	VORWORT	1
2	METHODIK.....	3
3	BEZUGSRAHMEN	5
3.1	Programmatischer Rahmen	5
3.1.1	Richtlinien	5
3.1.2	Ausgangssituation	8
3.1.3	Zielsetzungen mit den geplante Bauvorhaben	9
3.2	Projektrahmen	12
3.2.1	Kurze technische Beschreibung der geplanten neuen Aufstiegsanlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES.....	12
3.3	Umweltrahmen.....	21
3.3.1	Bestimmung der Umweltkomponenten (U.K.)	22
3.3.2	Definition der "elementaren Vorgänge" des Projektes.....	22
3.3.3	Bewertung der Wichtigkeit der Umweltkomponenten (U.K.) und der Umwelteinflüsse.....	23
3.3.3.1	U.K. Boden (* *)	24
3.3.3.2	U.K. Untergrund (* *).....	24
3.3.3.3	U.K. Oberirdische Wässer (*).....	25
3.3.3.4	U.K. Unterirdische Wässer (*).....	25
3.3.3.5	U.K. Flora (* *)	25

3.3.3.6	U.K. Fauna (* *)	26
3.3.3.7	U.K. Landschaft (* *)	26
3.3.3.8	U.K. Atmosphäre und Lärm (*)	27
3.3.3.9	U.K. sozial-ökonomische Komponente (* *)	27
3.3.4	Matrix der paarweisen Gegenüberstellung	28
4	VARIANTE	30
5	ENTLASTUNGSMASSNAHMEN	32
6	MAßNAHMEN ZUR OPTIMALEN EINFÜGUNG DES BAUVORHABENS IN DEN NATURRAUM	33
7	ÜBERWACHUNGSMASSNAHMEN	34
8	AUSGLEICHSMASSNAHMEN	34
9	SITUATION BEI DER NULL-VARIANTE	34

NICHT TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG DES UMWELTVERTRÄGLICHKEITS- BERICHTES

BAU DER AUTOMATISCH KUPPELBAREN 8-ER KABINENBAHNEN PEDAGÀ UND PIZ DE PLAIES

1 VORWORT

Die vorliegende Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) behandelt das Projekt «Bau der automatisch kuppelbaren 8-er Kabinenbahnen PEDAGÀ und PIZ DE PLAIES» im Schigebiet ST. VIGIL - PIZ DE PLAIES, in der Gemeinde ENNEBERG und ST. MARTIN IN THURN in der Provinz Bozen.

Bauherr des Vorhabens ist die SEILBAHNEN ST. VIGIL IN ENNEBERG AG, die bereits seit Jahren die Aufstiegsanlagen und Schipisten im Schigebiet ST. VIGIL - PIZ DE PLAIES und KRONPLATZ (St. Vigiler Seite) betreibt.

Übersichtsplan 1:25000

Aufgrund der Art und des Umfanges des Bauvorhabens (Überschreitung des Schwellenwertes von 2.200 P/h) und der Empfindlichkeit der Umwelt, in der dieses verwirklicht werden soll, ist eine UV-Prüfung des gesamten Vorhabens erforderlich.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird mittels einer Studie durchgeführt, die aus Berichten von mehreren Experten besteht, welche, je nach Kompetenz, die verschiedenen Aspekte des Projektes und die entsprechenden Umwelteinflüsse untersuchen.

Die entsprechenden EG - Richtlinien verlangen, dass eine **nicht technische Zusammenfassung** erstellt werden soll, das heißt eine kurze Zusammenfassung des UV - Berichtes, welche auch von Personen, die nicht mit der Materie vertraut sind, leicht verständlich ist.

Diese Zusammenfassung soll das gesamte Vorhaben bzw. das Projekt, die Zielsetzungen und die Leitlinien der Bewertung und Beurteilung in einfacher Weise klar verständlich darlegen. Wer die Analysen vertiefen möchte, kann in die Gesamtstudie oder, falls erforderlich, in das Projekt selbst Einsicht nehmen.

2 METHODIK

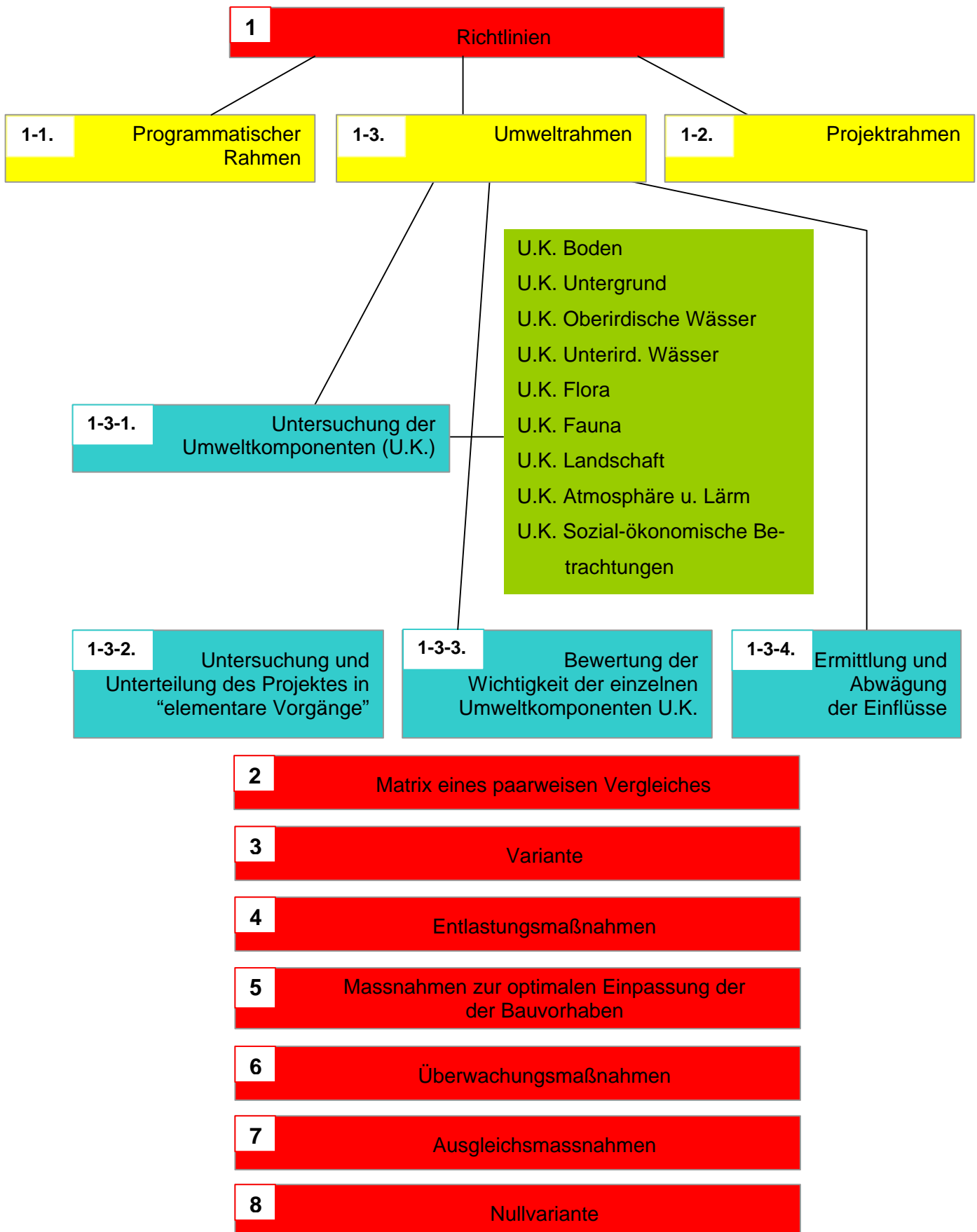
Vorausgeschickt sei, **dass bei der Ausarbeitung der UV - Studie keine Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der geforderten Daten und Unterlagen aufgetreten sind.**

Die von den Verfassern der vorliegenden Studie angewandte Methodik wurde in wenigstens 5 Jahren Anwendungen experimentiert und für geeignet befunden.

Es handelt sich um eine sehr einfache Methode, die leicht verständlich ist und den subjektiven Charakter zu minimieren versucht, welcher die Bewertungen nicht unwesentlich beeinflusst.

Im folgenden Schema ist die angewandte Methodik in übersichtlicher Weise dargestellt.

LEITFADEN FÜR DIE ERSTELLUNG DER U.V.S.



3 BEZUGSRAHMEN

Ein UV-Bericht ist in drei “Bezugsrahmen” unterteilt:

- 1) Programmatrischer Rahmen;
- 2) Projektrahmen;
- 3) Umweltrahmen;

Diese Bezugsrahmen stehen auch im Einklang mit dem Anhang III des Landesgesetzes Nr. 7 vom 24 Juli 1998.

Genauer ausgedrückt, muss ein Projekt überprüft werden auf:

- * die Zielsetzungen, die die Errichtung des Vorhabens rechtfertigen, die Merkmale des Vorhabens und die möglichen Einflüsse des Vorhabens auf die Umwelt.
- * Anschließend müssen Entlastungsmaßnahmen, durch die die vom Vorhaben verursachten Umwelteinflüsse vermindert werden, bestimmt und mögliche Alternativen aufgezeigt werden.

3.1 PROGRAMMATISCHER RAHMEN

3.1.1 Richtlinien

Der UV – Bericht wurde nach den Europäischen, Nationalen und Landes – Richtlinien erstellt.

