

Bauherr/ Committente

**SEILBAHNEN ST. VIGIL IN ENNEBERG AG
FUNIVIE SAN VIGILIO DI MAREBBE SPA**

39030 St. Vigil in Enneberg
Str. Plan de Coronas Nr. 38
Telefon: 0474/501131
e-Mail: info@funivi.it

39030 San Vigilio di Marebbe
Via Plan de Coronas n. 38
Telefax: 0474/501546



Der Bauherr / Il committente

Projekt

Progetto

EINREICHPROJEKT

Abbruch und Wiederaufbau der Aufstiegsanlage RARA, Erweiterung der Skipiste RARA I und Errichtung der neuen Skipiste RARA II

PROGETTO DEFINITIVO

Demolizione e ricostruzione dell'impianto di risalita RARA, ampliamento della pista da sci RARA I e costruzione della nuova pista da sci RARA II

Inhalt

Contenuto

ALLGEMEINE BERICHTE

- UVS-Screening

RELAZIONI GENERALI

- VIA-Screening



DR. ING. ERWIN GASSER

VIA · MICHAEL PACHER · STR 11
39031 BRUNECK · BRUNICO (BZ)

TEL 0039 0474 551679 · MOBIL · CELL 0039 335 6784366

FAX 0039 0474 537724 · INFO@GASSER-INGENIEUR.IT

WWW.GASSER-INGENIEUR.IT

Der Projektant / Il progettista

Datum data	Projektleiter capo progetto	Bearbeiter elaboratore	Prüfer controllore	Freigabe approvazione	Projektnummer numero progetto
Dez. 2017	P. Verginer	UGIS	-	E. Gasser	032/2017
Datum data	Bearbeiter elaboratore	Rev. rev.	Art der Änderung tipo di modifica		Plannummer/ Index numero piano/ indice
					EPO.5 REV 0

**AUTONOME PROVINZ BOZEN
GEMEINDE ENNEBERG**

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

**ABBRUCH UND WIEDERAUFBAU DER
AUFSTIEGSANLAGE RARA, ERWEITERUNG DER SKIPISTE
RARA I UND ERRICHTUNG DER NEUEN SKIPISTE RARA II**



AUFTRAGGEBER
SEILBAHNEN ST. VIGIL IN ENNEBERG
AG
39030 ST. VIGIL IN ENNEBERG
STR. PLAN DE CORONES NR. 38
TEL: 0474/501131
E-MAIL: INFO@FUNIVI.IT

AUFTRAGNEHMER
STEFAN GASSER
39042 BRIXEN
KÖSTLANSTRASSE 119A
TELEFON: 0472/971052
E-MAIL: INFO@UMWELT-GIS.IT

AUSGEARBEITET
STEFAN GASSER

UMWELT GIS
LANDSCHAFTSPLANUNG UND GEOINFORMATION
PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA E GEOINFORMAZIONE

DATUM
BRIXEN 25.01.2018

Inhalt

1	Beschreibung des Projektes	4
1.1	Zielsetzung	6
1.2	Skizonenbewertung lt. Fachplan der Aufstiegsanlagen und Skipisten	6
1.3	Eintragung in das Register der Skipisten und Liftanlagen	11
1.4	Vergleich des Bauvorhabens mit dem Bauleitplan und dem Landschaftsplan der Gemeinde Ahrntal	12
1.5	Grösse des Projektes	13
1.5.1	Zusammenfassung der technischen Hauptmerkmale	14
1.6	Kumulierung mit anderen Projekten.....	15
1.7	Nutzung der natürlichen Ressourcen.....	15
1.7.1	Boden	15
1.7.2	Wasser.....	16
1.7.3	Biologische Vielfalt.....	18
1.8	Abfallerzeugung	18
1.9	Umweltverschmutzung und Belästigungen.....	18
1.9.1	Luftverschmutzung	19
1.9.2	Lärmbelastung	19
1.9.3	Verschmutzung von Wasser / Boden	20
1.10	Risiken schwerer Unfälle und/oder von Katastrophen, die für das betroffene Projekt relevant sind, Einschliesslich durch den Klimawandel bedingte Risiken.....	20
1.10.1	Unfälle.....	20
1.10.2	Katastrophen durch Naturgefahren	20
1.10.3	Durch den Klimawandel bedingte Risiken	22
1.11	Risiken für die menschliche Gesundheit (Wasserverunreinigung, Luftverschmutzung).....	22
2	Standort des Projektes.....	22
2.1	Bestehende Landnutzung	23
2.2	Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebiets ...	24
2.3	Belastbarkeit der Natur unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete	25
2.3.1	Bergregionen	25

2.3.2	Waldgebiete	26
3	Merkmale der potenziellen Auswirkungen	26
3.1	Art und Ausmass der Auswirkungen (Geografisches Gebiet und Bevölkerung)	26
3.2	Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen	27
3.3	Schwere und Komplexität der Auswirkungen	27
3.4	Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen.....	29
3.5	Von den Auswirkungen betroffene Personen	29
3.6	Erwarteter Eintrittszeitpunkt, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen	30
3.7	Möglichkeit die Auswirkungen wirksam zu verringern	31
3.7.1	Boden und Untergrund	31
3.7.2	Flora.....	31
3.7.3	Fauna.....	31
3.7.4	Landschaft	32
3.7.5	Ausgleichsmaßnahmen	32
4	Schlussfolgerung.....	35

Die Inhalte der Vorstudie lehnen sich an die Europäische Richtlinie 2011/92/EU ANHANG III an und wurden mit den Vorgaben des Amtes für Umweltverträglichkeit in Bozen abgeglichen
http://umwelt.provinz.bz.it/downloads/01_Inhalte_Vorstudie_Kriterien_Screening_2017_11_16.pdf

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Verortung und Ausmaß des gegenständlichen Projektes am Furkelpass im Skigebiet Kronplatz.....	5
Abbildung 2: Auszug aus dem BLP der Gemeinde Enneberg	12
Abbildung 3: Auszug aus dem Landschaftsplan der Gemeinde Enneberg.....	13
Abbildung 4: Verortung des Eingriffsgebietes am Furkelsattel	23
Abbildung 5: Auszug aus der Realnutzungskarte für das Untersuchungsgebiet am Furkelpass im Skigebiet Kronplatz.....	24
Abbildung 6: orange = neu zu errichtender Weidezaun auf der Welschellener Alm.....	32

Abbildung 7: Übersicht zu den vorgeschlagenen Entstrauchungsmaßnahmen auf der Welschellener Alm.....	33
Abbildung 8: Übersicht zum Weg Nr. 3 im Bereich des Furkelsattels.....	34
Tabelle 1: Wasserkonzessionen zur Beschneigung - SEILBAHNEN ST. VIGIL IN ENNEBERG AG	17
Tabelle 2: Standorte der Wasserspeicherung	17
Tabelle 3: Kennzahlen zur technischen Beschneigung	17
Tabelle 4: Erwarteter Eintrittszeitpunkt, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen.....	30

1 BESCHREIBUNG DES PROJEKTES

Die SEILBAHNEN ST. VIGIL IN ENNEBERG AG betreibt bereits seit Jahren die fünf Aufstiegsanlagen RUIS, COSTA, RARA, PRE DA PERES und MIARA-COL TORON und die zu den Liftanlagen gehörenden Skipisten auf der St. Vigiler-Seite des Skigebietes KRONPLATZ sowie die drei Aufstiegsanlagen PEDAGÀ, PIZ DE PLAIES und CIANROSS mit dazugehörigen Skipisten im Skigebiet ST. VIGIL-PIZ DE PLAIES, das sich auf der orografisch linken Seite des RAUHBACHES und auf dem nach Nord- Ost gerichteten Hang von ST. VIGIL befindet.

Von der SEILBAHNEN ST. VIGIL I. E. AG werden insgesamt ca. 108,37 ha Skipistenfläche betrieben. Durch die Modernisierung und Potenzierung der Aufstiegsanlagen wurde die St. Vigiler-Seite des KRONPLATZES in den letzten 20 Jahren erheblich aufgewertet und die in der Vergangenheit langen Wartezeiten an den veralteten und vor allem leistungsschwachen Aufstiegsanlagen abgebaut. Auch der Fahrkomfort und das Angebot für die Fahrgäste konnte durch die neuen Liftanlagen permanent verbessert und gesteigert werden. Auch die Skipisten und deren Beschneiungsanlage wurden in den letzten Jahren permanent erweitert, verbessert und modernisiert bzw. automatisiert. Durch die jetzt zur Gänze automatisierte Beschneiungsanlage können die gesamten Skipisten in den Wintersaisons technisch beschneit und somit immer bestens präpariert werden, wodurch den Skifahrern optimale Pistenverhältnisse bereits bei Saisonsbeginn geboten werden können.

Nachfolgender Bericht dokumentiert die Untersuchung zur geplanten Ersetzung des bestehenden 4er-Sesselliftes *Rara* durch eine neue Kabinenbahn mit 10 Sitzplätzen sowie die Errichtung der neuen Skipiste *Rara II* im Skigebiet KRONPLATZ, südlich des Furkelpass. Ferner beinhaltet das gegenständliche Projekt zwei punktuelle, laterale Erweiterungen der bestehenden Piste *Rara I*, den Rückbau eines kleinen Pistenbereiches nahe der bestehenden Bergstation, die laterale Erweiterung des Skiweges *Rara* sowie eine kleine laterale Erweiterung der Skipiste *Pre de Peres*.

Lagebeziehungen und Ausmaß der Erweiterungen und Neuerrichtung sind der nachfolgenden Übersichtskarte zu entnehmen. Die neue Aufstiegsanlage ist als automatisch Kuppelbare 10er Kabinenbahn, mit einer Förderleistung von 2.700 P/h geplant. Die Gesamtlänge der Trasse erhöht sich geringfügig von bislang ca. 515 m auf etwa 551 m. Die geplante Talstation soll auf einer Höhe von 1.698,5 m ü. d. M., etwa 50 m westlich der bestehenden Talstation errichtet werden, während die neue Bergstation auf etwa 1.842 m ü. d. M. ca. 50 m östlich der bestehenden Station entstehen soll. Die geplante Skipiste *Rara II* erstreckt sich über eine Länge von ca. 550 m und beansprucht dabei eine Fläche von ca. 3,63 ha, welche aktuell zum stark überwiegenden Teil von mehr oder weniger dichtem subalpinen Fichtenwald bestanden wird. Die geplanten Erweiterungen an der bestehenden Piste *Rara I* umfassen eine Gesamtfläche von ca. 1,26 ha. Demgegenüber steht ein Pistenrückbau im Bereich der Talstation im Ausmaß von etwa 0,25 ha. Auch der bestehende Verbindungs-Skiweg zwischen den bestehenden Pisten *Pre da Peres* und *Rara I* soll auf seiner gesamten Länge um 1 bis maximal 5 Meter verbreitert werden. Aktuell beschränkt sich die Piste auf die Breite des bestehenden Forstweges.

