

INHALTSVERZEICHNIS

1	VORWORT	3
2	METHODIK.....	5
3	BEZUGSRAHMEN	7
3.1	Programmatischer Rahmen	7
3.1.1	Richtlinien	7
3.1.2	Ausgangssituation	9
3.1.3	Zielsetzungen mit den geplante Bauvorhaben	10
3.2	Projektrahmen	12
3.2.1	Kurze technische Beschreibung der geplanten Aufstiegsanlage SPEIKBODEN.	13
3.3	Umweltrahmen.....	17
3.3.1	Bestimmung der Umweltkomponenten (U.K.)	18
3.3.2	Definition der “elementaren Vorgänge” des Projektes.....	18
3.3.3	Bewertung der Wichtigkeit der Umweltkomponenten (U.K.) und der Umwelteinflüsse.....	19
3.3.3.1	U.K. Boden (* *)	20
3.3.3.2	U.K. Untergrund (* *).....	20
3.3.3.3	U.K. Oberirdische Wässer (*).....	20
3.3.3.4	U.K. Unterirdische Wässer (*).....	21
3.3.3.5	U.K. Flora (* *)	21

3.3.3.6	U.K. Fauna (* *)	21
3.3.3.7	U.K. Landschaft (* *)	21
3.3.3.8	U.K. Atmosphäre und Lärm (*).....	22
3.3.3.9	U.K. sozial-ökonomische Komponente (* *)	22
3.3.4	Matrizen der paarweisen Gegenüberstellung	23
4	ALTERNATIVEN.....	26
5	ENTLASTUNGSMASSNAHMEN	26
6	MAßNAHMEN ZUR OPTIMALEN EINFÜGUNG DES BAUVORHABENS IN DEN NATURRAUM	27
7	ÜBERWACHUNGSMASSNAHMEN	28
8	AUSGLEICHSMASSNAHMEN	28
9	SITUATION BEI DER NULL-VARIANTE.....	29

NICHT TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG DES UMWELTVERTRÄGLICHKEITS- BERICHTES

ERRICHTUNG DER NEUEN AUFSTIEGSANLAGE „SPEIKBODEN“

1 VORWORT

Die vorliegende Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) behandelt das Projekt «Errichtung der neuen Aufstiegsanlage „SPEIKBODEN“» im Schigebiet SPEIKBODEN, in der Gemeinde Sand in Taufers, Provinz Bozen.

Bauherr des Vorhabens ist die SPEIKBODEN AG, die bereits seit Jahren die Aufstiegsanlagen und Schipisten im Schigebiet SPEIKBODEN betreibt.

Übersichtsplan 1:25000

Aufgrund der Art und des Umfanges des Bauvorhabens 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

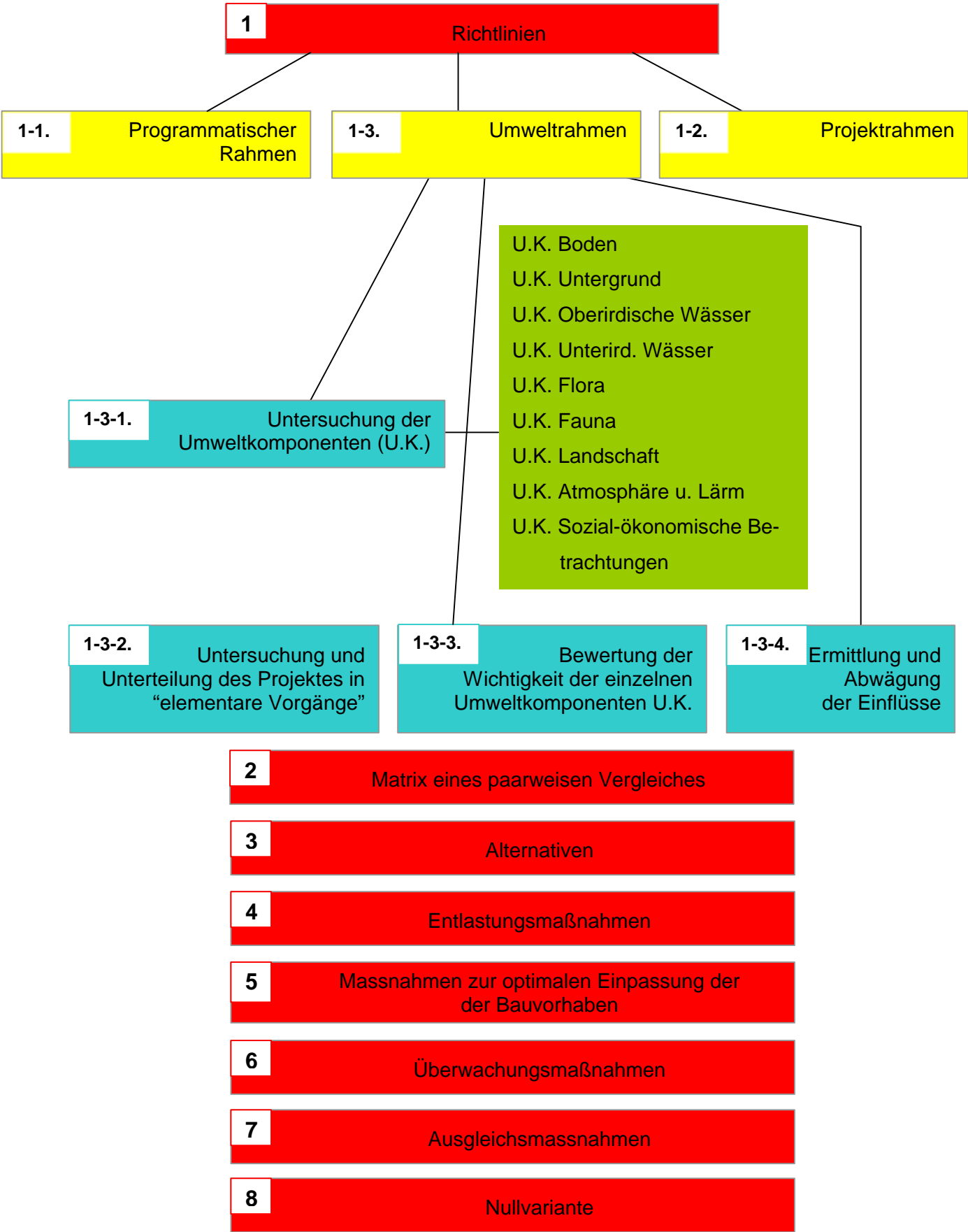
Vorausgeschickt sei, **dass bei der Ausarbeitung der UV - Studie keine Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der geforderten Daten und Unterlagen aufgetreten sind.**