Für die Fase der Analyse wurden die in den urbanistischen Plänen und Landesfachplänen enthaltenen Informationen über das betreffende Gebiet eingeholt. Im besonderen sind dies folgende Pläne und Unterlagen:

- Urbanistischer Bauleitplan der Gemeinde ENNEBERG;
- Urbanistischer Bauleitplan der Gemeinde ST. MARTIN IN THURN;
- Landschaftsplan der Gemeinde ENNEBERG;
- Landschaftsplan der Gemeinde ST. MARTIN IN THURN;
- Landesfachplan der Aufstiegsanlagen und Schipisten;

- Gebietsmäßig bezogene Angaben, bereitgestellt unter Internet (Ecobrowser) von der Provinz Bozen;
- Daten über die touristischen Nächtigungen, von den verschiedenen Tourismusvereinen des Schiareal KRONPLATZ;
- Daten über die Fahrten mit den Aufstiegsanlagen im Schiareal KRONPLATZ, von der SKIRAMA KRONPLATZ;
- Daten über die Fahrten mit den Aufstiegsanlagen im Schigebiet ST. VIGIL – PIZ DE PLAIES, von der SEILBAHNEN ST. VIGIL IN ENNEBERG AG;
- Spezifische Fachliteratur zu verschiedene Themen.

Hierbei sei festgestellt, dass im urbanistischen Bauleitplan der Gemeinde ENNEBERG und ST. MARTIN IN THURN die geplante, neue Aufstiegsanlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES noch nicht eingetragen ist.

Im Fachplan der Aufstiegsanlagen und Schipisten, Planungsraum n. 14 – *Puster-tal*, Schigebiet n. 14.2 – *St. Vigil*, ist die geplante, neue Aufstiegsanlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES bei der ersten dreijährigen Überarbeitung des Fachplanes mit einer Förderleistung von 4.000 Pers./h d.h. mit 1.600 + 2.400 Pers./h für den 1° Trakt (PEDAGÀ) und mit 2.400 Pers./h für den 2° Trakt (PIZ DE PLAIES) aufgenommen worden (Benennung der Aufstiegsanlage im Fachplan PIZ DE PLAIES und PIZ DE PLAIES 2).

Nachdem aufgrund einer durchgeführten genauen technischen Studie es sich gezeigt hat, dass erstens mit einer 8-er Kabinenbahn aufgrund der Abmessungen der Kabinen und der maximal, zulässigen Geschwindigkeit der Kabinen im Ein- und Ausstiegsbereich nicht 4.000 P/h befördert werden können und zweitens in der Mittelstation nur jede vierte von der Talstation kommende Kabine wieder auf die erste Teilstrecke PEDAGÀ umgeleitet, also nicht auf die zweite Teilstrecke Richtung PIZ DE PLAIES geschickt, werden kann, wurde im Mai 2004 an die Gemeinde ENNEBERG ein Antrag um Abänderung des Fachplanes der Aufstiegsanlagen und Schipisten gestellt und zwar um die Abänderung der maximalen Förderleistung der ersten Teilstrecke der neuen Anlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES von 4.000 P/h auf 3.600 P/h und der zweiten Teilstrecke von 2.400 P/h von 2.700 P/h.

Dieser Antrag wurde im Juli 2004 von der Gemeinde ENNEBERG angenommen und mit einer positiven Stellungnahme an die zuständige Behörde in Bozen (Amt für überörtliche Raumordnung) weitergeleitet.

Laut eingeholter Information beim zuständigen Amt wurde dieser Antrag in den Entwurf des neuen Fachplanes der Aufstiegsanlagen und Schipisten aufgenommen. Dieser neue Entwurf des Fachplanes sollte noch innerhalb Dezember 2004 von der Landesregierung genehmigt werden.

Bezüglich der im Bereich der Mittelstation der geplanten Aufstiegsanlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES (liegt zur Gänze im Wald) zu rodende Waldfläche, wurde bereits am 17/04/2004 der Antrag um Kulturänderung von Wald in Aufstiegsanlage bzw. Schipiste bei der zuständigen Forstbehörde eingereicht. Für die Tal- und Bergstation ist keine Kulturänderung von Wald in Aufstiegsanlage erforderlich, weil beide Stationen nicht im Waldgebiet liegen und deshalb dafür auch kein Wald geschlagen werden muss. Auch für die neue Liftrasse der Anlage, sei es für die bestehende Liftrasse (erste Teilstrecke PEDAGÀ) in der die bestehende Waldschneise insgesamt um ca. 3,0 m verbreitert werden muss als auch für die neue Liftrasse (zweite Teilstrecke PIZ DE PLAIES) für die eine neue ca. 12,0 m breite Waldschneise geschlagen werden muss, ist keine Kulturänderung von Wald in Schipiste notwendig. Dies, weil unter einer Liftrasse immer noch kleine Bäume wachsen können und deshalb der Waldcharakter nicht verloren geht.

Die von den Bauvorhaben betroffene Zone unterliegt der hydrologischen und der landschaftlichen Vinkulierung.

In Bezug auf die Realisierung der Bauvorhaben sind keine besonders schützenswerten Zonen oder Naturdenkmähler betroffen.

Bei der Planung des Bauvorhabens wurde u.a. auch in die gebietsmäßig vorhandenen Boden- und Umweltkarten der Provinz Bozen (Ecobrowser) Einsicht genommen, aus denen hervorgeht, dass im betroffenen Gebiet keine Risikozonen, bzw. keine Zonen mit hydrogeologischem Risiko, Wasserschutzgebiete, Zonen mit hohem Risiko (R3) oder Zonen mit Lawinen- oder Steinschlaggefahr, vorhanden sind.

3.1.2 Ausgangssituation

Die SEILBAHNEN ST. VIGIL IN ENNEBERG AG betreibt bereits die Aufstiegsanlagen und Schipisten auf der St. Vigiler - Seite des Schigebietes KRONPLATZ und die Aufstiegsanlagen mit den dazugehörenden Schipisten im Schigebiet ST. VIGIL-PIZ DE PLAIES, das sich auf der orografisch linken Seite des St. Vigil - Baches und auf dem nach Nord-Ost gerichteten Hang von St. Vigil befindet.

Das Schigebiet ST. VIGIL-PIZ DE PLAIES besitzt derzeit vier Aufstiegsanlagen (CIANROSS, PEDAGÀ, PIZ DE PLAIES und die Verbindungsanlage CIANEI-BRONTA) und eine Schipistenfläche von insgesamt 18,76 ha, die zur Gänze technisch beschneit werden kann. Mit der Verwirklichung der Kabinenbahn CIANEI-BRONTA im Jahre 1989, mit welcher die Verbindung der beiden getrennten Schigebiete KRONPLATZ und ST. VIGIL-PIZ DE PLAIES hergestellt wurde, wurde diese Zone bzw. das Schigebiet ST. VIGIL-PIZ DE PLAIES erheblich aufgewertet.

Mit der Beseitigung der höhengleichen Kreuzung zwischen der Schipiste PIZ DE PLAIES und der Zufahrtsstraße zur Hofstelle PEDAGÀ, durch die Realisierung einer Straßenunterführung im Jahr 1998 und der durchgeführten Verbreiterung auf der Schipiste PIZ DE PLAIES zwischen der Siedlung SARJEI und der Bergstation der Aufstiegsanlage PEDAGÀ im Jahre 1999 konnte ein weiterer Schritt zur Verbesserung des Schigebietes ST. VIGIL - PIZ DE PLAIES gemacht werden.

Ein weiterer großer Schritt zur Modernisierung des Schigebietes wurde in den Jahren 2002 und 2003 gemacht, wo die sehr attraktive und anspruchsvolle Varianteschipiste ERTA errichtet und die Erweiterung und komplette Umstrukturierung der gesamten (Systemierung der Wasserkonzessionen, Errichtung von zwei großen Wasserspeichern, Erhöhung der Pumpleistungen, Ersetzung der alten Druckwasser- und Stromleitungen und manuellen Hydranten, usw.) Beschneigungsanlage der Schipisten durchgeführt wurde.

Diese Modernisierung und Anpassung des Schigebietes an den heutigen Standart erweist sich, wie die statistischen Daten der letzten zwei Wintersaisonen 2002/03 und 2003/04 zeigen, als absolut richtig und notwendig und wird von den vielen Wintertouristen sehr geschätzt.

Deshalb plant die SEILBAHNEN ST. VIGIL IN ENNEBERG AG im Jahr 2005 den derzeitigen fixgeklemmten 3-er Sessellift PEDAGÀ (Förderleistung 1.781 P/h) und den bestehenden fixgeklemmten 2-er Sessellift PIZ DE PLAIES (Förderleistung 900 P/h) durch eine einzige aus zwei Sektionen bestehende, neue automatisch kuppelbare 8-er Kabinen-Einseilumlaufbahn PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES mit einer Personenförderleistung von 3.600 P/h in der ersten Teilstrecke PEDAGÀ und von 2.700 P/h in der zweiten Teilstrecke PIZ DE PLAIES zu ersetzen. Im ersten Betriebsjahr (Wintersaison 2005/06) ist jedoch vorgesehen, die neue Aufstiegsanlage nur mit einer Förderleistung von 3.200 P/h in der Sektion PEDAGÀ und von 2.400 P/h in der Sektion PIZ DE PLAIES zu betreiben.

Die Realisierung bzw. Verbesserung bezüglich Komfort einer neuen Aufstiegsanlage in einem Wintertourismusgebiet bedeutet meistens auch einen sozialen und wirtschaftlichen Aufschwung der gesamten Ortschaft. Generell kann gesagt werden, dass der Tourismus nicht nur Arbeitsplätze bei den Lift- und Schipistenbetreibern, sondern auch bei den Gastbetrieben, den Gewerbetreibenden und bei der Landwirtschaft schafft.