Um den hohen Anforderungen der heutigen Kundschaft gerecht zu werden und die Attraktivität des Skigebietes weiter zu steigern, plant die Betreibergesellschaft SEILBAHNEN ST. VIGIL IN ENNEBERG die nachfolgend beschriebenen Investitionen zu tätigen.

Aufstiegsanlagen:

- Aufstiegsanlage *Rara* (automatisch kuppelbare 10er Kabinenbahn; 2.700 P/h; 5,0 m/s)

Pistenerweiterungen:

- *Rara I* (1,26 ha) [inkl. Erweiterung *Pre da Peres*]
- *Rara II* (3,63 ha) + Beschneiungsanlage
- *Verbindungs-Skiweg* (Verbreiterung um 1-5 m beiderseits über die gesamte Länge)



Abbildung 1: Verortung und Ausmaß des gegenständlichen Projektes am Furkelpass im Skigebiet Kronplatz

1.1 ZIELSETZUNG

Durch die Ersetzung des derzeit fixgeklemmten 4-Sesselliftes RARA durch eine moderne automatisch kuppelbare Umlaufbahn mit 10-er Kabinen, der geplanten Erweiterung der Skipiste RARA I und der Errichtung der Skipiste RARA II soll das Skigebiet KRONPLATZ/St. Vigiler Seite weiter modernisiert, aufgewertet und attraktiver gestaltet werden. Die Erweiterung bzw. Errichtung der Skipisten und der Bau der Kabinenbahn machen das Skigebiet KRONPLATZ/St. Vigiler Seite südlich des Furkelpasses wesentlich attraktiver, sei es für die geübten wie für die weniger geübten Skifahrer.

Der derzeitige fixgeklemmte 4-Sessellift RARA wurde im Jahr 1989 gebaut. Nachdem aber die Skifahrer immer höhere Ansprüche an ein Skigebiet stellen d.h. hoher Fahrkomfort und geringe Warte- und Fahrzeit an den Lifтанlagen, ist in dieser Hinsicht der derzeit fixgeklemmte 4-er Sessellift erneuerungsbedürftig.

Deshalb ist es erforderlich den derzeitigen Sessellift RARA durch eine moderne automatisch kuppelbare Einseilumlaufbahn mit 10-er Kabinen zu ersetzen. Dadurch verkürzt sich die Fahrzeit auf ca. die Hälfte und durch die gewählte Ausbau-Förderleistung von bis zu 2.700 P/h verkürzen sich auch die Wartezeiten in den Spitzenstunden bei starkem Andrang in der Talstation. Wesentlicher Vorteil ist jedoch der deutlich höhere Fahrkomfort und Sicherheit für die Fahrgäste mit der geplanten Kabinenbahn.

Die Änderungen bzw. neuen Investitionen tragen dazu bei, dass auch der Teil des Skigebietes KRONPLATZ südlich des Furkelpasses an Attraktivität gewinnt. Es handelt sich bei den betroffenen Skipisten um ideales Skigelände. Deshalb ist nicht zuletzt die neue, komfortable Aufstiegsanlage der Schlüssel zum Erfolg indem sie sicherlich einen Anstieg an Wiederholungsfahrten bringen wird.

1.2 SKIZONENBEWERTUNG LT. FACHPLAN DER AUFSTIEGSANLAGEN UND SKIPISTEN

Die Skizonen werden im neuen Fachplan der Aufstiegsanlagen und Skipisten gemäß BLR 1545 vom 16.12.2014 anhand eines Kivat- Diagrammes bewertet. Dazu werden die einzelnen Teilbereiche anhand einer Ampeltabelle bewertet und diese Ergebnisse im Kivat-Diagramm zusammengefasst. Es folgt der Auszug aus dem Fachplan.

Planungsraum

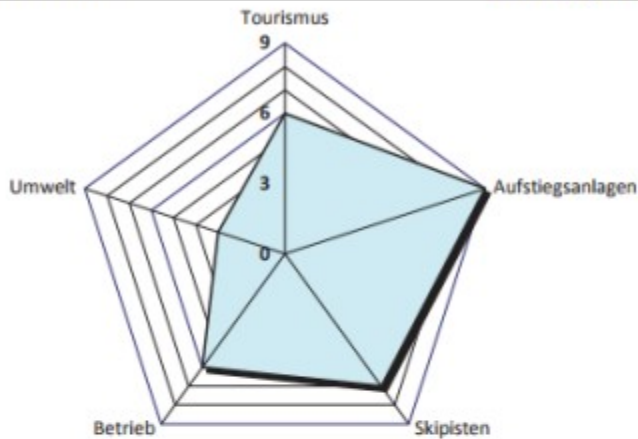
Zonenkodex

Name der Skizzone

14

01

Kronplatz



Gemeinde/n

Systemgebiet

Fläche

Fläche bis 1.200 Hm, zw. 1.200 u. 1.600, ü. 1.600

Höhe üdM (min./max.)

Ausrichtung

Bruneck, Olang, Enneberg, St. Lorenzen, Percha

Kronplatz

1.602,3 ha

14,0% • 25,4% • 60,6%

904 / 2.276 m

überwiegend Ost- Südosthänge

Aufstiegsanlagen und Skipisten

Anzahl und Länge exist. Anlagen (FP 2010)

21 • 31.009 m

Anzahl und Länge exist.+gepl. Anlagen (FP 2010)

23 • 36.385 m

Fläche exist. Skipisten (FP 1999 und 2010)

307,6 Ha bzw. 326,8 Ha

Fläche exist.+gepl. Skipisten (FP 1999 und 2010)

350,4 Ha bzw. 391,5 Ha

Verhältnis exist. Skipisten/Fläche

20,5 %

Gesamtförderleistung exist. Anlagen (FP 2010)

50.770 p/h

Kategorie

große Skizzone

Entwicklung FP 1999/FP 2010 exist. Anlagen

+ 7.317 p/h (+16,8%)

<i>Entwicklung FP 1999/FP 2010 exist. Skipisten</i>	+ 19,2 Ha (+6,2%)
<i>Beförderte Personen 1988-2000-2011</i>	11.734.310 – 14.550.970 (+24,0%) – 16.899.200 (+44,0%)
<i>Auslastung WS 2011/2012</i>	26,9% (Rang 9 von 31)
<i>Attraktivität der Anlagen (Jahr 2012)</i>	97,2 (Rang 2 von 42)
<i>Skipistenvielfalt</i>	blau: 24 • rot: 14 • schwarz: 5
<i>Energieverbrauch pro Person (kW/h)</i>	1,18 (Rang 16 von 28) (Kronplatz+St. Vigil)
<i>Anzahl Schneekanonen/ha Pistenfläche</i>	1,02 (Rang 10 von 31) (Kronplatz+St. Vigil)
<i>Kapazität Speicherbecken/Beschneite Fläche (m³/ha)</i>	493,5 m³/ha (Rang 11 von 31)
Natur, Landschaft, Umwelt	
<i>Natura 2000</i>	Naturpark „Fanes-Sennes-Prags“ in unmittelbarer Nähe (< 500m)
<i>Naturparke</i>	Naturpark „Fanes-Sennes-Prags“ in unmittelbarer Nähe (< 500m)
<i>Nationalpark Stilfserjoch</i>	nicht betroffen
<i>UNESCO Gebiete</i>	„Nördliche Dolomiten“ in unmittelbarer Nähe (< 500m)
<i>Biotope</i>	4, u.a. „Rienzau-Percha“, „Reipertingermoos“
<i>Naturdenkmäler</i>	6, „Ruper Seeb“, „Chivaimoos“, „Linde beim Hotel Mühlgarten“, „Eine Linde bei den Moar Höfen“
<i>Landschaftsschutzgebiete</i>	1 Bannzone, 39 Gebiete mit besonderer landschaftlicher Bindung
<i>Gewässer</i>	31, u.a. „Reischacherbach“, „Rienzfluss“, „Furkelbach“
<i>Quellen</i>	42, davon 1 Trinkwasserquelle
<i>Speicherbecken</i>	27
<i>Gewässerschutz</i>	14 TWSG ohne Schutzplan
<i>Feuchtgebiete</i>	3 (Nr. 3.3.5, 3.3.13, 3.3.28)
<i>Wald gemäß Bauleitplan</i>	ca. 1.073 ha (67,2% der Skizone)
<i>Gebiete mit Denkmalschutz gemäß Bauleitplan</i>	1 (Code Nr. 1015107)
Sozioökonomische Aspekte	
<i>Konsortium</i>	Dolomiti Superski
<i>Rodelbahnen</i>	Ca. 67 km (Kronplatz Umgebung)
<i>Langlaufloipen</i>	Ca. 37 Km
<i>Skischulen und Skilehrer</i>	9 – 85 (Kronplatz, etc.)
<i>Snowparks</i>	2 (Easy Park, Jip Park)
<i>Kindereinrichtung/Skigarten</i>	ja
<i>Sonstige Einrichtungen</i>	Nachtskilauf

<i>Entfernung zur nächstgelegenen Skizone</i>	St. Vigil ca. 1 Km
<i>Gebiet gem. DLH 55/2007</i>	Touristisch entwickelt / Touristisch stark entwickelt
<i>Einkommen</i>	17.784 € (Jahr 2010, Gemeinde Bruneck. Rang 3 von 116) 15.559 € (Jahr 2010, Gemeinde Olang. Rang 23 von 116) 13.888 € (Jahr 2010, Gemeinde Enneberg. Rang 55 von 116) 10.472 (WS 2010/2011, gesamt)
<i>Bettenanzahl</i>	3.246 (WS 2010/2011, Gemeinde Bruneck) 3.049 (WS 2010/2011, Gemeinde Olang) 4.177 (WS 2010/2011, Gemeinde Enneberg) 21.446 (Jahr 2011, gesamt)
<i>Einwohner</i>	15.417 (Jahr 2011, Gemeinde Bruneck) 3.115 (Jahr 2011, Gemeinde Olang) 2.914 (Jahr 2011, Gemeinde Enneberg) 254,4 km ² , gesamt
<i>Gemeindefläche</i>	45,0 km ² , Gemeinde Bruneck 49,1 km ² , Gemeinde Olang 160,3 km ² , Gemeinde Enneberg 84,3 Einw./Km ² (Jahr 2011, gesamt)
<i>Bevölkerungsdichte (Einwohner/Gemeindefläche)</i>	342,6 Einw./Km ² (Jahr 2011, Gemeinde Bruneck) 63,5 Einw./Km ² (Jahr 2011, Gemeinde Olang) 18,2 Einw./Km ² (Jahr 2011, Gemeinde Enneberg) 0,5 (Jahr 2011, gesamt)
<i>Bettendichte (Betten/Einwohner)</i>	0,2 (Jahr 2011, Gemeinde Bruneck) 1,0 (Jahr 2011, Gemeinde Olang) 1,4 (Jahr 2011, Gemeinde Enneberg) 41,2 (WS 2010/2011, gesamt)
<i>Beherbergungsdichte (Betten/Km²)</i>	72,1 (WS 2010/2011, Gemeinde Bruneck) 62,1 (WS 2010/2011, Gemeinde Olang) 26,1 (WS 2010/2011, Gemeinde Enneberg)
<i>Bettendichte (Skifahrer/Betten)</i>	1.613,8 (WS 2010/2011, bef. Personen Kronplatz/Gem. Bruneck+Olang+Enneberg)
<i>Bettenauslastung (Brutto)</i>	48,2% (WS 2010/2011, Gemeinde Bruneck) 45,6% (WS 2010/2011, Gemeinde Olang) 44,0% (WS 2010/2011, Gemeinde Enneberg)