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) Programmatischer 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 SAND IN TAUFERS;
- Landschaftsplan der Gemeinde SAND IN TAUFERS;
- Landesfachplan der Aufstiegsanlagen und Schipisten;
- Gebietsmäßig bezogene Angaben, bereitgestellt unter Internet (Ecobrowser) von der Provinz Bozen;

- Daten über die touristischen Nächtigungen und Bettenanzahlen, von der SPEIKBODEN AG und den verschiedenen Tourismusvereinen des Tauferer Ahrntales;
- Daten über die Fahrten mit den Aufstiegsanlagen im Schigebiet SPEIKBODEN, von der SPEIKBODEN AG;
- Spezifische Fachliteratur zu verschiedene Themen.

Hierbei sei festgestellt, dass im urbanistischen Bauleitplan der Gemeinde SAND IN TAUFERS die geplante, neue Aufstiegsanlage SPEIKBODEN ist bereits im Bauleitplan der Gemeinde eingetragen.

Im Fachplan der Aufstiegsanlagen und Schipisten, Planungsraum n. 13 – *Ahrntal*, Schigebiet n. 13.1 – *Speikboden*, ist die geplante, neue Aufstiegsanlage SPEIKBODEN bei der ersten dreijährigen Überarbeitung des Fachplanes mit einer Förderleistung von 2.400 Pers./h aufgenommen worden (Benennung der Aufstiegsanlage im Fachplan „DRITTELSAND – SPEIKBODEN“).

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.

Laut der von Dr. PLATZER Matthias erstellten Studie über die auf der geplanten, neuen Liftrasse SPEIKBODEN bestehenden Lawinen- und Steinschlaggefahr geht hervor, dass circa 900 m oberhalb der Örtlichkeit MICHLREIS bzw. der Talstation der bestehenden Aufstiegsanlage SPEIKBODEN zwischen der neuen Liftrasse und der bestehenden Forststrasse zur MICHLREISERALM Lawinengefahr besteht und dass deshalb zur Sicherung der Liftrasse und des Rettungssteiges vor Lawinen dort eine ca. 50 m lange Stützverbauung und eine ca. 100 m lange Anbruchsverbauung errichtet werden muss (siehe im Projekt beiliegende Studie).

3.1.2 Ausgangssituation

Geografisch liegt das Schigebiet SPEIKBODEN inmitten des Tauferer Ahrntales. Der Zustieg zum Areal des Skigebietes SPEIKBODEN, welches sich auf der orographisch rechten Seite des Ahrntales von DRITTELSAND in südwestlicher Richtung bis auf ca. 2400 m Mh. erstreckt, befindet sich ca. 2 km nach SAND IN TAUFERS in DRITTELSAND, das sich zwischen Sand in Taufers und Luttach befindet.

Bei der Erschließung des Schigebietes SPEIKBODEN, welches in den Jahren 1970 bis 1973 stattgefunden hat und bei allen darauffolgenden Planungen wurden nicht nur die bestmöglichen technischen Lösungen angestrebt, sondern auch immer auf die Umweltverträglichkeit bzw. auf die möglichen mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen der einzelnen Projekte auf die Umwelt geachtet.

Die Gesellschaft SPEIKBODEN AG beschäftigt derzeit in der Wintersaison 52 Personen, die vorwiegend in Sand in Taufers und Umgebung sesshaft sind. Deshalb ist das Schigebiet SPEIKBODEN für die einheimische Bevölkerung auch als Arbeitsgeber von großer Wichtigkeit. Dies besonders für die Bauern, die in der Nähe des Schigebietes ihre Höfe besitzen und oftmals nur in den Wintermonaten eine Beschäftigung suchen. Generell kann gesagt werden, dass der Tourismus nicht nur Arbeitsplätze bei den Liftbetreibern, sondern auch bei den Gastbetrieben, den Gewerbetreibenden und bei der Landwirtschaft schafft.