Aus allgemeinen Statistiken geht nämlich hervor, dass lediglich 15÷20 % des Geldes, das vom Tourist ausgegeben wird, in den Kassen der Liftbetreibergesellschaften fließt, während sich der restliche Anteil auf verschiedene andere Sektoren aufteilt, wie z. B. für Übernachtung und Verpflegung, für Sportartikel, Bekleidung und Souvenirs, usw.

Deshalb ist für die Wirtschaft des Tales bzw. der Gemeinde ein Ausbau oder Verbesserung und Modernisierung eines Schigebietes immer von großer Bedeutung.

3.1.3 Zielsetzungen mit den geplante Bauvorhaben

Durch die Errichtung der neuen, automatisch kuppelbaren 8-er Kabinen-Einseilumlaufbahn PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES soll das kleine Schigebiet ST. VIGIL-PIZ DE PLAIES modernisiert, attraktiver gestaltet und an die heutigen Erfordernisse und Ansprüche der Schifahrer an ein modernes Schigebiet angepasst werden.

Weiters soll durch die neuen Anlagen die erforderliche Förderkapazität geschaffen werden, die, wenn in einigen Jahren die geplante, neue Lift- und Schipistenverbindung des Schigebietes ST. VIGIL mit der Ortschaft PIKOLEIN/ST. MARTIN IN THURN (geplante, neue Aufstiegsanlage und Schipiste ANCONA) realisiert wird, benötigt wird.

Des weiteren möchte man durch die Realisierung der neuen Kabinenbahn den Fahrgästen den maximal möglichen Komfort bieten, was heute eine moderne Anlage und ein Schigebiet nur bieten kann.

Die Errichtung einer Mittelstation bei der geplanten Aufstiegsanlage im Bereich der heutigen Bergstation der Anlage PEDAGÀ ist unbedingt notwendig, da die heutige Schipiste PEDAGÀ flach und deshalb besonders für die Anfänger und Schischulen geeignet ist. Die Schipiste PIZ DE PLAIES oberhalb der Bergstation der heutigen Anlage PEDAGÀ hingegen ist teilweise etwas zu steil und vor allem für die ungeübteren Schifahrer zu schmal (teilweise ist die Schipiste nur ein Schiweg). Deshalb soll den Anfängern und Schischulen die Möglichkeit geboten werden in der Mittelstation auszusteigen und somit nur den unteren Teil der Schipiste (heutige PEDAGÀ Piste) zu benutzen. Die geübteren Wintersportler hingegen können bis zur Bergstation und dann entweder auf der Schipiste PIZ DE PLAIES oder auf der anspruchsvollen Schipiste ERTA wieder ins Tal abfahren.

Nachdem aufgrund der neuen Anlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES und in Hinblick der geplanten Verbindung des Schigebietes ST. VIGIL mit der Ortschaft PIKOLEIN/ST. MARTIN IN THURN (geplante Aufstiegsanlage und Schipiste ANCONA) die Anzahl der Schifahrer auf den derzeitigen Schipisten ERTA, PIZ DE PLAIES und PEDAGÀ voraussichtlich doch etwas ansteigen wird, hat die SEILBAHNEN ST. VIGIL IN ENNEBERG AG bereits im Jahre 2004 ein Projekt für die Erweiterung der bestehenden Schipisten PEDAGÀ und PIZ DE PLAIES ausgearbeitet und zur Genehmigung bei den zuständigen Behörden vorgelegt. Dabei soll die derzeitige Schipiste PEDAGÀ im mittleren und oberen Teil großteils bis zur Lifttrasse PEDAGÀ (später PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES) und die Schipiste PIZ DE PLAIES im Mittelteil bei einer Kurve, im Bereich der geplanten Mittelstation der neuen Anlage und im untersten Teil (oberhalb der Talstation der derzeit bestehenden Anlage PIZ DE PLAIES), wo die derzeitige Schipiste PIZ DE PLAIES praktisch nur ein Schiweg ist, etwas verbreitert werden.

Durch die geplante, großzügige Verbreiterung der Schipiste PEDAGÀ soll ausreichend Platz für die Anfänger und Schischulen aber auch für die Möglichkeit einer zukünftigen Trennung der breiten Schipisten in zwei Schipisten, wo eine von den Schischulen und Anfängern und die andere Piste von den üblichen Schifahrern genutzt werden kann, geschaffen werden. Dieses Projekt wurde inzwischen auch schon von den zuständigen Ämtern und von der Gemeindebaukommission genehmigt, sodass auch dieses Projekt, das auf das vorliegende Projekt zur Errichtung der neuen Aufstiegsanlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES einen wesentlichen Einfluss hat, zusammen mit der neuen Anlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES im kommenden Jahre 2005 realisiert werden kann.

In der letzten Wintersaison 2003/04 wurden an den Aufstiegsanlagen des Schigebietes ST. VIGIL-PIZ DE PLAIES insgesamt ca. 325.242 Ersteintritte gezählt; teilt man diese Zahl durch die Anzahl der Tage einer Wintersaison (ca. 125 Tage), so erhält man eine Anzahl von ca. 2.602 Schifahrern pro Tag in diesem Schigebiet. An Spitzenzeiten (Weihnachten und Fasching) wurden natürlich um einiges mehr Schifahrer am Tag registriert.

Es ist jedoch zu sagen, dass die Realisierung des geplanten Bauvorhabens die Besucherfrequenz, zumindest bis zur Verwirklichung der geplanten, neuen Lift- und Schipistenverbindung des Schigebietes ST. VIGIL mit der Ortschaft PIKOLEIN/ST.MARTIN IN THURN (geplante, neue Aufstiegsanlage und Schipiste ANCONA), nicht wesentlich ändern wird, auch wenn, wie die letzten vier Jahre zeigen, dass die Besucheranzahl im Schigebiet St. VIGIL-PIZ DE PLAIES und besonders bei der Aufstiegsanlage PEDAGÀ und PIZ DE PLAIES, geringfügig angestiegen sind. Dieser geringfügige Anstieg der Besucheranzahl ist darauf zurückzuführen, dass dem Schifahrer im Schizentrum KRONPLATZ die Möglichkeit geboten wird, bequem und problemlos mit Schiern sich von einem Schigebiet zum anderen zu bewegen; was die Schifahrer heute immer mehr bevorzugen.

Generell möchte man durch das geplante Vorhaben nicht unbedingt wesentlich mehr Gäste anlocken, sondern den derzeitigen Besucher bzw. Wintersportler ein noch besseres Angebot an modernen und viel Komfort bietenden Aufstiegsanlagen bieten, um dadurch die derzeitige Gästeanzahl auch in Zukunft halten zu können.

Auch die Verkehrs- und Parkplatzsituation in St. Vigil wird sich durch den Bau der neuen Aufstiegsanlage nicht wesentlich ändern, weil durch die Verbindungsanlage CIANEI-BRONTA die Schifahrer auch weiterhin so wie bereits heute mit den Schiern, also ohne Auto, von einem zum anderen Schigebiet wechseln können.

3.2 PROJEKTRAHMEN

3.2.1 Kurze technische Beschreibung der geplanten neuen Aufstiegsanlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES.

Wie bereits vorne angeführt, plant die SEILBAHNEN ST. VIGIL IN ENNEBERG AG im Jahre 2005 die derzeit bestehenden und etwas veralteten Aufstiegsanlagen PEDAGÀ und PIZ DE PLAIES komplett abzubauen und durch eine neue Aufstiegsanlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES mit einer Förderleistung von 3.600 P/h (1° Teilstrecke) bzw. 2.700 P/h (2° Teilstrecke) zu ersetzen.

Die bestehende Aufstiegsanlage PEDAGÀ ist als fixgeklemmter 3-er Sessellift mit einer Förderleistung von 1.781 P/h ausgeführt und besteht bereits seit dem Jahr 1990. Die Talstation liegt auf einer Meereshöhe von ca. 1.185 m in der Örtlichkeit CIANEI, unmittelbar neben der bestehenden Verbindungsaufstiegsanlage CIANEI – BRONTA. Die Bergstation befindet sich in der Örtlichkeit PEDAGÀ auf ca. 1.300 m Mh..

Die seit dem Jahr 1979 bestehende Aufstiegsanlage PIZ DE PLAIES ist ein fixgeklemmter 2-er Sessellift mit einer Förderleistung von 900 P/h. Diese Aufstiegsanlage hat die Talstation in der Örtlichkeit „VALIARES“, am Rande der Ortschaft St. Vigil auf ca. 1.205 m Mh. und die Bergstation auf dem Joch L'ANCONA bzw. PIZ DE PLAIES auf Mh. ca. 1.620 m.

Die geplante, neue Aufstiegsanlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES ist als automatisch kuppelbare Kabinenbahn mit 8-plätzigem Kabinen und Mittelstation, also mit zwei Sektionen, vorgesehen. Die erste Teilstrecke dieser neuen Aufstiegsanlage, mit der Benennung PEDAGÀ, führt von der Talstation der bestehenden Aufstiegsanlage PEDAGÀ über dessen bestehende Trasse bis zur Mittelstation der neuen Anlage, welche sich ca. 50 m oberhalb der bestehenden Bergstation der Aufstiegsanlage PEDAGÀ befindet. Die zweite Teilstrecke, mit der Benennung PIZ DE PLAIES, führt dann von der neuen Mittelstation bis zur Bergstation der bestehenden Aufstiegsanlage PIZ DE PLAIES. Dabei soll die erste Teilstrecke eine Förderleistung von maximal 3.600 P/h (900 + 2.700 P/h) und die zweite Teilstrecke eine maximale Förderleistung von 2.700 P/h besitzen.