<i>Entwicklungstrend Betten</i>	+11,9% (WS 2000/2001 und 2010/2011, gesamt) +15,5% (WS 2000/2001 und 2010/2011, Gemeinde Bruneck) +13,5% (WS 2000/2001 und 2010/2011, Gemeinde Olang) +7,7% (WS 2000/2001 und 2010/2011, Gemeinde Enneberg)
<i>Entfernung zur nächsten Ausfahrt</i>	Ca. 4,0 Km bis zur SS49 (Bruneck West)
<i>Entfernung zum nächsten Zugbahnhof</i>	Ca. 0,0 Km bis zum nächst gelegenen Bahnhof (Percha)
<i>Skipass-Preise</i>	236,00 / 254,00 € (Wochenpass für Erwachsene in der Hauptsaison, Skirama Kronplatz / Dolomiti Superski, ADAC SkiGuide 2013)
<i>Verkehrsberuhigung (potential)</i>	Bahnanschluss Percha

14.01 Kronplatz

<ul style="list-style-type: none"> • großes Angebot an Skipisten und Aufstiegsanlagen • Pisten in unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden • moderne und attraktive Infrastrukturen • Eisenbahnanbindung • Marketing • reichhaltiges Angebot an Zusatzeinrichtungen • Stadtnähe • mehrere Zugangspunkte • technische Beschneigung 	<ul style="list-style-type: none"> • Überfüllung • Dimension der Zone <p style="font-size: 48px; text-align: center;">W</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Zusammenarbeit mit den umliegenden Skizonen • Bruneck als Dienstleistungszentrum und Alternativdestination <p style="font-size: 48px; text-align: center;">O</p>	<ul style="list-style-type: none"> • „Industrialisierung“ des Skitourismus <p style="font-size: 48px; text-align: center;">T</p>

Eigenschaften, Entwicklungspotential und Schlussfolgerungen

Der Kronplatz ist die Skizone mit der höchsten Gesamtförderleistung der Provinz und eine der größten Skizonen des Landes. Zudem ist der Kronplatz weit über die nationalen Grenzen hinaus bekannt. Die Zusatzangebote, sei es für Winteraktivitäten in den Bergen als auch kultureller Art im Talboden, sind vielfältig und bestens organisiert. Zu den Stärken der Skizone zählen die Nähe zur Stadt Bruneck, die Direktanbindung an den Bahnhof Percha, das vollständige Angebot an Infrastrukturen und Zusatzeinrichtungen, die Attraktivität der Pisten und Aufstiegsanlagen sowie der Zugang zur Skizone von mehreren Seiten. Der Erfolg des Kronplatzes ist sicherlich auch auf das intensive und professionelle Engagement zurückzuführen. Die Präsenz von fünf unterschiedlichen Liftbetriebergesellschaften ist die Grundlage für einen gesunden Wettbewerb und eine kontinuierliche Weiterentwicklung, es stellt sich trotzdem die Frage, ob künftig eine Fusion angestrebt werden sollte denn manchmal können Probleme zwischen den Gesellschaften entstehen. Die mittlerweile erreichten Dimensionen des Kronplatzes stellen auch ein Limit dar: jene Gäste, die etwas Ruhe suchen oder einen gelassenen Familienurlaub verbringen wollen, werden sich hier wohl kaum einquartieren. Das größte Risiko für die zukünftige Entwicklung des Kronplatzes besteht in einer „Industrialisierung“ des Tourismus.

Aufgrund des hohen Sättigungsgrades der Skizone müssen landschaftliche, ökologische und naturräumliche Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen werden. Weitere Eingriffe müssen berücksichtigen, dass sich in unmittelbarer Nähe, südöstlich der Skizone, der Naturpark und das Natura 2000 Gebiet „Fanes – Sennes – Prags“ (welches ebenfalls Teil des UNESCO Welterbes der Menschheit „Nördliche Dolomiten“ ist) befinden. Zudem sind in diesem Gebiet Biotope, Naturdenkmäler und Landschaftsschutzgebiete lokalisiert. Diese landschaftlichen und naturräumlichen Kleinode bedingen entsprechende Kompensationsmaßnahmen im Falle neuer Projekte für Skipisten und Aufstiegsanlagen.

Bezüglich der technischen Beschneigung (Volumen der Wasserspeicher sowie der verfügbaren Wasserressourcen) stellt sich die Situation als zufrieden stellend dar.

Das gesamte Projekt liegt ausschließlich innerhalb der Skizone 14.01 KRONPLATZ. Der Kronplatz ist die Skizone mit der höchsten Gesamtförderleistung der Provinz und eine der größten Skizonen des Landes. Zudem ist das Skigebiet KRONPLATZ weit über die nationalen Grenzen hinaus bekannt. Das

größte Risiko für die zukünftige Entwicklung des Kronplatzes besteht in einer „Industrialisierung“ des Tourismus. Aufgrund des hohen Sättigungsgrades der Skizone müssen landschaftliche, ökologische und naturräumliche Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen werden. Landschaftliche und naturräumliche Kleinode bedingen entsprechende Kompensationsmaßnahmen im Falle neuer Projekte für Skipisten und Aufstiegsanlagen. Die Erneuerung der Aufstiegsanlage RARA durch eine moderne 10-er Kabinenbahn ist eine notwendige Maßnahme um mit den restlichen Infrastrukturen im Skigebiet in Konkurrenz zu bleiben. Die neue Skipiste RARA II verbindet zwei bereits bestehende Skipisten und bildet somit lediglich ein zusätzliches Pistenangebot im bereits vorhandenen Skiraum, ohne dass neue, geschützte Flächen darunter leiden müssen. Der Bau kann als eine qualitative Erweiterung des bereits bestehenden Angebotes angesehen werden. Das gegenständliche Projekt wird von einer ausgedehnten ökologischen Untersuchung und von Milderungs- und Ausgleichsmaßnahmen des Fachplaners Dr. Stefan GASSER begleitet (Dokument EP0.2) und entspricht somit der Bewertung lt. Fachplan.

Der Fachplan zeigt auf, dass die Wasserverfügbarkeit für die technische Beschneigung gut ist. Dadurch, dass die Skipistenfläche lediglich um ca. 4,75 ha erweitert wird, ist es auch nicht erforderlich zusätzliche Speichervolumen zu errichten. Zudem erwähnt der Fachplan, dass die Skizone im Generellen sehr gut dasteht und einen großen Bekanntheitsgrad genießt. Durch die Erneuerung der Aufstiegsanlage und Erweiterung des Pistenangebotes können sich die Besucherströme zudem besser auf das gesamte Skigebiet aufteilen und Ballungspunkte wie z.B. am Gipfel des Kronplatz können möglicherweise etwas entlastet werden.

1.3 EINTRAGUNG IN DAS REGISTER DER SKIPISTEN UND LIFTANLAGEN

Die Richtung der neuen Anlage weicht von Tal zu Berg etwas von der bereits bestehenden und im Register eingetragenen Anlage RARA ab. Die neue Trasse weist folgende Abweichung zum derzeit eingetragenen Verlauf auf:

- An der Talstation erfolgt eine Verschiebung um ca. 50,00 m Richtung Süd-Westen, um die Unterbringung der wesentlich größeren Station mitsamt Schaltkabine u und Kabinenabstellbahnhof zu ermöglichen;
- An der Bergstation erfolgt eine Verschiebung um ca. 50,00 m Richtung Osten, um die Unterbringung der wesentlich größeren Station mitsamt Schaltkabine und technischer Räumlichkeiten zu ermöglichen und einen optimalen Ausstiegspunkt der Skifahrer für die Nutzung der Pisten in jegliche Richtung zu erhalten.
- Die Seilbahntrasse wird hierbei in der Bergstation um ca. 30 m verlängert;

Mit dem vorliegenden Projekt wird, sei es um die Genehmigung des Projektes als auch um die richtige Eintragung der Änderungen in das Register der Skipisten und Liftanlagen angesucht.

1.4 VERGLEICH DES BAUVORHABENS MIT DEM BAULEITPLAN UND DEM LANDSCHAFTSPLAN DER GEMEINDE AHRNTAL

Bauleitplan

Der Eingriffsbereich des Projektes liegt fast ausschließlich innerhalb der Flächenwidmung WALD, die erforderliche effektive Rodungsfläche beträgt ca. 5,79 ha, wovon 0,77 ha wiederaufgeforstet werden können und wurde mittels zusätzlicher Orthofotointerpretation geprüft. Entlang der Skipistenerweiterungen ist zu kleinen Teilen auch die Flächenwidmung ALPINES GRÜNLAND betroffen. Die eingetragene Kanalisationsleitung, welche von der Anlage und von den Skipistenerweiterungen gekreuzt wird, wird nicht von den Bauarbeiten beeinträchtigt. An dieser Leitung erfolgt der Anschluss des Schmutzwassers von der Tal- und der Bergstation der neuen Liftanlage.