In den letzten Jahren hat der Wintertourismus geradezu eine sprunghafte Entwicklung im Tauferer Ahrntal erlebt. Speziell im Schigebiet SPEIKBODEN haben das umfangreiche Angebot, die laufenden technischen Neuerungen und die ständigen Verbesserungen der Infrastrukturen zu einem beträchtlichen Zuwachs an Wintersportlern in diesem Gebiet beigetragen.

Trotzdem darf das Schigebiet SPEIKBODEN nicht stehen bleiben, sondern darauf achten, gegenüber den naheliegenden Schigebieten KRONPLATZ und KLAUSBERG attraktiv und konkurrenzfähig zu bleiben.

Deshalb plant die SPEIKBODEN AG im Jahr 2005 den derzeitigen automatisch kuppelbaren 4-er Sessellift MICHLREIS (Förderleistung 2.400 P/h) und den bereits im Jahre 1984 errichteten automatisch kuppelbaren 3-er Sessellift SPEIKBODEN (Förderleistung 1.800 P/h) durch eine einzige, neue Aufstiegsanlage SPEIKBODEN zu ersetzen. Die geplante neue Aufstiegsanlage ist als automatisch kuppelbare 8-er Kabinenbahn mit einer Personenförderleistung von 2.400 P/h geplant. Dabei soll diese neue Aufstiegsanlage in Zukunft die Funktion als Zubringeranlage d.h. kein Umsteigen mehr in MICHELREIS und Beförderung der Fahrgäste mit mehr Komfort, von DRITTELSAND zum eigentlichen Schigebiet auf den SPEIKBODEN wesentlich besser, als heute die zwei Sessellifte, erfüllen.

3.1.3 Zielsetzungen mit den geplante Bauvorhaben

Die optimale und gute Pistenpräparierung und die Modernisierung der gesamten Aufstiegsanlagen wird von den Schifahrern sehr geschätzt, dies beweist die gute Auslastung der Aufstiegsanlagen und die relativ hohe Besucheranzahl der letzten Wintersaisonen.

In der letzten Wintersaison 2003/04 wurden an den Aufstiegsanlagen des Schigebietes SPEIKBODEN insgesamt ca. 336.000 Ersteintritte gezählt; teilt man diese Zahl durch die Anzahl der Tage einer Wintersaison (ca. 133 Tage), so erhält man eine Anzahl von ca. 2.529 Schifahrern pro Tag im Schigebiet. An Spitzenzeiten (Weihnachten und Fasching) wurden natürlich wesentlich mehr Schifahrer am Tag registriert. Diese Besucherfrequenz wird sich auch durch die Realisierung der geplanten Vorhaben nicht wesentlich ändern, da wie die letzten vier Jahre zeigen, die Besucheranzahl im Schigebiet ziemlich konstant ist. Deshalb möchte man durch die geplanten Vorhaben nicht unbedingt mehr Gäste anlocken, sondern den Besuchern bzw. Wintersportlern ein noch besseres Angebot an modernen Aufstiegsanlagen bieten, um dadurch die derzeitige Gästeanzahl auch in Zukunft halten zu können. Denn nur durch moderne und den Ansprüchen der Schifahrer (mehr Fahrkomfort, höhere Fahrgeschwindigkeit, keine Wartezeiten, usw.) angepasste Aufstiegsanlagen können zu einer Aufwertung des Schigebietes und zur Zufriedenheit der Schifahrer beitragen.

Aufgrund der nicht zu erwartenden höheren Besucheranzahl ist auch nicht zu erwarten, dass sich durch den Bau der neuen Anlage die derzeitige Verkehrs- und Parkplatzsituation im Bereich der Talstation der neuen Anlage SPEIKBODEN wesentlich verändern wird.

Sicherlich sollte die Benützung des bereits gut funktionierenden und relativ gut genutzten Shuttlebusdienstes noch verstärkt werden, um den Verkehr und die Parkplatzsituation beim Einstieg ins Schigebiet in DRITTELSAND reduzieren bzw. verbessern zu können.

3.2 PROJEKTRAHMEN

Ausgehend von den obgenannten Vorbemerkungen und im Hinblick auf eine mögliche Zukunftsentwicklung des Schigebietes SPEIKBODEN beabsichtigt die SPEIKBODEN AG folgende Abänderungen, Ergänzungen und Erweiterungen:

- Verlängerung bzw. Änderung der Liftrasse der Aufstiegsanlage ALM. Der bestehende Sessellift ALM soll bei der Bergstation um ca. 80 m verkürzt und bei der Talstation talwärts um ca. 400 m verlängert werden. Durch die Verkürzung der Anlage im Bereich der derzeitigen Bergstation können in Zukunft die Schifahrer, die von den Schipisten SEENOCK und SONNKLAR kommen, direkt (ohne Umwege und Kreuzung) zur Talstation der Aufstiegsanlage SONNKLAR fahren. Dadurch werden die derzeitigen Kreuzungen vermieden und die Sicherheit der Schifahrer um einiges erhöht. Die derzeitige Stundenleistung von 2.400 P/h der Anlage ALM soll dabei unverändert bleiben;
- Erhöhung der Stundenförderleistung des automatisch kuppelbaren 4-er Sesselliftes SONNKLAR von 1.500 P/h auf 2.000 P/h. Die Anlage ist im Jahre 2000 mit einer Förderkapazität von 1.500 P/h gebaut worden. Auf Grund der attraktiven und sehr stark frequentierten Schipiste, ist es angebracht die Förderleistung der Anlage um 500 P/h auf 2.000 P/h zu erhöhen;
- Erhöhung der Stundenförderleistung des automatisch kuppelbaren 4-er Sesselliftes BERNHARD GLÜCK von 1.640 P/h auf 2.200 P/h. Die Anlage ist im Jahre 1996 mit einer Förderkapazität von 1.500 P/h gebaut worden. Im Jahre 1998 ist die Fahrgeschwindigkeit der Anlage von 4,5 auf 5,0 m/s erhöht und die Förderleistung auf 1.640 P/h gebracht worden. Nachdem im Jahre 2000 die Anlage SONNKLAR gebaut worden ist, wird die Anlage BERNHARD GLÜCK als Verbindungslift zur Anlage SONNKLAR benützt. Aus diesem Grunde ist die Erhöhung der Förderleistung unbedingt erforderlich;
- Geringfügige Änderung und Erweiterung bei der bestehenden Schipiste BERNARD GLÜCK. Diese Schipistenerweiterung hängt mit der Verlängerung der geplanten neuen Aufstiegsanlage ALM zusammen.

Bei den geplanten Vorhaben handelt es sich nicht um die Errichtung von neuen Liftanlagen, sondern um die Umstrukturierung von bereits bestehenden Anlagen und um eine geringfügige Erweiterung einer bestehenden Schipiste.

3.2.1 Kurze technische Beschreibung der geplanten Aufstiegsanlage SPEIKBODEN.

Wie bereits oben erwähnt plant die SPEIKBODEN AG im Jahr 2005 die bestehenden Aufstiegsanlagen MICHLREIS und SPEIKBODEN durch eine neue Aufstiegsanlage SPEIKBODEN mit einer Förderleistung von 2.400 P/h zu ersetzen.

Der bestehende automatisch kuppelbare 4-er Sessellift MICHLREIS, mit einer Förderleistung von 2.400 P/h, hat die Talstation auf einer Meereshöhe von ca. 940 m in der Örtlichkeit DRITTELSAND, unmittelbar neben der bestehenden Staatsstrasse SS 621 zwischen den Dörfern SAND IN TAUFERS und LUTTACH. In der Talstation befindet sich neben der Liftstation auch der Abstellbahnhof für die Unterbringung und Wartung sämtlicher Fahrzeuge der Anlage. Die Bergstation des Sesselliftes, bestehend aus dem Stationsgebäude und der Schaltkabine, befindet sich in der Örtlichkeit MICHLREIS auf einer Meereshöhe von ca. 1.360 m.

Dem bestehenden Sessellift MICHLREIS folgt derzeit als Zubringeranlage (vorwiegende Funktion) die Aufstiegsanlage SPEIKBODEN, ein im Jahre 1984 erbauter automatisch kuppelbaren 3-er Sessellift (einer der ersten kuppelbaren Sessellifte in Südtirol) mit einer Förderleistung von 1.800 P/h. Die Talstation dieses Sesselliftes liegt ca. 30 m bergwärts links neben der Bergstation des Sesselliftes MICHLREIS. Die Bergstation hingegen liegt auf einer Meereshöhe von ca. 1.960 m und besteht, nachdem sich der Sesselabstellbahnhof ebenerdig in der Talstation befindet, aus dem Stationsgebäude und der Schaltkabine.

Die geplante, neue Aufstiegsanlage SPEIKBODEN soll als automatisch kuppelbare Kabinenbahn mit 8-plätzigigen Kabinen errichtet werden. Die Talstation ist in derselben Position, wo sich derzeit die Talstation des Sesselliftes MICHLREIS befindet, geplant; die Bergstation hingegen ist ca. 18 m rechts der bestehenden Bergstation der Aufstiegsanlage SPEIKBODEN vorgesehen.

Die Trasse selbst weicht von den bestehenden Trassen der beiden abzubrechenden Aufstiegsanlagen nur leicht ab, da diese im Bereich der Bergstation MICHLREIS bzw. der bestehenden Talstation SPEIKBODEN einen leichten Bogen macht (der Bogen kann durch leicht schräg stehende Rollenbatterien ohne Probleme und ohne zusätzliche Linienstützen realisiert werden).

Längs der geplanten Liftrasse muss deshalb in den Bereichen, wo die Trasse im Wald verläuft, einige Bäume zur Verbreiterung der bestehenden Liftrassen gefällt werden. Deshalb muss für die neue Liftrasse eine Waldfläche von ca. 0,87 ha gerodet bzw. die großen Bäume gefällt werden.