Um in beiden Teilstrecken eine unterschiedliche Förderleistung zu ermöglichen, ist vorgesehen jede vierte vom Tal in der Mittelstation ankommende Kabine nicht bis zur Bergstation zu schicken, sondern sie in der Mittelstation umzuleiten und sie dadurch von der Bergseite wieder auf die Talseite, also Richtung Talstation zu schicken. Dadurch fehlt in der zweiten Teilstrecke jede vierte Kabine, wodurch die unterschiedliche Förderleistung von 3.600 P/h in der ersten Sektion bzw. 2.700 P/h in der zweiten Sektion realisiert werden kann.

Die hohe Förderleistung von 3.600 P/h auf der ersten Teilstrecke ist notwendig, weil auf dieser Strecke sei es die Fahrgäste, die nur bis zur Mittelstation, als auch jene, die bis zur Bergstation, also bis zum PIZ DE PLAIES fahren möchten, befördert werden müssen.

Im ersten Betriebsjahr (Wintersaison 2005/06) ist jedoch geplant, die neue Aufstiegsanlage nur mit einer Förderleistung von 3.200 P/h in der ersten Teilstrecke PEDAGÀ und von 2.400 P/h in der zweiten Teilstrecke PIZ DE PLAIES zu betreiben.

Die schräge Länge der neuen Aufstiegsanlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES beträgt 1.383,53 m, die horizontale Länge 1.300,20 m, der Höhenunterschied 434,00 m und die mittlere Neigung 33,38 %; es handelt sich also um eine mittelgroße Anlage.

Die technischen Hauptmerkmale der geplanten, neuen Aufstiegsanlage „PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES“ sind:

– Umlenkstation im Tal	1185,00 m ü.d.Mh.
– Antrieb-Spannstationen in der Mittelstation	1314,00 m ü.d.Mh.
– Umlenkstation am Berg	1619,00 m ü.d.Mh.
– Schräge Länge	1.383,53 m
– Horizontale Länge	1.300,20 m
– Höhenunterschied	434,00 m
– Mittlere Neigung	33,38 %
– Maximale Neigung	60,90 %
– Anzahl der Fahrzeuge	67 Stk.
– Anzahl der Fahrgäste/Fahrzeug	8 Pers.
– Abstand der Fahrzeuge	48,0 m

– Maximale Förderleistung	3.200/2.400 (3.600 /2.700) Pers./Std.
– Maximale Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
– Fahrdauer	3' 50"
– Hydraulische Seilspannkraft	580/540 kN
– Förderseildurchmesser	52 mm
– Leistung des Hauptantriebes	2 x 180/2 x 305 kW
– Leistung des Bergeantriebes	55/95 kW
– Anzahl der Stützen	16
- davon Tragstützen	11
- davon Niederhalterstützen	5
– Anzahl der Seilführungsrollen auf der Linie	322 Stk.
– Durchmesser der Antrieb- und Umlenkscheibe	5,20 m
– Förderseilabstand auf der Linie	5,20 m
– Drehrichtung der Anlage	im Gegenuhrzeigersinn
– Verbindung zwischen den Stationen	unterirdisch verlegter Signalkabel

Die technischen Hauptmerkmale der 1° Teilstrecke PEDAGÀ sind:

– Umlenkstation im Tal	1185,00 m ü.d.Mh.
– Antrieb-Spannstation in der Mittelstation	1314,00 m ü.d.Mh.
– Schräge Länge	630,98 m
– Horizontale Länge	616,80 m
– Höhenunterschied	129,00 m
– Mittlere Neigung	20,94 %
– Maximale Förderleistung	3.200 (3.600) Pers./Std.
– Maximale Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
– Fahrdauer	1' 45"
– Hydraulische Seilspannkraft	580 kN
– Förderseildurchmesser	52 mm
– Leistung des Hauptantriebes	2 x 180 kW
– Leistung des Bergeantriebes	55 kW
– Abstand der Fahrzeuge	48,0 m
– Anzahl der Fahrzeuge	37 Stk.
– Anzahl der Stützen	7
- davon Tragstützen	5
- davon Niederhalterstützen	2
– Anzahl der Seilführungsrollen auf der Linie	142 Stk.

Die technischen Hauptmerkmale der 2° Teilstrecke PIZ DE PLAIES sind:

– Umlenkstation im Berg	1619,00 m ü.d.Mh.
– Antrieb-Spannstation in der Mittelstation	1314,00 m ü.d.Mh.
– Schräge Länge	752,55 m
– Horizontale Länge	683,40 m
– Höhenunterschied	305,00 m
– Mittlere Neigung	44,63 %
– Maximale Förderleistung	2.400 (2.700) Pers./Std.
– Maximale Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
– Fahrdauer	2' 05"
– Hydraulische Seilspannkraft	540 kN
– Förderseildurchmesser	52 mm
– Leistung des Hauptantriebes	2 x 305 kW
– Leistung des Bergeantriebes	95 kW
– Abstand der Fahrzeuge	48,0/96,0 m
– Anzahl der Fahrzeuge	30 Stk.
– Anzahl der Stützen	9
- davon Tragstützen	6
- davon Niederhalterstützen	3
– Anzahl der Seilführungsrollen auf der Linie	180 Stk.

Wie aus den technischen Daten ersichtlich ist, befindet sich in der Mittelstation für beide Teilstrecken die Antrieb-Spannstation. Also handelt es sich bei dieser neuen Aufstiegsanlage um zwei getrennte Anlagen, die elektrisch miteinander verbunden werden können und deshalb entweder gemeinsam d.h. elektrisch gekoppelt oder getrennt betrieben werden können. Im Normalfall werden die Anlagen immer elektrisch gekoppelt d.h. gemeinsam betrieben, sodass beide Anlagen wie eine einzige Anlage funktionieren.

In der Mittelstation ist nur ein Ausstieg der Fahrgäste von der Talstation kommend und nicht auch ein Aussteigen der Gäste von der Bergstation kommend vorgesehen; ein Zusteigen der Fahrgäste Richtung Berg oder ein Aussteigen der Gäste von der Bergstation kommend ist nur dann vorgesehen, wenn die Anlagen aus irgend einem Grunde einmal getrennt betrieben werden müssen z. B. bei einer Betriebsstörung des Zwischenförderers in der Mittelstation.

Ein Zusteigen der Fahrgäste in der Mittelstation Richtung Talstation ist hingegen vorgesehen, da in der Mittelstation evtl. Gäste von der in unmittelbarer Nähe der Mittelstation sich befindenden Hofstelle Pedagà zusteigen könnten.

Die Talstation ist als freistehende Station in derselben Position, wo sich derzeit die Talstation des bestehenden Sesselliftes PEDAGÀ befindet, geplant. Das Stationsgebäude des derzeitigen Sesselliftes und die neben der Station sich befindenden zwei Schalt- und Kassakabinen werden zur Gänze abgebrochen und durch das neue Stationsgebäude (rein seilbahntechnische Station) der geplanten Kabinenbahn und einer neuen Schalt- und Kassakabine ersetzt.

Die Schalt- und Kassakabine mit WC für das Personal ist hinter dem Stationsgebäude angeordnet. Diese Schalt- und Kassakabine, die in traditioneller Mauerwerksbauweise ausgeführt wird, besitzt nur geringe Abmessungen und zwar 7,00 x 5,00 x 3,20 m. Da in der Talstation zwei getrennte Einstiege vorgesehen sind, wobei ein Einstieg für die Beförderung der Fahrgäste bis in die Mittelstation (PEDAGÀ) und der andere für die Beförderung der Gäste bis in die Bergstation (PIZ DE PLAIES) vorgesehen ist, muss dort ein etwas größerer Einstiegsbereich wie gewöhnlich errichtet werden.

Für die Errichtung der Talstation sind nur geringfügige Bodensystemierungsarbeiten erforderlich, um das Gelände an die neuen Gegebenheiten und Notwendigkeiten anzupassen. Der erforderliche Aushub beläuft sich auf etwa 870 m³, davon werden wieder ca. 250 m³ für Aufschüttungs- und Hinterfüllungsarbeiten verwendet. Das restliche überschüssige Material von ca. 620 m³ wird zur geplanten Auffüllzone in der Nähe der Mittelstation transportiert und dort entlagert.

Die Unterbringung und Wartung der gesamten Kabinen bzw. die Errichtung des Abstellbahnhofes der geplanten, neuen Aufstiegsanlage PEDAGÀ-PIZ DE PLAIES ist in der Mittelstation vorgesehen.

Die Mittelstation besteht aus zwei Geschossen und zwar aus dem Erd- und aus dem teilweise unterirdisch angelegtem Untergeschoss. Im Erdgeschoss befinden sich die zwei Antrieb-Spannstationen der beiden Anlagen bzw. Teilstrecken, die Schalt- und Kassakabine mit WC für das Personal und den öffentlichen WC's und der automatisierte Abstellbahnhof für sämtliche Kabinen. Die Form der Mittelstation bzw. der neuen Antrieb-Spannstationen entspricht ihrer technischen Funktion und dementsprechend ist ihr Erscheinungsbild technisch, funktional ausgerichtet.

Der Kabinenabstellbahnhof ist parallel zum Stationsgebäude angeordnet bzw. ist an die Station andockt. Der Bahnhof, der wie das Seilbahntechnische Stationsgebäude aufgrund des Ablenkungswinkels von 129,0° eine „V“ Form hat, besitzt die Abmessungen ca. 20,50 x 32,80 m und ca. 32,70 x 14,10 m und eine Raumhöhe von 6,15 m. Die aus dem Erdreich ragenden Fassaden des Abstellbahnhofes werden mit großflächigen Fensterelementen versehen. Die Wahl, die Fassaden mit großflächigen Fensterelementen zu versehen, ist getroffen worden, um den Effekt der Glaselemente zu nutzen, nämlich, dass sich die örtliche Umgebung in den reflektierenden Fensterflächen spiegelt.