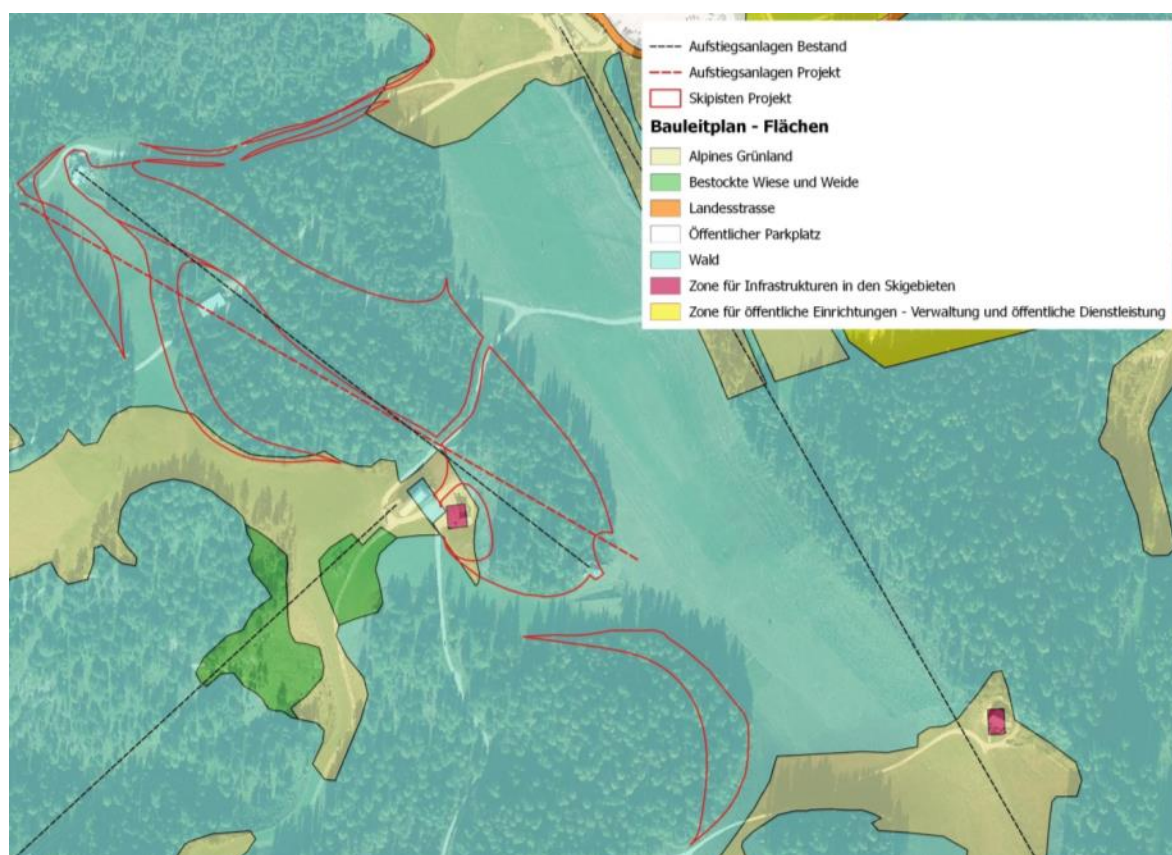


Abbildung 2: Auszug aus dem BLP der Gemeinde Enneberg

Landschaftsplan

Das Projekt liegt innerhalb der Zonen WALD und BEWEIDETES GEBIET UND FELSREGION.

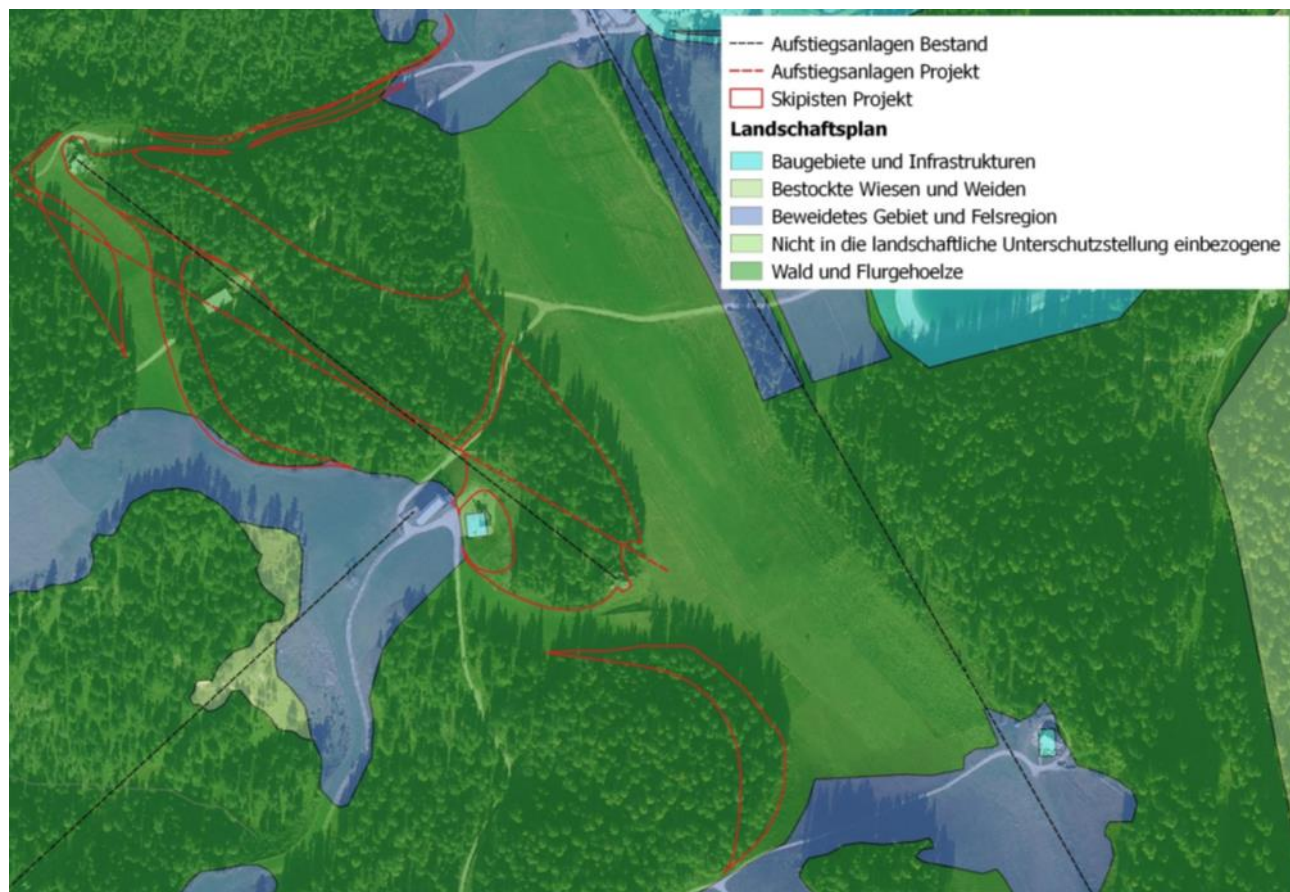


Abbildung 3: Auszug aus dem Landschaftsplan der Gemeinde Enneberg

1.5 GRÖSSE DES PROJEKTES

Das geplante Projekt beinhaltet folgende Teilschritte

- Abbruch des bestehenden fixgeklemmten 4-er Sesselliftes RARA (Förderleistung 2.180 p/h) und der bestehenden Erdmauer im Bereich der Talstation
- Errichtung der neuen automatisch kuppelbaren 10-er Kabinenbahn RARA (Förderleistung 2.700 p/h bei $v = 5,0$ m/s) und der neuen bewehrten Erdmauer in der Talstation
- Errichtung der Infrastrukturen (Trink- und Schmutzwasserleitung) entlang der Liftrasse von der Berg- bis zur Talstation, sowie der Mittelspannungsleitung entlang der Skipiste PRE DA PERES zur Bergstation.

Die Abbruchsarbeiten beinhalten die Demontage der seilbahntechnischen Anlagenteile an der Tal- und Bergstation und die Entfernung der Linienstützen entlang der gesamten Seilbahntrasse. Anschließend erfolgt der Abbruch aller Stahlbetonbauwerke der Stationen und der Linienstützenfundamente. Es erfolgt außerdem die Ausgrabung der verlegten Linienkabel. Alle ausgebauten Teile werden insofern wiederverwendbar weiterverkauft oder an geeigneten Deponiestellen entsorgt. Die zurückbleibenden Gruben werden mit Aushubmaterial wiederaufgefüllt,

an das umliegende Gelände angepasst und mit ortstypischen Grassamen begrünt. Im Besonderen wird der gesamte Bereich rund um die bestehende Bergstation anplaniert, sodass die bestehende Krainerwand sowie alle sonstigen Stützstrukturen rückgebaut und in Skipistenfläche umgewidmet werden. Gleichfalls wird der Bereich der heutigen Talstation durch Geländemodellierung in Skipiste umgewidmet. Bestehende Drainagen und Verrohrungen werden ordnungsgemäß repariert oder erneuert, um den Wasserabfluss auch nach dem Rückbau zu garantieren. Die geplante, neue Aufstiegsanlage RARA ist als automatisch kuppelbare Einseilumlaufbahn mit 10-er Kabinen geplant. Die neue Trasse ist im Vergleich zur bestehenden Trasse im Bereich der Tal- sowie Bergstation um je ca. 50,0 Meter verschoben, da die neue kuppelbare Anlage im Vergleich zum bestehenden Sessellift vergrößerte Stationen sowie weitere technische Räumlichkeiten benötigt. Neben der Tal- und der Bergstation ist die Errichtung von 6 Linienstützen erforderlich. Die Förderleistung der geplanten Aufstiegsanlage beträgt im Endausbau 2.700 P/h bei einer Fahrgeschwindigkeit von 5,0 m/s. Diese Förderleistung ist als maximale Förderleistung für Spitzenzeiten vorgesehen. Die tägliche Förderleistung wird an die Erfordernisse bzw. an die Anzahl der zu transportierenden Skifahrer angepasst, indem die Anlage mit einer Fahrgeschwindigkeit zwischen 3,0 m/s und 5,0 m/s betrieben wird. Der Antrieb ist an der Bergstation geplant, der Abstellbahnhof zur Unterbringung der Kabinen ist an der Talstation vorgesehen. Die schräge Länge der neuen Aufstiegsanlage beträgt 572,01 m bei einem Höhenunterschied von 143,50 m.

Das neue Landesgesetzes vom 13/10/2017, Nr. 17 sieht lt. Anhang A (Artikel 15 Absatz 2) vor, dass für Projekte laut Anhang IV zum 2. Teil des gesetzesvertretenden Dekretes vom 3. April 2006, Nr. 152, in geltender Fassung (Lifanlage mit einer Förderleistung von mehr als 1.800 P/h und Skipisten mit mehr als 5,0 ha oder 1,5 km Länge – Reduzierung der Schwellenwerte um 50 %, wenn das Projektgebiet in der forstlich-hydrogeologisch Vinkulierung-Zone liegt (Gebiete über 1.600 m. Mh) ein SCREENING-Verfahren zur Festlegung, ob für das Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss oder nicht, vor. Das vorliegende Projekt überschreitet bzgl. der geplanten Aufstiegsanlage HÜHNERSPIEL mit einer Förderleistung von 2.700 P/h klar den Grenzwert von 1.800 P/h bzw. 900 P/h (Reduzierung um 50 %, da die Anlage über 1.600 m.Mh liegt). Deshalb unterliegt das vorliegende Projekt dem SCREENING-Verfahren.