**Technische Hauptmerkmale der geplanten, neuen Aufstiegsanlage
SPEIKBODEN:**

– Umlenk-Abspannstation im Tal	938,40 m ü.d.Mh.
– Antriebstation am Berg	1960,00 m ü.d.Mh.
– Schräge Länge	2883,52 m
– Höhenunterschied	1021,60 m
– Mittlere Neigung	38,55 %
– Maximale Neigung	81,40 %
– Anzahl der Fahrzeuge	90 Stk.
– Anzahl der Fahrgäste/Fahrzeug	8 Pers.
– Maximale Förderleistung	2.400 Pers./Std.
– Anzahl der Stützen	28
- davon Tragstützen	21
- davon Niederhalterstützen	4
- davon Stützen mit Wechselrollen	3
– Drehrichtung der Anlage	im Uhrzeigersinn
– Verbindung zwischen den beiden Stationen	unterirdisch verlegte Leitungen

In der Talstation wird das rein seilbahntechnische Stationsgebäude des derzeitigen Sesselliftes MICHLREIS abgebrochen und durch das neue Stationsgebäude der geplanten Kabinenbahn ersetzt. Der derzeit für den bestehenden Sessellift genutzte Abstellbahnhof in der Talstation soll in Zukunft als Pistenfahrzeuggarage und als Abstellraum für Schipistenmaterial genutzt werden.

Deshalb bleibt mit Ausnahme des rein seilbahntechnischen Stationsgebäudes des bestehenden Sesselliftes das restliche bestehende Gebäude in der Talstation bestehen bzw. unverändert. Abgebrochen wird auch das derzeitige Kontrollhäuschen in Holzkonstruktion bei den Drehkreuzen des derzeitigen Sesselliftes. Für die Errichtung des neuen Stationsgebäudes der geplanten Anlage sind nur geringfügige Bodensystemisierungsarbeiten erforderlich, um das neue Gelände an die neuen Gegebenheiten anzupassen.

Die Unterbringung und Wartung der gesamten Kabinen bzw. die Errichtung des Abstellbahnhofes der geplanten, neuen Aufstiegsanlage SPEIKBODEN ist in der Bergstation vorgesehen.

An der Bergstation wird die bestehende Anlage SPEIKBODEN zur Gänze abgebrochen und in geringfügig geänderter Position, als freistehende Station, wiedererrichtet. Die Form der neuen Antriebsstation entspricht ihrer technischen Funktion und dementsprechend ist ihr Erscheinungsbild technisch, funktional ausgerichtet. Im Untergeschoss, das vollkommen unterirdisch angeordnet ist und die Abmessungen 30,90 x 17,20 m und eine Raumhöhe von 4,35 m besitzt, ist der Maschinenraum, Lagerräume für Bestandteile der Aufstiegsanlage und Schipisten-Beschneigungsanlage Zubehöre und ein WC für das Dienstpersonal untergebracht.

Im Erdgeschoss befindet sich ein Raum für den Dienstleiter der gesamten Aufstiegsanlagen des Schigebietes, die Schalt- und Komandokabine der Aufstiegsanlage, die mit einer Treppe mit dem Untergeschoss verbunden ist und das Stationsgebäude der Anlage selbst.

Parallel zur Antriebstation an der Bergstation ist der Kabinenbahnhof geplant, der an das Station angedockt wird. Der Kabinenabstellbahnhof wird auf das bestehende Sockelgeschoss des Sesselmagazins SEENOCK aufgesetzt. Der Bahnhof, der eine rechteckige Form besitzt, hat die Abmessungen ca. 20,40 x 43,80 m und eine Raumhöhe von 7,00 m.

Die Fundamente, Mauern, Träger und Decken des Untergeschosses des Stationsgebäudes werden in Stahlbeton errichtet.

Der Abstellbahnhof, der in Stahlskelettbauweise ausgeführt wird, wird mit horizontal gegliederten Wellblechpaneelen abgedeckt. Durch großräumige, horizontale verlaufende Glasbänder wird der Baukörper leicht und transparent gemacht.

Durch den Bau der neuen Aufstiegsanlage SPEIKBODEN bzw. durch den Abbruch der bestehenden Aufstiegsanlagen MICHLREIS und SPEIKBODEN wird demnach auch der bestehende Abstellbahnhof in der Talstation der Aufstiegsanlage SPEIKBODEN abgebrochen, sodass in der Örtlichkeit MICHLREIS in Zukunft mit Ausnahme der Linienstützen der neuen Aufstiegsanlage sich keine Baulichkeiten einer Liftstation mehr befinden.

Das Gelände in der Linie weist einen regelmäßigen Verlauf auf, sodass mit Ausnahme der Stützenfundamente (Stahlbeton) und der verzinkten Linienstützen keine weiteren Kunstbauten auf der Linie errichtet werden müssen.

Wie bereits weiter vorne beschrieben, muss circa 900 m oberhalb der Örtlichkeit MICHLREIS bzw. der Talstation der bestehenden Aufstiegsanlage SPEIKBODEN zwischen der neuen Liftrasse und der bestehenden Forststrasse zur MICHLREISERALM eine Lawinenschutzverbauung (50 m Stützverbauung und 100 m Anbruchsverbauung) zur Sicherung der Liftrasse und des Rettungssteiges vor Lawinen errichtet werden.