Im Untergeschoss der Mittelstation, das wesentlich kleiner als das Erdgeschoss ausgeführt wird, besitzt die Abmessungen von ca. 32,40 x 20,00 m und eine Raumhöhe ca. 3,70 ÷ 4,70 m). Dort sind eine Garage für zwei Pistenfahrzeuge, ein Lager- und Abstellraum für Schipistenmaterial, Maschinen und Material der Beschneiungsanlage (Schneekanonen, Schläuche, usw.) und Ersatzteile für die Pistenpräpariermaschinen, ein Raum für die Notstromaggregate, ein Elektroraum für die Verteiler-, Steuerungs- und Leistungsschränke, ein Raum für die MS-NS Schränke, ein Transformatorraum, eine Enel-Kabine und ein kleinerer Abstellraum für die Lagerung der elektrischen und mechanischen Ersatzteilen für die Aufstiegsanlage untergebracht.

Die Fundamente, Mauern, Träger und Decken des Gebäudes der Mittelstation werden in Stahlbeton errichtet. Die im Erdgeschoss neben der Seilbahntechnischen Station sich befindende Schalt- und Kassakabine wird in traditioneller Mauerwerksbauweise ausgeführt.

Um die negativen Einflüsse der Mittelstation auf das Landschaftsbild möglichst gering zu halten wird die gesamte Decke bzw. Überdachung des Abstellbahnhofes mit Erdreich abgedeckt und anschließend begrünt, sodass vom Abstellbahnhof nur die aus dem Erdreich ragende Kubatur sichtbar ist. Nachdem der Abstellbahnhof bergseitig in den Hang gebaut wird, entspricht der bergseitige Bereich des Daches quotenmäßig dem ursprünglichen Gelände, wodurch das Erdreich auf der Decke des Bahnhofes dem Verlauf des bestehenden Geländes direkt angepasst werden kann.

Die für die Errichtung der Mittelstation durchzuführenden Erdbewegungsarbeiten belaufen sich aufgrund der Größe des Stationsgebäudes auf ca. 7.710 m³ an Aushub und auf ca. 2.073 m³ an Aufschüttung bzw. Hinterfüllung des Gebäudes. Das gesamte überschüssige Aushubmaterial von ca. 5.637 m³ wird zu einer ca. 160 m von der Mittelstation entfernten und geplanten Aufschüttungszone (dort soll noch im Jahre 2005 eine Straßenunterführung bzw. eine Schipistenüberführung für die geplante neue Schipiste CIANROSS (siehe beiliegender Übersichtsplan nr. 1) errichtet werden) transportiert und dort dann für die Errichtung dieser geplanten Straßenunterführung verwendet. Deshalb braucht für die Errichtung der Mittelstation kein überschüssiges Material auf eine weit entfernte Deponie oder Ablagerungsstelle abtransportiert und entgelagert werden.

In der Bergstation wird das seilbahntechnische Stationsgebäude des derzeitigen Sesselliftes PIZ DE PLAIES samt Schalt- und Kassakabine abgebrochen und durch das neue, freistehende Stationsgebäude der geplanten Kabinenbahn in derselben Position ersetzt. Gleich wie in der Talstation befindet sich auch in der neuen Bergstation die fixe Umlenkstation des oberen bzw. zweiten Traktes der Anlage. So wie in der Talstation befindet sich auch in der Bergstation hinter dem Stationsgebäude die Schalt- und Kassakabine mit Erste-Hilfe Raum und WC für das Personal. Diese Schalt- und Kassakabine hat nur geringe Abmessungen und zwar 6,00 x 5,70 x 3,20 m und wird in traditioneller Mauerwerksbauweise ausgeführt. Zwischen dieser Schalt- und Kassakabine und dem seilbahntechnischem Stationsgebäude wird für den Ein- und Ausstiegsbereich der Anlage ein Gitterrostboden verlegt, damit die Schifahrer bzw. die Benutzer der Anlage dort sicher und komfortabel zur Anlage zu- oder von der Anlage aussteigen können.

Für die Errichtung der Bergstation sind nur geringfügige Bodensystemierungsarbeiten erforderlich, um das Gelände an die neuen Gegebenheiten und Notwendigkeiten anzupassen. Bei den durchzuführenden Erdbewegungsarbeiten fällt kein überschüssiges Aushubmaterial an.

Das Gelände in der Linie weist einen regelmäßigen, wenn auch in der zweiten Teilstrecke oberhalb der Mittelstation, einen teils sehr steilen (über 80 % Längsneigung) Verlauf auf, sodass mit Ausnahme der Stützenfundamente, die in Stahlbeton ausgeführt werden, und den verzinkten Mehrkantlinienstützen keine Kunstbauten errichtet werden müssen. Im oben erwähnten steilen Bereich der zweiten Teilstrecke d. h. zwischen den Stützen Nr. 12 und 13 sind bereits entsprechende Lawinenverbauungen zur Absicherung der Lifтанlage und des unter der Liftrasse zu errichtenden Rettungssteiges gegen Schneeabrutschungen vorhanden (diese wurden bereits vor mehreren Jahren zum Schutz der darunter liegenden Hofstelle errichtet), sodass keine weiteren Lawinenschutzbauten errichtet werden müssen.

Für die Errichtung der ersten Teilstrecke muss entlang der derzeitigen Liftrasse PEDAGÀ die bereits bestehende Waldschneise pro Seite um ca. 1,50 m, also insgesamt um 3,0 verbreitert werden; in der zweiten Teilstrecke muss hingegen, wo die neue Anlage durch den Wald verläuft eine neue Waldschneise mit einer Breite von ca. 12,00 m geschlagen werden, sodass für die neue Liftrasse insgesamt eine Fläche von ca. 0,46 ha Wald gerodet werden muss. Für die Mittelstation muss eine Waldfläche von 0,48 ha geschlagen werden; sodass insgesamt für die neue Aufstiegsanlage (ohne Auffüllungszone $F=0,20$ ha) eine Fläche von 0,94 ha Wald gerodet werden muss.

Unterhalb der neuen Liftrasse besteht in der ersten Teilstrecke bereits ein schmaler Steig für die Bergung der Fahrgäste im Falle eines Stillstandes der Anlage; in der zweiten Teilstrecke hingegen muss dieser erst angelegt werden, auf dem im Falle einer Bergung der Fahrgäste auf der Linie diese zur nächsten Schipiste oder zur Mittelstation gelangen bzw. begleitet werden können. Im Sommer dient dieser Steig dem Dienstpersonal, das über diesen zu den Linienstützen gelangen kann, um dort die Wartung und Instandhaltung auf den Rollenbatterien durchführen zu können.

Parallel zur Liftrasse bzw. in der Seilbahnachse werden neue Elektro- und Telefonkabel und das Erdungsseil (Leistungskabel und mehrpoliger Signalkabel) für die Verbindung aller drei Stationen im Erdreich verlegt.

Die Erdbewegungsarbeiten auf der Linie sind aufgrund der geringen Abmessungen der Stützenfundamente, gering. Das anfallende Aushubmaterial wird nach der Errichtung der Stützenfundamente und der Verlegung der Linienkabel an Ort und Stelle wieder ausgebreitet und das Gelände dementsprechend modelliert.

Bei allen Flächen, wo für die geplante neue Aufstiegsanlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES, Erdbewegungsarbeiten bzw. Grabungsarbeiten durchgeführt werden müssen, wird zunächst die Humusschicht abgetragen und nach Beendigung der Auffüll- und Geländemodellierungsarbeiten wieder ausgebreitet. Nach Abschluss aller Erdbewegungsarbeiten werden die betroffenen Flächen wieder mit einer geeigneten und an die Höhenanlage angepasste Mischung von Grassamen begrünt.

Laut geologischem Gutachten des Geol. Dr. BARATTO Filippo weist der Boden, auf dem die Bauwerke der Stationen und der Linienstützen auf der Liftrasse der neuen Anlage errichtet werden sollen, eine gute Tragfähigkeit, sodass mit keinen Stabilitätsproblemen zu rechnen ist (siehe dazu den beiliegenden geologischen und geotechnischen Bericht).

Alle drei Stationen, sei es die Tal- und Mittel- als auch die Bergstation sind mittels bereits vorhandener und gut erhaltener Zufahrtsstraßen erreichbar, sodass für den Bau der neuen Aufstiegsanlage bzw. Abbruch der bestehenden Stationen keine neuen Zufahrtsstraßen errichtet werden müssen. Deshalb braucht für den Transport und die Montage des Linienmaterials (Linienstützen, Rollenbatterien, Wartungspodeste, usw.) bzw. für die Errichtung der Linienbauwerke (Stützenfundamente) kein Hubschraubertransport eingesetzt, werden.

Die bestehenden Stahlbeton-Bauwerke in der Tal- und Bergstation der beiden derzeit bestehenden und abzubrechenden Aufstiegsanlagen PEDAGÀ und PIZ DE PLAIES, sowie deren Linienstützenfundamente werden mit üblichen Arbeitsmaschinen abgebrochen und in einer autorisierten Deponie entsorgt.

In unmittelbarer Nähe der Tal-, und Bergstation besteht bereits eine öffentliche Schmutzwasserleitung, sodass die neuen Stationsgebäuden mit ihren sanitären Einrichtungen an diese ohne Verlegung von langen Schmutzwasserleitungen angeschlossen werden können.

Auch in der Nähe der neuen Mittelstation, am Rande der Schipiste PIZ DE PLAIES besteht bereits eine Schmutzwasserleitung, die von der Örtlichkeit Cia-nei bis zur Siedlung Tomesc und Sarjei führt und an die bestehende öffentliche Schmutzwasserleitung angeschlossen ist, sodass auch das neue Stationsgebäude der Mittelstation mit ihren sanitären Einrichtungen an diese bereits bestehende Schmutzwasserleitung ,ohne Verlegung von langen Leitungen (es muss lediglich eine Leitung von ca. 250 m entlang der Liftrasse PEDAGÀ verlegt werden), angeschlossen werden kann.