1.5.1 Zusammenfassung der technischen Hauptmerkmale

Die technischen Hauptmerkmale der geplanten, neuen Aufstiegsanlage RARA sind:

- Talstation (Umlenk-Spannstation):	1.698,50 m ü.d.Mh.
- Bergstation (Antriebstation):	1.842,00 m ü.d.Mh.
- Horizontale Länge:	551,00 m
- Höhenunterschied:	143,00 m
- Schräge Länge:	572,01 m

- Mittlere / maximale Neigung:	26,04 / 58,51 %
- Anzahl der tragenden Stützen	4 Stk.
- Anzahl der haltenden Stützen	2 Stk.
- Anzahl der Stützen mit Wechselwirkung	0 Stk.
- Anzahl der Seilführungsrollen	124 Stk.
- Durchmesser der Antrieb- und Umlenkscheibe	6,30 m
- Förderseilabstand auf der Linie	6,40 m
- Maximale Förderleistung:	2.700 Pers./Std.
- Maximale Fahrgeschwindigkeit mit Hauptantrieb	5,0 m/s
- Anzahl der Fahrzeuge:	25 Stk.
- Anzahl der Fahrgäste/Fahrzeug:	10 Pers.
- Abstand der Fahrzeuge auf der Linie:	66,67 m
- Maximale Fahrgeschwindigkeit mit Notantrieb	1,0 m/s
- Fahrtdauer in der Linie	2'88"
- Nenngrundspannkraft	2x287,50 kN
- Förderseildurchmesser	48,0 mm
- Leistung des Hauptantriebes	269 kW
- Drehrichtung der Anlage	gegen den Uhrzeigersinn

Mit der Errichtung der neuen Kabinenbahn wird der derzeit bestehende fixgeklemmte 4-er Sessellift RARA zur Gänze abgebrochen.

1.6 KUMULIERUNG MIT ANDEREN PROJEKTEN

Innerhalb derselben Skizone wird zur Zeit eine kleine Skipistenerweiterung im Bereich der Pre Da Peres Skipiste geplant.

1.7 NUTZUNG DER NATÜRLICHEN RESSOURCEN

Als zentrale, durch das gegenständliche Vorhaben beanspruchte natürliche Ressource darf der Boden, in Form der benötigten Flächen, gelten.

1.7.1 Boden

Wie eingangs bereits beschrieben werden durch das gegenständliche Vorhaben rund 4,7 ha neue Pistenfläche als Erweiterung der bestehenden Piste RARA I, bzw. in Form der neuen Piste RARA II realisiert. Die Skipiste RARA II erstreckt sich über eine Länge von etwa 560 m und liegt zur Gänze innerhalb der lokalen Skizone, bzw. zwischen den bestehenden Pisten RARA I und PRA DE PERES. Die Ressource Boden erfährt insofern eine gravierende, oberflächliche Veränderung, als dass eine

relativ dichte Waldfläche in offene Wiesenfläche umgewandelt wird. Dasselbe gilt im Falle der lateralen Erweiterung der bestehenden Piste RARA I. In Anbetracht der weitläufigen, naturnahen und natürlichen Wälder im Umland, erscheint der Eingriff aus ökologischer Perspektive verträglich. Im Falle der zu erneuernden Seilbahn werden sowohl Berg- als auch Talstation um ca. 50 m versetzt errichtet, wobei die benötigte Fläche durch die größeren Technikräumlichkeiten erheblich zunimmt. Die betreffenden Flächen werden versiegelt und gehen somit nachhaltig verloren.

Beschreibung der Erdbewegungsarbeiten

Talstation

Durch die unterirdische bzw. halbunterirdische Positionierung des Bauwerks fallen ca. 4.300 m³ an Aushubmaterial an der Talstation an, wovon ca. 4.350 m³ wiedereingebaut werden können. Die überschüssigen 50 m³ werden im Projektgebiet auf den Skipisten nahe der Talstation untergebracht. Weite Transportwege des überschüssigen Materials können somit vermieden werden.

Bergstation

Die Bergstation wird in den Hang gebaut und integriert sich damit gut in das umliegende Gelände. Mitsamt den Erdbewegungsarbeiten für die Skipisten rund um die Bergstation fallen ca. 11.950 m³ an Ausub- und ca. 11.300 m³ Aufschüttungen an. Die überschüssigen 650 m³ werden auf den umliegenden Skipisten verbaut und lange Transportwege somit vermieden.

Trasse der Aufstiegsanlage

Mit Ausnahme der oben beschriebenen Erdbewegungsarbeiten an der Tal- und Bergstation beschränken sich diese entlang der Linie auf die für die Errichtung der Stützenfundamente der Anlage und der Verlegung der Linienkabel erforderlichen Aushübe. Nach der Errichtung der Fundamente wird durch geringfügige Modellierungsarbeiten das Gelände wieder an das umliegende Gelände angepasst.

1.7.2 Wasser

Die Nutzung der natürlichen Ressource Wasser findet in Form der künstlichen Beschneigung der neuen Pistenflächen statt.

Das Wasser für die technische Beschneigung der Skipisten unterliegt lt. Beschluss des Landesregierung Nr. 2691 vom 25/07/2005 strengen Qualitätsanforderungen (mikrobiologische und chemische Qualität). Generell wird für die technische Beschneigung der Skipisten Wasser mit Trinkwasserqualität verwendet, deshalb ist diesbezüglich mit keiner Wasser- und Bodenverschmutzung zu rechnen. Dies gilt auch für das Wasser, das für die technische Beschneigung von der bestehenden Wasserkonzession abgeleitet wird und das periodisch, wie vorgeschrieben, geprüft wird.

Wasserverfügbarkeit

Für die technische Beschneigung der Skipisten der SEILBAHNEN ST. VIGIL IN ENNEBERG AG stehen derzeit folgende Wasserkonzessionen zur Verfügung:

Konzession	Mittlere Ableitung	Ableitungszeitraum	Ableitungsmenge	Max. Ableitung
D/8373 KRONPLATZ	4,75*[l/s]	01.10- 31.12	150.000 [m ³]	19,0 [l/s]
D/8373 KRONPLATZ	1,70*[l/s]	01.10- 28.02	54.000 [m ³]	
D/8373 KRONPLATZ	5,00*[l/s]	01.03-31.05	158.000 [m ³]	
D/8373 CIANEI	8,30*[l/s]	01.10-28.02	262.000 [m ³]	20,0 [l/s]
D/8373 TLOSÖRA	2,10*[l/s]	01.10-28.02	65.000 [m ³]	5,0 [l/s]
D/8373 BRONTA	1,70*[l/s]	01.10-28.02	54.000 [m ³]	4,0 [l/s]
Summe	23,55 [l/s]		743.000 [m³]	48,0 [l/s]

Tabelle 1: Wasserkonzessionen zur Beschneigung - SEILBAHNEN ST. VIGIL IN ENNEBERG AG

Speicher	Fassungsvermögen
SPEICHER 2000	3.850,0 [m ³]
COSTA SALDAGN	340,0 [m ³]
FURKEL	56.500 [m ³]
PLANS	42.550 [m ³]
PETERSBRUNN	3 [m ³]
BÜSC DAL MALAN	3 [m ³]
BRONTA	23 [m ³]
SOREGA	4.970 [m ³]
SARJEI	4.800 [m ³]
Summe	113.039 [m³]

Tabelle 2: Standorte der Wasserspeicherung

Kennwert	Insgesamt	Je ha besteh. Skipistenfläche (70,00 ha)	Je ha zukünftiger Skipistenfläche (71,25 ha)
Ableitungsmenge	743.000 [m ³]	6.856 [m ³ /ha]	6.582 [m ³ /ha]
Max. Ableitung	48,0 [m ³]	0,44 [l/s/ha]	0,43 [l/s/ha]
Speichervolumen	113.039 [m ³]	1.043 [m ³ /ha]	1.001 [m ³ /ha]

Tabelle 3: Kennzahlen zur technischen Beschneigung

Die Kennwerte zeigen auf, dass die Ableitungsmenge auch noch nach der Erweiterung der Skipiste ausreichend ist (Schneedecke von ca. 1,65 m).

Auch in Bezug auf die Wasserspeicherkapazität und die maximale Ableitungsmenge kann die Grundbeschneigung innerhalb kurzer Zeit garantiert werden. In der Grundbeschneigungsdauer von 6 Tagen stehen 1.001,0 m³ je ha Skipiste aus Wasserspeichern sowie 220 m³ aus der maximalen

Ableitung zur Verfügung. Mit 1.221 m³ je ha kann auf der gesamten Skipistenfläche eine Schneedecke von ca. 30 cm produziert werden.

Mit dem vorliegenden Projekt wird somit um keine neue Wasserkonzession bzw. um keine Erhöhung der konzessionierten Wassermenge für die technische Beschneidung angesucht.

1.7.3 Biologische Vielfalt

Sowohl die Schlägerung der neuen Liftschneise als auch die flächigen Rodungen für die im Projekt enthaltenen Skipisten stellen einen potentiell negativen Einflussfaktor für die lokale Flora und Fauna, bzw. die biologische Vielfalt dar. Der floristische Charakter der betreffenden Flächen erfährt eine gänzliche Wesensveränderung indem das aktuell vorherrschende Ökosystem Wald zerstört und durch Wiesenflächen ersetzt wird. Dies gilt es insofern zu beachten, als dass es sich zumindest im unteren Abschnitt bei dem betroffenen Wald um den schützenswerten Natura 2000-Lebensraum 9410 „Bodensaure Nadelwälder“ gemäß FFH-Richtlinie 92/43/EWG handelt. Die ökologische Wertigkeit des Waldes, v. a. als faunistischer Lebensraum ist allerdings durch die Lage innerhalb des bestehenden Skigebietes, bzw. im direkten Immissionsbereich der bestehenden skitechnischen Infrastruktur, bereits stark eingeschränkt. Es ist anzunehmen, dass v. a. größere Tiere mit erheblichem Aktionsradius das betreffende Waldstück zugunsten der umliegenden natürlichen Wälder meiden. Dies betrifft in erster Linie die betriebsamen und lärmintensiven Wintermonate, bzw. die Öffnungszeiten des Skigebietes. Die winterliche Meidung des Gebietes wird durch die Umsetzung des gegenständlichen Projektes mit großer Wahrscheinlichkeit nur unwesentlich zunehmen. Insofern kann der Einfluss des Projektes auf die biologische Vielfalt im weitesten Sinne als gering eingestuft werden. Es liegen keine Hinweise zum Vorkommen gefährdeter, geschützter oder schützenswerter Arten vor.