Parallel zur Liftrasse bzw. in der Seilbahnachse werden neue Elektro-, Telefon- und Signalkabel und das Erdungsseil für die Verbindung beider Stationen im Erdreich verlegt.

Die Erdbewegungsarbeiten bzw. die Modellierung des derzeitigen Geländes sind in der Bergstation aufgrund des neu zu errichtenden Stationsgebäudes (vollkommen unterirdisches Untergeschoss) am größten. Dabei sind ca. 3.200 m³ Materialaushub und ca. 3.200 m³ Materialaufschüttung vorgesehen. Das ganze überschüssige Aushubmaterial des Untergeschosses wird neben der Bergstation in einer Mulde unmittelbar neben der bestehenden Zufahrtsstraße zur Bergstation endgelagert. Diese Aufschüttungszone hat ein Ausmaß von ca. 3.915 m².

In der Talstation sind kaum Erdbewegungsarbeiten, bzw. nur die notwendigen Aushub- und Auffüllungsarbeiten für die Errichtung der Stationsfundamente notwendig; es fällt auch kein überschüssiges Aushubmaterial an.

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

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

Die bestehenden Stahlbeton-Bauwerke in der Tal- und Bergstation und in der Örtlichkeit MICHLREIS, sowie die der Linienstützenfundamente werden mit gewöhnlichen Arbeitsmaschinen abgebrochen und in einer autorisierten Deponie endgelagert.

In der Bergstation besteht bereits eine Schmutzwasserleitung, die im Jahre 1989 von der Bergstation SPEIKBODEN bis zur Talstation in DRITTELSAND geführt und dort an die bestehende öffentliche Schmutzwasserleitung angeschlossen wurde, sodass das neue Stationsgebäude mit ihren sanitären Einrichtungen an diese angeschlossen werden kann.

Auch die derzeitige Talstation ist bereits an die öffentliche Schmutzwasserleitung angeschlossen, sodass auch die neue Anlage an diese angeschlossen werden kann.

Weiters ist sei es in der Berg- als auch in der Talstation bereits eine Ölabscheideranlage installiert, an die die Tankstellen, Pistenfahrzeuggaragen und Waschräume angeschlossen sind und die Aufgabe hat, das verschmutzten Abwasser von Ölen und Fetten vorzureinigen. Beide Ölabscheideranlagen sind kollaudiert und voll funktionstüchtig. Deshalb muss für die neue Aufstiegsanlage (es braucht nur der Maschinenraum und der neue Waschraum in der Bergstation an die bestehende Ölabscheideranlage angeschlossen werden) keine neue Ölabscheideranlage in der Bergstation eingebaut werden.

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 SPEIKBODEN, dargestellt.

3.3.3.1 U.K. Boden (* *)

Erdbewegungsarbeiten
(- -) Die Erdbewegungsarbeiten sind entlang der Linie gering, bedeutender sind aber jene in der Bergstation und im Bereich der geplanten Aufschüttungszone.
Zufahrtstrassen
(-) Da die betroffene Liftrasse schon von mehreren Zufahrtstrassen gequert wird, ist nur in limitierten Bereichen eine Provisorische Zufahrtstrasse während der Baufase vorgesehen
Morphologische Veränderung
(-) Neben der Bergstation, in einer Mulde entlang der bestehenden Zufahrtsstraße zur Bergstation, wird das Aushubmaterial des neuen Stationsgebäudes der Bergstation gelagert und nach durchgeführten Geländemodellierungen wieder mit der ursprünglichen Humusschicht abgedeckt.

3.3.3.2 U.K. Untergrund (* *)

Gründungen
(- -) Die für die geplante Aufstiegsanlage zu errichtenden Bauwerke werden auf tragfähigem Boden errichtet, sodass die anfallenden Belastungen ohne Probleme aufgenommen werden können.
Stabilität des Hanges
(-) Im gesamten Hang konnten keine Anzeichen für größere Hangbewegungen, Erdbeben oder Erosionen festgestellt werden.

3.3.3.3 U.K. Oberirdische Wässer (*)

Änderung Oberflächenabfluss
(-) Es ist kein Einfluss auf die Oberirdischen Gewässer zu erwarten

3.3.3.4 U.K. Unterirdische Wässer (*)

Veränderung des unterirdischen Wasserhaushaltes

(-) Im Bereich der Linienstütze Nr. 4 kann oberflächliches Bergwasser angeschnitten werden. Dieses soll mittels Dränagen gesammelt und vom Stützenfundament fachgerechte abgeleitet werden.

3.3.3.5 U.K. Flora (* *)

Beseitigung der Vegetation

(-) Die bestehende Schneise der Aufstiegsanlage wird nicht oder nur an wenigen Punkten geringfügig erweitert, die Länge bleibt gleich, sodass keine nennenswerten Einbußen bzw. Qualitätsumwandlungen an Lebensräumen erfolgen.