Da in der neuen Pistenfahrzeuggarage (beim und Reparieren und Waschen der Fahrzeuge) und beim Waschen von Maschinen oder Maschinenteilen gewerbliche Abwässer anfallen, ist vorgesehen in der Mittelstation auch eine Ölabscheideanlage für die Vorreinigung der anfallenden gewerblichen Abwässer einzubauen. Diese Ölabscheideanlage wird auch an die Schmutzwasserleitung und dadurch auch an die öffentliche Kanalisierung angeschlossen.

3.3 UMWELTRAHMEN

Nachdem die Zielsetzungen und die Merkmale des Projektes festgelegt wurden, verbleibt nun zu überprüfen, welche Auswirkungen und Einflüsse das Projekt auf die Umwelt hat.

Der erste Schritt besteht darin, die sogenannten “Vorgänge” festzulegen, die bei der Verwirklichung des Projektes auftreten; dann muss festgestellt werden, welche “Umweltkomponenten” auf irgend einer Weise von diesen Vorgängen betroffen werden.

Schließlich müssen die Einflüsse, die diese Vorgänge auf die Umwelt haben, geschätzt und bewertet werden.

3.3.1 Bestimmung der Umweltkomponenten (U.K.)

Die Umweltkomponenten, auf die das Projekt einen Einfluss haben kann, sind:

- **Boden und Untergrund**
- **unterirdischer Wässer**
- **oberirdische Wässer**
- **Fauna**
- **Flora**
- **Landschaft**
- **Atmosphäre und Lärm**
- **Sozial – ökonomische Komponente**

3.3.2 Definition der “elementaren Vorgänge” des Projektes

Die Errichtung der geplanten Bauvorhaben bewirkt einer Reihe von **zeitweiligen** Eingriffen in der *Baufase* und von **dauerhaften** Eingriffen in der *Betriebsfase*. Diese Eingriffe bezeichnet man als „elementare Vorgänge“ und können derart bestimmt werden.

<p><u>Projekt:</u> Aufstiegsanlage</p>	<p>E L E M E N T A R E V O R G Ä N G E</p>	<p>Aushubarbeiten</p> <p>Aufschüttungen</p> <p>Bau von Zufahrtsstraßen</p> <p>Rodungen</p> <p>Beschädigung des Bodens</p> <p>Begrünungen</p> <p>Schwerfahrzeugverkehr</p> <p>Gründungen</p> <p>Betrieb</p>
--	---	--

Jeder dieser "elementaren Vorgänge" hat auf die Umgebung einen Einfluss von verschiedenem Ausmaß.

3.3.3 Bewertung der Wichtigkeit der Umweltkomponenten (U.K.) und der Umwelteinflüsse

Den im Kapitel 3.3.1 aufgelisteten Umweltkomponenten werden Wichtigkeiten zugeordnet, die die vom Projekt betroffenen Umweltkomponenten U.K. haben.

Dabei wird zwischen zwei Wichtigkeitsgraden unterschieden:

- * * **große Wichtigkeit**
- * **mäßige Wichtigkeit**

Was hingegen die Einflüsse des Projektes auf die einzelnen Komponenten betrifft, so werden zwischen drei Bewertungen unterschieden:

a). negative Einflüsse		b) positive Einflüsse	
(- - -)	sehr negativ	(+++)	sehr positiv
(- -)	mäßig negativ	(++)	mäßig positiv
(-)	wenig negativ	(+)	wenig positiv

Für ein einfaches Verständnis sind in den folgenden Darstellungen die einzelnen Umweltkomponenten für das Bauvorhaben, nämlich der Errichtung der geplanten neuen Aufstiegsanlage PEDAGÁ - PIZ DE PLAIES, dargestellt.

3.3.3.1 U.K. Boden (* *)

Erdbewegungsarbeiten
(- -) Die Erdbewegungsarbeiten sind entlang der Linie gering, bedeutender sind aber jene in der Mittelstation und im Bereich der geplanten Aufschüttungszone durchgeführt werden müssen.
Zufahrtstrassen
(- / 0) Da die betroffene Liftrasse schon von mehreren Zufahrtstrassen gequert wird und alle Stationen über bereits bestehende Zufahrtsstraße erreichbar sind, muss nur im Bereich der Talstation eine provisorische Zufahrtstrasse für die Bau- fase errichtet und für die Stütze Nr. 12 ein bestehender Feldweg ausgebaut werden.

3.3.3.2 U.K. Untergrund (* *)

Erdbewegungsarbeiten
(- -) Die Aushübe für die Stützenfundamente sind mit Baumaschinen leicht erreichbar und somit ist der Aushub aufgrund des geringen Ausmaßes in kurzer Zeit und leicht durchführbar. Das Ausmaß der Baugrube für die Stationen ist im Gegensatz zu den Stützenfundamenten wesentlich größer, sodass ohne proviso- rische Stützmaßnahmen es bei den Aushubsböschung zu Rissen an der angren- zender Oberfläche kommen kann.
Gründungen
(- -) Die für die geplante Aufstiegsanlage zu errichtenden Bauwerke werden auf tragfähigem Boden errichtet, sodass die auftretenden, neuen Belastungen ohne Probleme aufgenommen werden können.
Stabilität des Hanges
(-) Am gesamten Hang konnten keine Anzeichen für größere Hangbewegungen, Erdbeben oder Erosionen festgestellt werden.

3.3.3.3 U.K. Oberirdische Wässer (*)

Aushub und Gründungen
(-) Es ist kein Einfluss auf den Abfluss der oberirdischen Gewässer zu erwarten.
Wassernutzung
(0) Der Bau und der anschließende Betrieb der Aufstiegsanlage hat keinen Einfluss auf die derzeitigen konzessionierten Wasserentnahmen, sei es auf die der Liftgesellschaft als auch auf die der anderen privaten oder öffentlichen Nutzer.

3.3.3.4 U.K. Unterirdische Wässer (*)

Aushub und Gründungen
(-) Es besteht die Möglichkeit, dass während der Bau- und Aushubarbeiten der Fundamente bei der Talstation, in Zeiten, wo der unmittelbar unterhalb der Talstation fließende Rau-Bach Hochwasser führt, Wasser in die Baugrube sickern kann und es dadurch, während dieser Zeit, einen geringen Einfluss auf die unterirdischen Wässer haben kann.
Baustelle
(-) Die mögliche Verschmutzung durch den Betrieb der Baustelle, vor allem durch unvorhergesehene Öl- und Treibstoffverluste bei den Baumaschinen hat nur einen geringen Einfluss.
Wassernutzung
(0) Der Bau und der anschließende Betrieb der Aufstiegsanlage hat keinen Einfluss auf die derzeitigen konzessionierten Wasserentnahmen, sei es auf die der Liftgesellschaft als auch auf die der anderen privaten oder öffentlichen Nutzer.

3.3.3.5 U.K. Flora (* *)

Beseitigung der Vegetation

(- -) Durch die Schaffung einer neuen Schneise für die Liftrasse und zusätzlich der benötigten Fläche für die Mittelstation werden ca. 0,94 ha, bzw. ca. 160,00 m³ Holz geschlagen. Dies bedeutet eine qualitative Verschlechterung gegenüber der bestehenden Situation, da dieser Bereich zunächst einige Zeit benötigt, bis er wieder seine ursprüngliche Stabilität hinsichtlich Bodenerosion erreicht.

Staubentwicklung

(-) Durch das Manövrieren mit schweren Maschinen, bzw. Rodung und Beseitigung der Humusschicht kann es bei Trockenheit zu Staubentwicklung kommen, welche die unmittelbar angrenzende Vegetation mit einem Staubfilm überziehen und zwischenzeitlich durch Behinderung der Photosynthese in der Entwicklung einschränken kann.

Gefahr durch Windwurf

(-) Der bestehende Wald ist nicht geschlossen, so dass die Bäume ein akzeptables BH-Verhältnis (Brustumfang-Höhe) entwickeln konnten, d.h. dass sie normalen Windstößen sicherlich widerstehen können.

3.3.3.6 U.K. Fauna (* *)

Störeinwirkung

(- / 0) Die Störung bezüglich der Arbeiten zum Austausch der Liftanlage kann als schwach negativ während der Arbeiten selbst angesehen werden, während die Störung beim Betrieb der Anlage selbst sich nicht unterscheidet vom bisherigen Zustand, somit als indifferent anzusehen ist.

3.3.3.7 U.K. Landschaft (* *)

Sichtbarkeit der Anlagen

(- -) Die Sichtbarkeit der Anlage, bzw. die Schneise hat einen mittelmäßigen Einfluss, da die Liftrasse der neuen Aufstiegsanlage, im 1. Trakt entlang der bestehenden Trasse des Sesselliftes PEDAGÀ und im 2. Trakt zu erst überwiegend durch Wiesen und nur die letzten ca. 300 m durch Wald verläuft. Dieser Trassenverlauf bewirkt, dass die Aufstiegsanlage sei es von Dorf St. Vigil als auch von

der Umgebung kaum sichtbar ist. Die Sichtbarkeit der Stationen, bzw. der Tal- und Bergstationen der geplanten Kabinenbahn PEDAGÁ - PIZ DE PLAIES, ändert sich kaum, da sich die Talstation der neuen Aufstiegsanlage im Bereich der bestehenden Talstation des derzeitigen Sesselliftes PEDAGÁ, bzw. die Bergstation der neuen Aufstiegsanlage im Bereich der bestehenden Bergstation des derzeitigen Sesselliftes PIZ DE PLAIES befindet. Für den Bau der neuen Mittelstation und des daneben liegenden unterirdischen Kabinenabstellbahnhofes sind Rodungs- und Erdbewegungsarbeiten notwendig, welche in diesem Bereich das Landschaftsbild doch etwas verändern.