1.8 ABFALLERZEUGUNG

In puncto Abfallerzeugung ergeben sich kaum Neuerungen im Vergleich zur Ausgangssituation.

1.9 UMWELTVERSCHMUTZUNG UND BELÄSTIGUNGEN

Während der Bauphase kommt es durch den Einsatz entsprechender Baumaschinen zu einer temporären Mehrbelastung durch Lärm- und Schadstoffemission. Ebenso wirkt sich die Anwesenheit der Baustelle negativ auf das örtliche Landschaftsbild aus.

Die Betriebsphase stellt im Großen und Ganzen den Ausgangszustand wieder her. Anstatt eines Sesselliftes quert nun eine Kabinenbahn den betreffenden Hang. Die Störwirkung der geplanten Anlage unterscheidet sich nur unwesentlich von jener der bestehenden Strukturen.

1.9.1 Luftverschmutzung

Beim Bau der geplanten Skipiste und Aufstiegsanlage ist aufgrund der Baumaschinen örtlich mit einer geringen Luftverschmutzung zu rechnen. Es fallen unvermeidbare Abgasemissionen sowie eine bestimmte Staubentwicklung während der Bautätigkeit an. Während des Betriebes der Skipisten ist hingegen mit keiner erkennbaren Verschlechterung der Luftverschmutzung (Pistenpräparierung) zu rechnen. Die für die Pistenpräparierung von den eingesetzten Pistenfahrzeugen erzeugte Luftverschmutzung ist aufgrund der geringen Anzahl der Pistenfahrzeuge und der geringen Pistenpräparierzeit sehr gering und fällt nicht ins Gewicht. Außerdem verfügen die heutigen Pistenfahrzeuge über emissionsarme Dieselmotore. Die Staubentwicklung durch den Abrieb der Gummiräder der Pistenfahrzeuge ist ebenfalls verschwindend klein. Der Betrieb der Aufstiegsanlage erzeugt im Wesentlichen keine Luftverschmutzung. Geringe Emissionen fallen beim Betrieb des Notstromgenerators, sowie des Bergeantriebes an (Verbrennungsmotoren), welche aber nur sehr seltenen - bei Stromausfällen oder einem größeren Antriebsschaden - in Betrieb genommen werden müssen.

1.9.2 Lärmbelastung

Die durch die Bauphase entstehende Lärmbelastung im Bereich der Skipiste und an den Baustellen der Aufstiegsanlage ist zeitlich begrenzt und endet mit dem Abschluss der Bauarbeiten. Bei der Präparierung der Skipisten durch die Pistenfahrzeuge fällt die zusätzliche Pistenfläche in Form einer längeren Präparierzeit nur geringfügig ins Gewicht (zusätzliche 4,75 ha im Vergleich zu 108,37 ha bestehende Pistenfläche). Die Anzahl der Hydrantenschächte wird durch das Projekt um 8 erhöht. Bei einer jetzigen Anzahl von Hydranten von 176 Stück fällt diese geringe Zunahme nicht weiter ins Gewicht. In Bezug auf die zu errichtende Aufstiegsanlage kann gesagt werden, dass beim heutigen Stand der Seilbahntechnik im Stationsbereich der Talstation (dort befinden sich in unmittelbarer Nähe keine Wohnhäuser, die nächsten befinden sich in mehr als 400 m Entfernung am Furkelpass), die als Gegenstation ausgeführt ist, ein Lärmpegel von 54 ÷ 60 dB(A) in einem Abstand von 10 bis 20 m auftreten kann. Die Anlage ist außerdem nur untertags in Betrieb, sodass der Lärm der Anlage zeitlich begrenzt ist. In der Antriebstation der Liftanlage (die generell lauter als die Gegenstation ist), die sich am Berg befindet, muss mit einem Lärmpegel von 66 ÷ 70 dB(A) in einem Abstand von 5 m gerechnet werden. In der Bergstation befinden sich keine Wohnhäuser. Dadurch sind auch die Auswirkungen des Lärms auf die Umgebung beim vorliegendem Projekt nicht relevant bzw. nur von geringer Natur.

1.9.3 Verschmutzung von Wasser / Boden

Wasserhaltung

Im Untersuchungsgebiet gibt es keinen permanenten, kanalisierten Wasserlauf oder Wasserabfluss. Der Abfluss erfolgt über zahlreiche Gräben, die im Falle von Starkniederschlägen bzw. im Zuge der Schneeschmelze als bevorzugte Wasserabflusskanäle fungieren. Im Zuge der Geländeerhebung wurden im Bereich der bestehenden und der neuen Talstation sowie auf halbem Weg des Skiweges kleine, lokale Abflüsse angetroffen. Der Wasserabfluss wird auch nach den Bauarbeiten durch Einbau geeigneter Drainagen, Sammelschächte und Abflussleitungen, wie in den Plänen ersichtlich, gewährleistet.

Quellen und Feuchtzonen

Im Zentralbereich des Untersuchungsgebietes gibt es keine Quellen und / oder Feuchtzonen, welche im Zuge der Geländeerhebungen zum Vorschein gekommen wären. Für das Untersuchungsgebiet gibt es keine öffentlichen Trinkwasserquellen mit entsprechenden Trinkwasserschutzzonen.

1.10 RISIKEN SCHWERER UNFÄLLE UND/ODER VON KATASTROPHEN, DIE FÜR DAS BETROFFENE PROJEKT RELEVANT SIND, EINSCHLIESSLICH DURCH DEN KLIMAWANDEL BEDINGTE RISIKEN

Dieser Punkt behandelt Risiken schwerer Unfälle und/oder von Katastrophen, die für das betroffene Projekt relevant sind, einschließlich solcher, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind.

1.10.1 Unfälle

Besondere Unfallrisiken in der **Bauphase** sind nicht zu erwarten, im Detail werden die Maßnahmen zur Unfallvermeidung durch die Sicherheitsplanung definiert. In der **Betriebsphase** sind keine besonderen Unfallrisiken zu erwarten, welche über das übliche Risiko von Skipisten und Aufstiegsanlagen hinausgehen.

1.10.2 Katastrophen durch Naturgefahren

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

Steinschlaggefahr - Geologische Situation

Die geologischen Berichte der Dr. geol. Maria-Luise GÖGL betreffend die Errichtung der Aufstiegsanlage und der Skipisten befinden sich in den Anhängen zum Projekt.

Aufstiegsanlage

Der beiliegende geologische Bericht der Dr. geol. Maria-Luise GÖGL (Dokument EP0.3.3) beinhaltet das geologisch- und hydrogeologische Gutachten, die seismische Charakterisierung des Untergrundes und das geotechnische Gutachten für die Errichtung der Aufstiegsanlage RARA. Das Gutachten beschreibt deutliche Wasseraufkommen, besonders im Bereich der Talstation. Das Projekt sieht vor, diese durch geeignete Verrohrungen abzuleiten. Hierzu wird der bestehende Graben südlich der Talstation wenig oberhalb der geplanten Zyklopenmauer verrohrt, um das Wasser bis unterhalb der Talstation vorbeizuleiten. Die im Bereich des geplanten Kabinenmagazins auftretenden Wasserwege sowie bereits verrohrte Wasserleitungen werden neu verrohrt und unterirdisch um das Magazin geführt. Der Bereich nahe der heutigen Talstation wird ebenfalls drainiert. Die geplanten Drainagen finden sich in den grafischen Unterlagen zum Projekt. Die Tal- und Bergstation sowie alle Stützen werden durch eine Perimetraldrainage ausgestattet.

Für die geplante Liftanlage werden sämtliche Gründungen unterhalb der oberflächlichen Verwitterungsschicht und/oder bestehenden oder geplanten Aufschüttungen oder auf dem Felsuntergrund und/oder gemischtkörnigen glazialen Ablagerungen errichtet. Die definitive Gründungstiefe wird im Zuge der Ausführungsplanung aufgrund von weiterführenden Untersuchungen festgelegt und in der Ausführungsphase kontrolliert. Die bisher durchgeführten Untersuchungen zeugen von angemessenen Bodeneigenschaften, welche gegebenenfalls durch Bodenaustausch oder durch Erhöhung der Gründungstiefe verbessert werden können. Die bestehende Krainerwand, welche im geologischen Bericht als in schlechtem Zustand beschrieben wird, wird vollständig abgetragen und durch eine neue Zyklopenmauer ersetzt.

Skipiste

Der beiliegende geologische Bericht der Dr. geol. Maria-Luise GÖGL (Dokument EP0.4.2) beinhaltet das Geologisch- und hydrogeologische Gutachten und das geotechnische Gutachten für die Erweiterung der Skipiste RARA I und Skiweg RARA, sowie Errichtung der Skipiste RARA II. Die Böden sind laut dem Gutachten für die Errichtung der Pisten geeignet, die vorgefundenen Oberflächengewässer werden im Zuge der Arbeiten verrohrt und in den anliegenden Furkelbach geführt. Die Aufschüttungen werden schichtweise durchgeführt, die erforderlichen bewehrten Erdmauern können errichtet werden, wobei die Aufstandsflächen im Zuge der Arbeiten kontrolliert werden.

Sicherheit gegen Erdbeben, Muren, Steinschlag und Lawinen

Erklärung über die nicht bestehende Erdbeben- und Lawinengefahr – Dr. Matthias PLATZER – Büro ARE

Laut dem Dokument „Erklärung über die nicht bestehende Erdbeben- und Lawinengefahr gemäß Art. 15 des Dekretes des Landeshauptmanns vom 13. November 2006, Nr. 61.“ des Dr. Matthias PLATZER ist die Aufstiegsanlage nicht durch Erdbeben, Muren und Lawinen gefährdet. Entlang der

Trasse der geplanten Aufstiegsanlage sind keine technischen Verbauungen zum Schutz vor Lawinen erforderlich. Die Erklärung liegt dem Projekt bei (Dokument EP0.3.2).

Schneebericht der Skipisten – Dr. Matthias PLATZER – Büro ARE

Laut dem Dokument „Allgemeine technische Anforderungen gemäß Art. 7, Absatz (1) des LG. Nr. 14 vom 23. November 2010 und Schneebericht gemäß Art. 10 der betreffenden DfVO“ des Dr. Matthias PLATZER ist die geplante Skipiste unter Voraussetzung der Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen betrieblichen Maßnahmen zum Öffnen und Sperren der Skipiste für den Skibetrieb geeignet.