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 (* *)

Morphologische Veränderungen im Detail

(- -) In der Bergstation wird das Landschaftsbild durch den geplanten Neubau

des Stationsgebäudes und des oberirdischen Abstellbahnhofes mit anschließender Anpassung des angrenzenden Geländes beträchtlich verändert.
Sichtbarkeit der Anlagen
(- - -) Der heutige Zustand des landschaftlichen Umfeldes wird sich durch den Bau der geplanten, neuen Aufstiegsanlage bei der Liftrasse und bei der Talstation kaum ändern. In der Talstation wird neben dem rein seilbahntechnischen Stationsgebäude kein zusätzliches Gebäude errichtet; in der Bergstation hingegen wird das bestehende seilbahntechnische Stationsgebäude total abgerissen und durch das neue seilbahntechnische Stationsgebäude mit angrenzendem Abstellbahnhof ersetzt. Das neue Stationsgebäude und der daneben stehende Abstellbahnhof ist oberirdisch angeordnet, sodass sich die Größe der sichtbaren Baustruktur in Bezug auf das heutige Stationsgebäude erheblich ändert.

3.3.3.8 U.K. Atmosphäre und Lärm (*)

Atmosphäre
(0) Die Auswirkungen auf die Atmosphäre, abgesehen bei der Baufase, bleiben unverändert d.h. weder besser, noch verschlechtert.
Lärm
(0) Das für die Komponente Atmosphäre besagte, gilt auch für die Umweltkomponente Lärm.

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

Ökonomischer Aufschwung
(+ +) Die Ersetzung zweier bzw. zumindest einer technisch überholten Aufstiegsanlage 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 Matrizen der paarweisen Gegenüberstellung

In den Matrizen 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 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.

Matrize der paarweisen Gegenüberstellung: Aufstiegsanlage SPEIKBODEN

KOMPONENTEN	Wichtigkeit	Aushub	Gelände- instabilität	Gründungen	Zufahrtswege	Änderung Oberflächen- abfluß	Veränderung unterird. Wässer	Rodung
Boden	**	--			- / (0)			
Untergrund	**		-	--				
Oberirdische Wässer	*					0		
Unterirdische Wässer	**	-	-- / (-)				-	
Flora	**				-			-
Fauna	**							-
Landschaft	**	-						
Atmosphäre und Lärm	*	-						
Sozial - ökonomische Aspekt	**							
		75	25	50	50	100	100	100
NACH DER VERMINDERUNG			100		50			

KOMPONENTEN	Wichtigkeit	Morphologische Veränderungen	Sichtbarkeit der Bauwerke	Atmosphäre	Lärm	Ökonomische Vorteile											
Boden	**	-															
Untergrund	**																
Oberirdische Wässer	*	-															
Unterirdische Wässer	**	-															
Flora	**																
Fauna	**				-												
Landschaft	**	--	--														
Atmosphäre und Lärm	*			0	0												
Sozial – ökon. Aspekt	**					++											
		75	25		100						50					100	
NACH DER VERMINDERUNG																	

4 ALTERNATIVEN

Für die geplante Aufstiegsanlage SPEIKBODEN wurden alternative Trassenführungen ausgeschlossen, da diese die Funktion der bereits bestehenden Aufstiegsanlagen MICHLREIS und SPEIKBODEN mit den dazugehörigen bestehenden Schipisten übernehmen soll und nicht für die Erschließung neuer Pistenfläche in unberührtem Gebiet vorgesehen ist.

Die Lage und Form der Tal- und Bergstation der neuen Anlage wurde so gewählt, dass sich das derzeit bestehende Landschaft im Bereich der Stationsgebäude möglichst wenig ändert und dass die Errichtung des neuen Abstellbahnhofes in der Bergstation auf dem bestehenden Gebäude (Abstellbahnhof der bestehenden Aufstiegsanlage SEENOCK) ermöglicht wird, da eine unterirdische Anordnung dieses Bahnhofes aus Platz- und funktionellen Gründen nicht möglich war. Durch diese Anordnung und Wahl des Standortes, in besondern der Bergstation, kann auch ein optimaler Anschluss an die bestehenden Strukturen des Wintereschgebietes gewährleistet werden.

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 Gelände keine Materialbruchstelle durch die von den Erdbewegungsarbeiten entstandene Materialauflockerung hervorzurufen, müssen bei den Baugruben entsprechende Stützbauten 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 des Seiles 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 SPEIKBODEN wurden verschiedene Maßnahmen zur optimalen Einfügung des Bauvorhabens in den Naturraum beachtet.

Nachfolgend werden die Bedeutendsten angeführt:

- Wahl der Liftentrassenführung nach dem derzeitigem Verlauf der bestehenden Aufstiegsanlagen, um dadurch die Rodungsarbeiten auf das Geringste zu beschränken. Einige Bereiche werden von den Rodungsarbeiten nur gering bzw. gar nicht betroffen.

- Unterirdische Anordnung eines Teils des geplanten Gebäudes in der Bergstation der Aufstiegsanlage;
- Reduzierung der Anzahl der Linienstützen auf das Notwendigste (Reduzierung von derzeit 37 auf zukünftig 28).
- Unterirdische Verlegung sämtliche Telephon-, Strom- und Signalleitungen der Liftanlage für die Verbindung beider Stationen.