Morphologische Veränderungen im Detail

(- -) Im Bereich der Mittelstation wird wie bereits erwähnt das Landschaftsbild und das Gelände verändert, da sich der Bau des Stationsgebäudes mit dem halb-unterirdischem Kabinenabstellbahnhof sich über ein ursprüngliches Waldgebiet erstreckt.

3.3.3.8 U.K. Atmosphäre und Lärm (*)

Atmosphäre

(0) Die Auswirkungen auf die Atmosphäre, abgesehen bei der Baufase, bleiben unverändert d.h. werden weder verbessert noch verschlechtert.

Lärm

(-) Da sich der Antrieb des gegenständlichen Projektes in der Mittelstation im Erdgeschoss oberhalb der Antriebscheiben befindet, ist der Lärmbelastung im Bereich der Station höher, als wenn der Antrieb sich im Untergeschoss der Station befände. Aus verschiedenen funktionellen Überlegungen war diese Anordnung des Antriebes nicht möglich auszuführen.

3.3.3.9 U.K. sozial-ökonomische Komponente (* *)

Ökonomischer Aufschwung

(+ +) Die Ersetzung zweier technisch überholten Aufstiegsanlagen durch eine neue, moderne und den Ansprüchen der Schifahrer (mehr Fahrkomfort, höhere

Fahrgeschwindigkeit, keine Wartezeiten, usw.) angepasste Anlage trägt zur Aufwertung und Attraktivitätssteigerung des Schigebietes bei.

3.3.4 Matrix der paarweisen Gegenüberstellung

In der Matrix der paarweisen Gegenüberstellung werden die vom Projekt betroffenen Umweltkomponenten und Umwelteinflüsse in direktem Zusammenhang dargestellt.

Dadurch ist es in einfacher und schneller Weise möglich zu überprüfen, welche Umweltkomponenten am schwerwiegendsten betroffen sind und dadurch einer spezifischen Entlassungsmaßnahme bedürfen.

Bei der Überprüfung der Matrix geht eindeutig hervor, dass die Umweltkomponenten: Boden, Untergrund und Landschaft vom Vorhaben, auch wenn nur gering am meisten beeinflusst werden. Dadurch muss bei der Realisierung des Projektes besonders auf diese Umweltkomponenten geachtet und mit Sorgfalt vorgegangen werden. Von der Matrize kann im Gegensatz auch entnommen werden, dass die ökonomischen Vorteile sehr positiv sind.

**Matrix der paarweisen Gegenüberstellung: Aufstiegsanlage PEDAGÀ
– PIZ DE PLAIES**

		Unweltkomponenten (U.K.)									Ausführungsfase		Nach den Milderungsmaßnahmen
		Boden	Untergrund	Oberirdische Wasser	Unterirdische Wasser	Flora	Fauna	Landschaft	Atmosphäre und Lärm	Sozial - ökonomische Aspekt	%	%	
		Wicht. Einfluss	**	**	*	**	**	**	**	*	**		
Elementare Vorgänge	Aushub	-			25							25	
		--	25	25		25						75	
		---										0	
	Geländeinstabilität	-		100								100	
		--										0	
		---										0	
	Gründungen	-		100								100	
		--										0	
		---										0	
	Zufahrtswege	-	100									100	
		--										0	
		---										0	
Utilizzo idrico	-			0	0						0		
	--										0		
	---										0		
Baustelle	-				25	25	25		25		100		
	--										0		
	---										0		
Rodung	-					100					0	100	
	--					100					100		
	---										0		
Morphologische Veränderungen	-	50									50		
	--							50			50		
	---										0		
Sichtbarkeit der Bauwerke	-										0		
	--							100			100		
	---										0		
Atmosphäre	-									0	0		
	--										0		
	---										0		
Lärm	-					50			50		100		
	--										0		
	---										0		
Ökonomische Vorteile	+										0		
	++									100	100		
	+++										0		

4 VARIANTE

Bei einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist auch die Untersuchung von Varianten bzw. Alternativen als Auflage vorgeschrieben. Für die geplante Aufstiegsanlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES wurde auch folgende Variante untersucht:

- Auflassung der bestehenden Liftanlage PIZ DE PLAIES und Errichtung einer neuen Anlage PIZ DE PLAIES mit komplett neuem, geändertem Trassenverlauf.

Bei dieser alternativen Trassenführung wäre die Talstation der neuen Anlage PIZ DE PLAIES rechts neben der Talstation der bestehenden Aufstiegsanlage CIANEI-BRONTA und die Bergstation in der Nähe (in einer Entfernung von ca. 60 m) der Bergstation der bestehenden Anlage PIZ DE PLAIES vorgesehen. Die Schwierigkeit bei der Wahl dieser neuen Trasse besteht dabei, dass aufgrund der Örtlichkeit SARJEI die neue Liftrasse ziemlich weit nach Norden bzw. rechts verschoben werden muss, um mit der Anlage nicht über die bestehenden Häuser fahren zu müssen. Außerdem beeinträchtigt diese neue Liftrasse das Landschaftsbild erheblich mehr, als die im Projekt vorgesehene Liftrasse, weil sie vom Dorfzentrum und deren Umgebung aus wesentlich mehr sichtbar ist.

Deshalb wurde die im Projekt vorgesehene Liftrasse bzw. Aufstiegsanlage mit zwei Sektionen gewählt. Diese Anlage kann auch die Funktion der bereits bestehenden Aufstiegsanlagen PEDAGÀ und PIZ DE PLAIES mit den dazugehörigen bestehenden Schipisten viel besser übernehmen und erfüllen. Außerdem können durch diese Lösung zwei bestehende Aufstiegsanlagen (PIZ DE PLAIES und PEDAGÀ) anstelle von nur einer Anlage (PIZ DE PLAIES) abgebaut werden. Weiters wird, wie bereits oben erwähnt, durch diese Anlage das Landschaftsbild und dadurch auch die Natur und Umwelt wesentlich weniger beeinträchtigt.

Für ein einfaches Verständnis sind in der folgenden Darstellung die Vorteile und Nachteile der geplanten Aufstiegsanlage gegenüber der Variante dargestellt.

	GEPLANTE AUFSTIEGSANLAGE	VARIANTE AUFSTIEGSANLAGE
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> • Die Talstation befindet sich in der gleichen Position wie die derzeitige Talstation der Aufstiegsanlage PEDAGÀ, dadurch wird das Landschaftsbild und die logistische Situation nur geringfügig geändert. • Die Bergstation befindet sich in der gleichen Position wie die derzeitige Bergstation der Aufstiegsanlage PIZ DE PLAIES, dadurch wird das Landschaftsbild und die logistische Situation nur geringfügig geändert. • Die Anlage ist kaum sichtbar, dadurch beeinflusst sie das Landschaftsbild nur geringfügig. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Talstation wurde unmittelbar neben der Talstation der bestehenden Aufstiegsanlage CIANEI - BRONTA positioniert und ist somit für den Benutzer bequem erreichbar. • Es ist eine Waldschlägerung mit nur geringem Ausmaß notwendig (gesamte Rodung 0,40 ha).
Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> • Die Talstation ist in einem gewissen Abstand zur Talstation der bestehenden Aufstiegsanlage CIANEI-BRONTA positioniert, die in Zukunft noch mehr die Funktion als Verbindungsanlage zwischen den zwei Schigebieten KRONPLATZ und PIZ DE PLAIES/ ST. MARTIN erfüllen muss. • Es muss eine größere Fläche Wald gerodet werden (gesamte Rodung 0,94 ha), da auch eine Mittelstation mit beträchtlichem Ausmaß errichtet werden muss. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Liftrasse der Variante ist komplett eine neue Trasse das heißt, dass derzeit sich im Bereich der neuen Trasse keine bestehende Aufstiegsanlage befindet. • Die Anlage ist wesentlich sichtbarer, da sie sei es vom Dorf als auch von der Umgebung aus gut sichtbar positioniert ist. • Die Bergstation ist an einem komplett neuen Standort positioniert, der sich in ca. 60 m Entfernung von der Bergstation der bestehenden Anlage PIZ DE PLAIES befindet. • Für die Bewohner der Örtlichkeit SARJEI entsteht eine Lärmbelästigung und eine Störung der Sicht.

5 ENTLASTUNGSMASSNAHMEN

Unter dem Begriff „Entlastungsmaßnahmen“ versteht man jene Eingriffe, die notwendig sind, um die negativen Einflüsse, welche das geplante Bauvorhaben auf die Umweltkomponenten hat, zu verringern.