1.10.3 Durch den Klimawandel bedingte Risiken

Aufgrund des Klimawandels sind keine besonderen Risiken hinsichtlich des Gefahrenpotentials etwaiger Naturgefahren zu erwarten. Vielmehr bedroht der Klimawandel die Schnee- und Temperatursicherheit im Winter und damit die Aufrechterhaltung eines rentablen Winterbetriebes. Die zunehmende Unsicherheit der natürlichen Schneelage v. a. zu Beginn der Saison drängt die Betreiber der Skigebiete zur Einrichtung einer flächendeckenden, künstlichen Beschneigung, bzw. zur Speicherung entsprechender benötigter Wassermengen. Dem wird im Skigebiet KRONPLATZ bereits seit längerem Rechnung getragen. Das gegenständliche Projekt hat hierauf keine wesentlichen Auswirkungen.

1.11 RISIKEN FÜR DIE MENSCHLICHE GESUNDHEIT (WASSERVERUNREINIGUNG, LUFTVERSCHMUTZUNG)

Siehe vorangegangenes Kapitel 1.5 *Umweltverschmutzung und Belästigung*.

2 STANDORT DES PROJEKTES

Das geplante Projekt zur Skipistenerweiterung und Ersetzung der bestehenden Aufstiegsanlage RARA soll im Skigebiet Kronplatz, südlich des Furkelsattels realisiert werden. Der bestehende, mittlerweile veraltete 4er Sessellift mit einer Länge von ca. 551 m soll abgebrochen und durch eine moderne, automatisch kuppelbare 10er Kabinenbahn mit einer Förderleistung von 2.700 P/h bei einer Fahrtgeschwindigkeit von 5,0 m/s ersetzt werden. Zudem soll die Bergstation von aktuell 1.835 m ü. d. M. auf eine Höhe von ca. 1.842 m, in südöstliche Richtung verlegt werden. Die Erneuerung der betreffenden Aufstiegsanlage stellt eine notwendige Investition dar um im Hinblick auf die Attraktivität des Skigebietes für Wintersportler im Vergleich zur regionalen und überregionalen Konkurrenz wettbewerbsfähig zu bleiben. Ferner beinhaltet das gegenständliche Projekt zwei punktuelle, laterale Erweiterungen der bestehenden Piste Rara I und den Rückbau eines kleinen Pistenbereiches

nahe der bestehenden Bergstation. Lagebeziehungen und Ausmaß der Erweiterungen und Neuerrichtung sind der nachfolgenden Übersichtskarte zu entnehmen. Die geplante Skipiste *Rara II* erstreckt sich über eine Länge von ca. 550 m und beansprucht dabei eine Fläche von ca. 3,63 ha, welche aktuell zum stark überwiegenden Teil von mehr oder weniger dichtem subalpinen Fichtenwald bestanden wird. Die geplanten Erweiterungen an der bestehenden Piste Rara I umfassen eine Gesamtfläche von ca. 1,26 ha. Demgegenüber steht ein Pistenrückbau im Bereich der Talstation im Ausmaß von etwa 0,25 ha. Auch der bestehende Verbindungs-Skiweg zwischen den bestehenden Pisten *Pre da Peres* und *Rara I* soll auf seiner gesamten Länge um 1 bis maximal 5 Meter verbreitert werden. Aktuell beschränkt sich die Piste auf die Breite des bestehenden Forstweges.

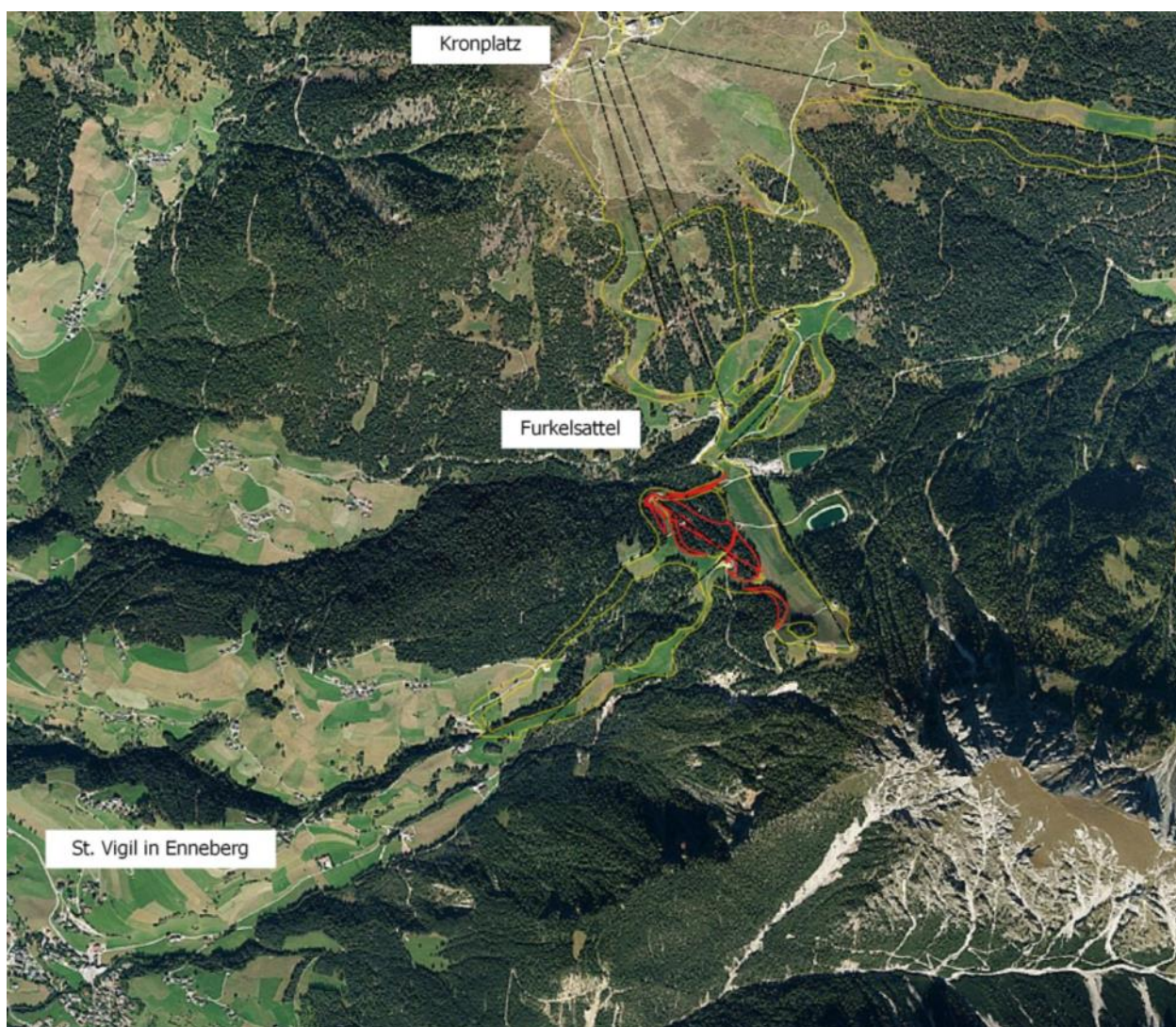


Abbildung 4: Verortung des Eingriffsgebietes am Furkelsattel

2.1 BESTEHENDE LANDNUTZUNG

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

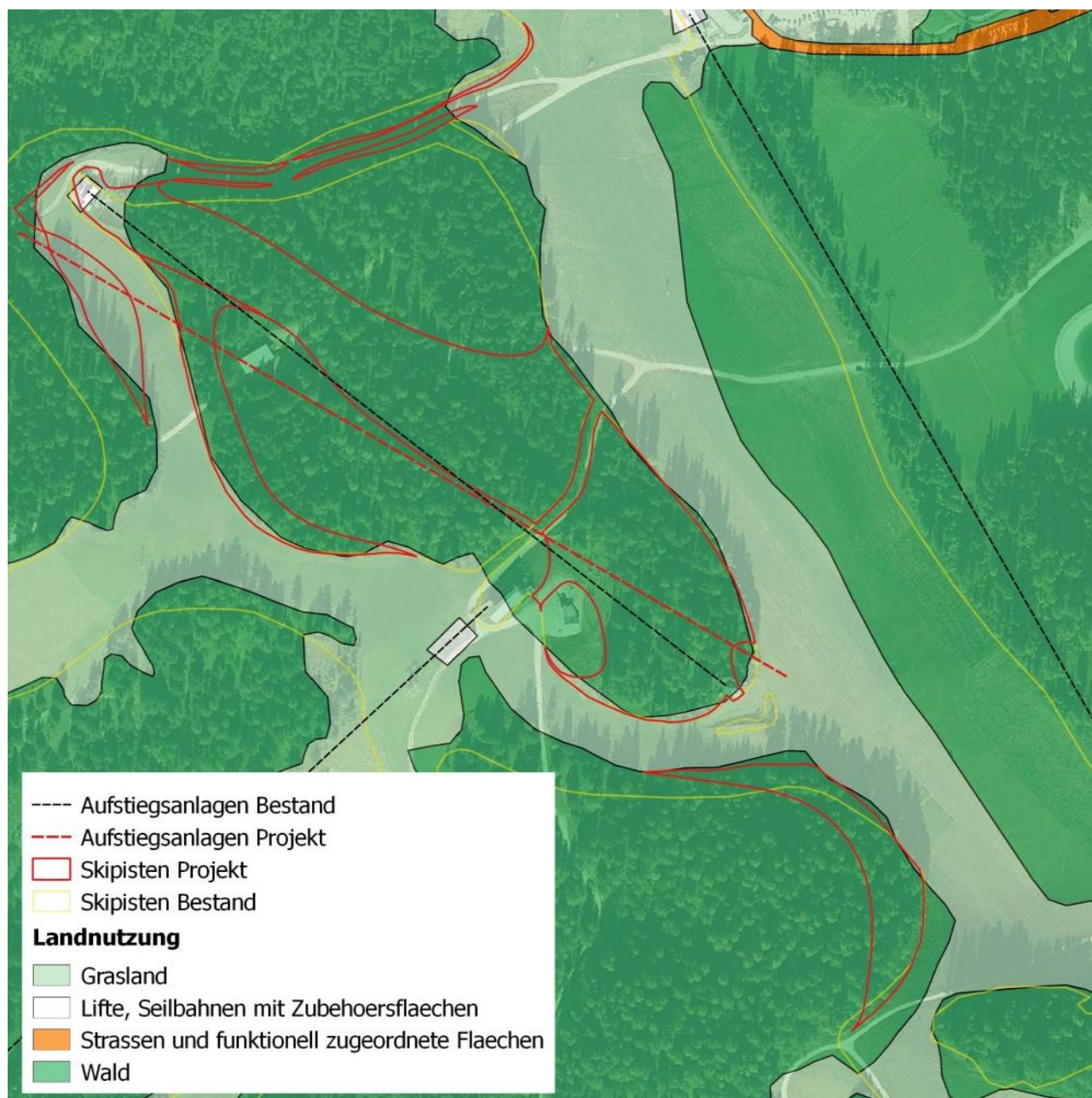


Abbildung 5: Auszug aus der Realnutzungskarte für das Untersuchungsgebiet am Furkelpass im Skigebiet Kronplatz