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

7 ÜBERWACHUNGSMAßNAHMEN

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 beiden Stationen als auch im Bereich der bewohnten Häusern, die sich entlang der Linie befinden, überprüfen zu können.

8 AUSGLEICHSMASSENNAHMEN

In Bezug auf die Größe der geplanten Bauvorhaben, bzw. in Bezug auf die Eingriffe und Auswirkungen in und auf die Natur, wurden in Zusammenarbeit mit der örtlichen Forststation geeignete Ausgleichsmaßnahmen zum Projekt ausgearbeitet.

Dabei ist gedacht jene Fläche der bestehenden Liftrassen wieder aufzuforsten, die von der gewählten, neuen Liftrasse nicht mehr benötigt wird. Dabei handelt es sich um eine Fläche von ca. 0,88 ha.

Weiters möchte man zusammen mit der Forstbehörde aufgelassene oder sich nicht mehr in einem guten Zustand befindende Wanderwege 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 SPEIKBODEN untersucht.

In den vergangenen Jahren hat der Wintertourismus allgemein einen bedeutenden Aufschwung erlebt. Auch im Schigebiet SPEIKBODEN haben das umfangreiche Angebot, die laufenden technischen Neuerungen und die ständigen Verbesserungen der Infrastrukturen zu einem leichten bis mittelmäßigen Zuwachs an Wintersportlern in diesem Gebiet beigetragen.

Trotzdem darf das Schigebiet SPEIKBODEN nicht stehen bleiben, sondern muss darauf achten, gegenüber anderen Schigebieten attraktiv und konkurrenzfähig zu bleiben.

Mit der Ersetzung des automatisch kuppelbaren 4-er Sesselliftes MICHLREIS und des bereits im Jahre 1984 errichteten automatisch kuppelbaren 3-er Sesselliftes SPEIK-BODEN durch eine neue automatisch kuppelbare Kabinen-Einseilumlaufbahn mit 8-plätzig Kabinen und eine Förderleistung von 2.400 P/h soll die Funktion der Aufstiegsanlage als Verbindungs- und Zubringeranlage zwischen der Ortschaft DRITTELSAND und der sogenannten Bergstation wesentlich verbessert werden.

Vor allem eine angepasste Förderleistung der Anlage (die derzeitige Anlage SPEIKBODEN besitzt nur eine Förderleistung von 1.800 P/h), die einen kontinuierlichen Fluss der Fahrgäste in der Talstation gewährleistet bzw. die Wartezeiten beim Einstieg reduziert, steigert die Attraktivität des Schigebietes und kommt den heutigen hohen Ansprüchen der Schifahrer und Liftbenutzer entgegen.

Bezugnehmend auf die Vertretbarkeit des geplanten Bauvorhabens im Hinblick auf die Umwelt, bzw. auf die Größe des Eingriffes in die Naturlandschaft und der Veränderung des Landschaftsbildes darf für die geplante, neue Bergstation samt oberirdischen Abstellbahnhof ein gewisser negativer Aspekt, welcher sich auf irreversible Weise im größten Ausmaß auf das Landschaftsbild auswirkt, nicht unbenannt bleiben.

Bei der Ausarbeitung des Projektes hat man zwar versucht, den Abstellbahnhof unter-irdisch anzuordnen, ist jedoch aufgrund des reduzierten Platzangebotes (verfügbarer Platz nur zwischen den bereits bestehenden halbunterirdischen Gebäuden) und der Notwendigkeit für die Beförderung der Fahrzeuge von der Station in den Abstellbahnhof und umgekehrt einen Schrägaufzug errichten zu müssen, der dann die Zu- und Abgänge der Fahrgäste beeinträchtigt hätte, gescheitert.

Die neue Liftrasse weicht von den bestehenden Liftrassen der abzubrechenden Aufstiegsanlagen MICHLREIS und SPEIKBODEN nur leicht ab, da diese im Bereich der Örtlichkeit MICHLREIS einen leichten Bogen macht. Deshalb muss für die neue Liftrasse nur eine Fläche von ca. 0,87 ha Wald geschlagen werden. Gleichzeitig kann jedoch in den Bereichen wo die bestehenden Liftrassen von der geplanten, neuen Liftrasse abweichen in etwa die gleiche Waldfläche wieder aufgeforstet werden (ca. 0,88 ha).

Bei sorgfältiger Verwirklichung des geplanten Bauvorhabens sind keine größeren negativen Auswirkungen auf den Mensch und Boden, auf die Flora und Fauna und auf die Naturlandschaft zu erwarten.

Die Null-Variante des geplanten Bauvorhabens, d.h. die Nichterrichtung der geplanten Aufstiegsanlage SPEIKBODEN, würde zwar die derzeitige landschaftliche und soziale Situation unverändert belassen, gleichzeitig jedoch kurz- und langfristig die Konkurrenzfähigkeit des bestehenden Schigebietes SPEIKBODEN wesentlich beeinträchtigen. Durch die ständige Weiterentwicklung bzw. Verbesserung des Schigebietes kann dieses mit Sicherheit an Attraktivität gewinnen und dadurch auch für die Zukunft gerüstet sein.