- Um im Bereich der Baugruben im umliegendem Gelände keine Materialbruchstellen durch die von den Erdbewegungsarbeiten entstandene Materialauflockerung hervorzurufen, müssen bei den Baugruben entsprechende Stützbauten errichtet werden;
- die von den Erdbewegungsarbeiten betroffenen Zonen, sei es für Aushub- als auch für Aufschüttungsarbeiten, müssen so ausgeführt werden, dass die Morphologie des angrenzenden Geländes möglichst unverändert bleibt. Außerdem müssen die betroffenen Flächen nach Fertigstellung der Erdbewegungsarbeiten unverzüglich wieder mit der örtlichen Humusschicht und Grasnarbe abgedeckt werden;
- die Aushübe sollen so kurz wie möglich offen gehalten werden, um die geostatischen Eigenschaften der Böden nicht zu sehr zu beeinträchtigen;
- bei der Ausführung von Erdbewegungsarbeiten muss mit den Arbeitsmaschinen sehr umsichtig umgegangen werden; die Aushübe sollen sich auf das Nötigste beschränken und der Mutterboden soll so wenig als möglich beschädigt werden;
- die betroffenen Flächen müssen sei es aus landschaftlichen Gründen als auch als Schutz vor Erdbeben wieder begrünt werden; dabei muss die Begrünung mit ortstypischen Saathut erfolgen;
- bei provisorischen Zufahrtsstrassen muss am Ende der Arbeiten der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt werden;
- sollten während der Grabungsarbeiten unterirdische Wasserschichten berührt werden, sind diese mittels Drainagen abzuleiten. Die angesammelten Wässer müssen anschließend fachgerecht in die bestehenden Wasserläufe oder Wassergräben eingeleitet werden;
- als Schutzmaßnahme gegen die Lärmquellen in den Stationen und in der Linie sollen folgende Vorkehrungen getroffen werden:
 - » für die Kühlung der Elektromotoren Ventilatoren mit niedriger Drehzahl einsetzen,

- » geschlossene Gummifütterungen bei den Rollen der Linienrollenbatterien verwenden;
- für die Schmierung der Seile und der Rollenbatterien in der Linie sollten biologisch abbaubare Öle und Fette verwendet werden;
- das Schifahren längs der Liftrasse (außerhalb der Schipiste) soll durch Anbringen von Schildern und Schutzzäune verhindert werden.

6 MAßNAHMEN ZUR OPTIMALEN EINFÜGUNG DES BAUVORHABENS IN DEN NATURRAUM

Während der Projektierung des Bauvorhabens, d. h. für die Errichtung der geplanten, neuen Aufstiegsanlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES wurden verschiedene Maßnahmen zur optimalen Einfügung des Bauvorhabens in den Naturraum beachtet.

Nachfolgend werden die Bedeutendsten angeführt:

- Wahl der Lifttrasseeneinführung nach dem derzeitigem Verlauf der bestehenden Aufstiegsanlage PEDAGÀ, um dadurch die Rodungsarbeiten auf das Geringste zu beschränken. Einige Bereiche werden von den Rodungsarbeiten nur gering bzw. gar nicht betroffen;
- Möglichst unterirdische Anordnung des geplanten Kabinenabstellbahnhofes in der Mittelstation der Aufstiegsanlage;
- Reduzierung der Anzahl der Linienstützen von derzeit 25 (der Sessellift PIZ DE PLAIES besitzt 16 Linienstützen und der Sessellift PEDAGÀ 9 Linienstützen) auf zukünftig 16 Stützen;
- unterirdische Verlegung sämtliche Telephon-, Strom- und Signalleitungen der Liftanlage für die Verbindung aller drei Stationen.

Anzuführen sind weiters sämtliche Entlastungsmaßnahmen, die bereits unter dem entsprechenden Kapitel angeführt wurden.

7 ÜBERWACHUNGSMÄSSNAHMEN

Ein Programm der Überwachungsmaßnahmen und Kontrollen der Betriebsphasen eines spezifischen Projektes ermöglicht die Wirksamkeit der angewandten Entlastungsmaßnahmen zu überprüfen und eine Reihe von technischen Grundlagen, die für spätere Projektierungen angewandt werden können, zu erwerben.

Eine Aufstellung der Überwachungsmaßnahmen muss folgenden Erfordernissen entsprechen: geringere Kosten, Einfachheit in der Anwendung, Wirksamkeit.

In Bezug auf das vorliegende Projekt ist folgendes vorgesehen worden:

- Kontrolle des Lärmpegels der voll laufenden Aufstiegsanlage, vorwiegend um die Lärmbelastung sei es im Bereich der Stationen als auch im Bereich der bewohnten Häusern, die sich in der Nähe der Mittel- und Talstation befinden, überprüfen zu können.

8 AUSGLEICHSMÄSSNAHMEN

In Bezug auf die Größe der geplanten Bauvorhaben, bzw. in Bezug auf die Eingriffe und Auswirkungen in und auf die Natur, möchte man in Zusammenarbeit mit der örtlichen Forststation geeignete Ausgleichsmaßnahmen zum Projekt ausarbeiten und mitfinanzieren. Die Arbeiten selbst sollten von der Forstbehörde durchgeführt werden, damit dadurch auch garantiert wird, dass die Arbeiten fachmännisch und ordentlich ausgeführt werden.

Dabei ist gedacht jene Fläche der bestehenden Liftrassen wieder aufzuforsten, die von der gewählten, neuen Liftrasse nicht mehr benötigt werden. Dabei handelt es sich um eine Fläche von ca. 0,52 ha.

Weiters möchte man zusammen mit der Forstbehörde aufgelassene oder sich nicht mehr in einem guten Zustand befindende Wanderwege und Forststrassen im Gemeindegebiet von Enneberg oder ST. Martin in Thurn sanieren.

9 SITUATION BEI DER NULL-VARIANTE

Die Beschreibung des Zustandes vor der Realisierung des Bauvorhabens stellt einen wesentlichen Bestandteil der Studie dar; es erscheint offensichtlich, dass nur durch eine genaue Untersuchung des ursprünglichen Zustandes eine Abwägung der vorgesehenen Veränderungen möglich ist.

Es werden daher der ursprüngliche Zustand und die Zielsetzungen mit der Realisierung des geplanten Vorhabens d.h. der Errichtung der neuen Aufstiegsanlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES untersucht.

Um die heutigen Anforderungen eines attraktiven und modernen Schigebietes gerecht zu werden, müssen in einem Schigebiet, so wie auch im Schigebiet ST. VIGIL - PIZ DE PLAIES, bei den Aufstiegsanlagen permanent Änderungen, Verbesserungen und Erneuerungen durchgeführt werden.

Die in den letzten Jahren an den Schipisten und an der Beschneiungsanlage des Schigebiet ST. VIGIL - PIZ DE PLAIES durchgeführte Modernisierung und Anpassung des Schigebietes an den heutigen Standart erweist sich heute, wie die letzten Wintersaisons zeigen, als absolut richtig und wird von den vielen Wintertouristen sehr geschätzt. Die Zufriedenheit und Treue der Schifahrer zeigt somit nur allzu deutlich, dass das Konzept der SEILBAHNEN ST. VIGIL IN ENNEBERG AG aufgeht und in diesem Sinne weitergeführt werden muss, um den steigenden Ansprüchen der Besucher zu entsprechen und die Aufstiegsanlagen und Schipisten weiterhin wirtschaftlich positiv betreiben zu können.

Durch die geplante Ersetzung der veralteten und dem heutigen Standart nicht mehr entsprechenden bestehenden Aufstiegsanlagen PEDAGÀ und PIZ DE PLAIES durch eine neue, automatisch kuppelbare 8-er Kabinen-Einseilumlaufbahn PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES soll nun das kleine Schigebiet ST. VIGIL - PIZ DE PLAIES noch attraktiver gestaltet und an die heutigen Erfordernisse und Ansprüche der Schifahrer an ein modernes Schigebiet angepasst werden. Weiters soll durch die neuen Anlagen die erforderliche Förderkapazität geschaffen werden, die, wenn in einigen Jahren die geplante , neue Lift- und Schipistenverbindung des Schigebietes ST. VIGIL mit der Ortschaft PIKOLEIN/ST. MARTIN IN THURN (geplante, neue Aufstiegsanlage und Schipiste ANCONA) realisiert wird, benötigt wird. Des weiteren möchte man durch die Realisierung der neuen Kabinenbahn den Fahrgästen den maximal möglichen Komfort bieten, was heute eine moderne Anlage und ein Schigebiet nur bieten kann.

Bezugnehmend der Größe des Eingriffes in die Naturlandschaft bzw. der Veränderung des Landschaftsbildes durch das vorliegende Projekt, kann gesagt werden, dass die geplante, neue Aufstiegsanlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES lediglich zwei auf in etwa der vorgesehenen Liftrasse bereits bestehenden Aufstiegsanlagen ersetzt, wodurch keine wesentlichen Auswirkungen auf die Natur und Umwelt zu erwarten sind. Lediglich in der Mittelstation, wo aufgrund des Kabinenabstellbahnhofes ein etwas größeres Gebäude errichtet werden muss, wird das Landschaftsbild etwas beeinträchtigt. Um den Einfluss auf das Landschaftsbild jedoch möglichst gering zu halten wurde bei der Planung und Positionierung der Mittelstation versucht diese möglichst unterirdisch anzuordnen, was auch größtenteils gelungen ist. Trotzdem wird das Stationsgebäude der Mittelstation besonders in der höher gelegenen Umgebung von St. Vigil sichtbar sein. Dies auch deshalb, weil für die Errichtung der Mittelstation mit den dazugehörigen Ein- und Ausfahrten eine Waldfläche von ca. 0,48 ha gerodet werden muss. Teilweise kann diese Fläche nach der Errichtung der Mittelstation jedoch wieder aufgeforstet und bepflanzt werden.

Die Null-Variante des geplanten Bauvorhabens, d.h. die Nichterrichtung der geplanten Aufstiegsanlage PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES, würde zwar die derzeitige landschaftliche und soziale Situation unverändert belassen, gleichzeitig jedoch kurz- und langfristig die Konkurrenzfähigkeit des bestehenden Schigebietes PEDAGÀ – PIZ DE PLAIES wesentlich beeinträchtigen.

Das Schigebiet ST. VIGIL - PIZ DE PLAIES wird mit der Realisierung der geplanten neuen 8-er Kabinen-Einseilumlaufbahn PEDAGÀ - PIZ DE PLAIES mit Sicherheit an Attraktivität gewinnen und dadurch für die Zukunft und den Wettkampf um die Schifahrer besser gerüstet sein.