2.2 REICHTUM, QUALITÄT UND REGENERATIONSFÄHIGKEIT DER NATÜRLICHEN RESSOURCEN DES GEBIETS

Das Gesamtgebiet rund um den Eingriffsbereich verfügt über ein reiches Restangebot an Naturräumen, welche vom Menschen kaum oder allenfalls geringfügig beeinträchtigt werden. In Relation dazu wirken sich die durch das Projekt umgestalteten Flächen ökologisch kaum nennenswert aus. In diesem Zusammenhang sei neuerlich darauf verwiesen, dass es sich nicht um eine gänzliche

Neuerrichtung in einem bislang unberührten Gebiet, sondern vielmehr um eine Erweiterung und Ersetzung bestehender Strukturen handelt. Wenngleich die Rodung von insgesamt fast 5 ha Waldfläche aus ökologischer Perspektive nicht als unerheblich bezeichnet werden können, so relativiert sich die Wirkung des Eingriffs allerdings durch die Lage der Eingriffsflächen innerhalb des bestehenden Skigebietes. Die Bestandstrasse des Sessellifts RARA wird nach Abbruch desselben renaturiert.

Generell verfügt das Umland des Projektgebietes über ausgedehnte naturnahe und natürliche Lebensräume von hoher ökologischer Qualität und Wertigkeit mit einer hohen Regenerationsfähigkeit. Dies spielt v. a. im Hinblick auf die Eignung als Habitat für Wildtiere eine entscheidende Rolle. Zusammenfassend kann demnach festgehalten werden, dass Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressource des Gebietes durch die Umsetzung des projektierten Bauvorhabens keine gravierenden, nachhaltigen negativen Veränderungen, in Vergleich zum Ausgangszustand erfahren.

2.3 BELASTBARKEIT DER NATUR UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG FOLGENDER GEBIETE

Feuchtgebiet, ufernahe Gebiete, Flussmündungen, Bergregionen, Waldgebiete, Naturparks, Naturreservate, Natur 2000 Gebiete, Gebiete wo Qualitätsnormen nicht eingehalten werden, Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, historisch, kulturell oder archäologisch bedeutende Landschaften und Stätten

Folgende Gebiete befinden sich im erweiterten Einflussgebiet des gegenständlichen Projektes:

- Bergregionen
- Waldgebiete

2.3.1 Bergregionen

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Bereich subalpiner Fichtenwälder um 1.800 m ü. d. M. im Bereich des Furkelsattels zwischen St. Vigil in Enneberg und Olang und kann somit als eingebettet in eine Bergregion bezeichnet werden. Tatsächlich handelt es sich beim Projektgebiet allerdings um ein seit langem bestehendes Skigebiet, dessen Erscheinung neben subalpinen bis alpinen Formen v. a. durch die skitechnische Infrastrukturen geprägt ist. Dies gilt auch für den direkten Eingriffsbereich im südlichen Teil des Skigebietes. Der derzeitige Charakter der Bergregion als intensiv genutztes und sommerlich wie winterlich hoch frequentiertes Ski- und Wandergebiet bleibt ohne grundsätzliche Änderungen bestehen.

2.3.2 Waldgebiete

Die gut 18 m breite Trasse der geplanten 10er-Kabinenbahn führt auf einer Länge von ca. 551 m durch den örtlichen, silikatischen Fichtenwald. Wird die Rodungsschneise in Relation zur Aufforstung der Bestandstrasse gesetzt, zeigt sich dass es letztlich zu keiner nennenswerten Zunahme der Rodungsfläche kommt. Die Rodung von etwa 4,7 ha Wald im Baubereich der Skipisten RARA I und II stellt demgegenüber einen weit größeren Eingriff dar. Für Wildtiere mit großem Aktionsradius wie das Schaldenwild, bedeutet der Eingriff keine gravierenden Einschnitte in der Lebensraumqualität, da das Umland ausreichend Lebens- und Refugialräume zur Verfügung stellt. Ein potentieller, negativer Einfluss auf Kleinsäuger, Arthropoden sowie die Herpetofauna kann vorab nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

3 MERKMALE DER POTENZIELLEN AUSWIRKUNGEN

Die Merkmale der potentiellen Auswirkungen werden nachfolgend anhand der genannten Eingriffstypen, Rodung von Waldflächen und Umwandlung in offene Wiesenflächen, Errichtung zweier neuer Liftstationen sowie Errichtung einer neuen Kabinenbahn aufgeschlüsselt.

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

Rodung von Waldflächen und Umwandlung in offene Wiesen

- Lokale Zerstörung und gänzliche Umwandlung des Lebensraumes subalpiner Fichtenwald
- Erhöhung der Anfälligkeit für Erosion sowie der oberflächlichen Abflüsse

Errichtung zweier neuer Liftstationen

- Nachhaltige Zerstörung der lokalen subalpinen, bzw. alpinen Rasenvegetation/Wald
- Errichtung neuer technischer Baukörper im hochmontanen, bzw. subalpinen Bereich (Berücksichtigung des Rückbaus der Bestandsstruktur)
- Schaffung von winterlichen Störquellen (Lärm- und Lichtemission)

Errichtung einer neuen Kabinenbahn

- Nachhaltige Zerstörung des subalpinen Fichtenwaldes entlang der Liftrasse (Berücksichtigung der Wiederaufforstung der Bestandstrassen)
- Errichtung eines Flughindernisses für Vögel

- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Liftpfeiler, Kabinen und Stahlseile

3.2 GRENZÜBERSCHREITENDER CHARAKTER DER AUSWIRKUNGEN

Es sind keine grenzüberschreitenden Auswirkungen des gegenständlichen Projektes zu erwarten.

3.3 SCHWERE UND KOMPLEXITÄT DER AUSWIRKUNGEN

In Bezug auf ihre Schwere und Komplexität, werden jene Auswirkungen, deren Eintreten als Wahrscheinlich bis sehr Wahrscheinlich eingestuft wurde nachfolgend einzeln hervorgehoben und in entsprechender Weise analysiert.

Lokale Zerstörung und gänzliche Umwandlung des Lebensraumes subalpiner Fichtenwald

Tritt im Rodungsbereich Skipistenerweiterung RARA I sowie im Baubereich der Skipiste RARA II auf und bewirkt neben der grundlegenden Veränderung der floristischen Bedingungen durch die Entnahme der Bäume eine qualitative und quantitative Veränderung des lokalen Lebensraum-Angebots, v. a. für Klein- und Kleinstlebewesen. Letztlich kann der Eingriff insofern als ökologisch verträglich eingestuft werden, als dass es sich um eine Fläche im direkten Immissionsbereich der bestehenden skitechnischen Infrastrukturen handelt und das Angebot naturnaher und natürlicher Lebensräume im nahen Umland hoch ist.

Erhöhung der Anfälligkeit für Erosion sowie der oberflächlichen Abflüsse

Tritt ebenfalls im Bereich der geplanten neuen Pistenflächen auf. Durch die Umwandlung von Wald in offene Wiesenflächen, nimmt die Erosionsanfälligkeit der betreffenden Flächen zu, da der Boden mangels eines stabilisierenden Wurzelsystems infolge von z. B. Starkregenereignissen leichter erodiert. Zudem kommt es durch die homogene Bodenbedeckung zu einer Zunahme der oberflächlichen Wasserabflüsse und zu einer geringeren, bzw. langsameren Infiltration des Bodens.

Nachhaltige Zerstörung der lokalen subalpinen, bzw. alpinen Rasenvegetation

Tritt im direkten Baubereich der Tal-, und Bergstation auf. Die betreffenden Rasengesellschaften werden zumindest lokal nachhaltig zerstört und die Oberfläche versiegelt. Die Errichtung der geplanten Stationen muss in Relation zum Rückbau der bestehenden Stationen gesetzt werden, wenngleich dieselben eine viel kleinere Dimension aufweisen.

Errichtung neuer technischer Baukörper im hochmontanen, bzw. subalpinen Bereich

Tritt im Falle der Errichtung der geplanten Stationen auf. Das örtliche Landschaftsbild wird neben der umgebenden Bergkulisse von den Strukturen des Skigebietes bestimmt. Insofern stellen die geplanten Stationen keine neuen baulichen Eingriffe dar und fügen sich in das bestehende Bild des Skigebietes

ein. In der Regel werden derartige Bauwerke von Besuchern auch als integraler Bestandteil des Skigebietes wahrgenommen und v. a. im wintersportlichen Kontext kaum als Störend empfunden.

Schaffung von winterlichen Störquellen (Lärm- und Lichtemission)

Tritt an den Stationen der geplanten Kabinenbahn sowie entlang der Pisten auf. Der winterliche Betrieb der Kabinenbahn und somit die Lärmemission beschränkt sich auf die Öffnungszeiten der Bahn, welche nicht mit dem Aktivitätsrhythmus der Wildtiere korrelieren. Demgegenüber steht die nächtliche Beschneigung und Präparation der neuen Pistenflächen, von welchen eine erhebliche Störwirkung für die Tierwelt ausgeht. Aufgrund der Lage der Eingriffsfläche im direkten Immissionsbereich des bestehenden Skigebietes kann allerdings davon ausgegangen werden, dass das nahe Umfeld von den Tieren v. a. im Winter bereits gemieden wird, da die Tiere während dieser Zeit jeden unnötigen Energieaufwand zu vermeiden suchen.

Nachhaltige Zerstörung des subalpinen Fichtenwaldes entlang der Liftrasse

Tritt entlang der Trasse der neuen Kabinenbahn auf. Es gelten dieselben Bedingungen wie für den zuvor beschriebenen Wald im Bereich der Skipiste. Aufgrund der geplanten Aufforstung entlang der bestehenden Trasse, infolge des Rückbaus der Anlagen, erhöht sich die Gesamtrodungsfläche nur unwesentlich.

Errichtung eines Flughindernisses für Vögel

Tritt entlang der Trasse der neuen Kabinenbahn auf. Allen voran die Stahlseile der Kabinenbahn können für Vögel, v. a. an Tagen mit schlechter Sicht (Nebel, Regen, Schneefall usw.) einen erheblichen Risikofaktor darstellen. In Anbetracht des Rückbaus der bestehenden Linien RARA muss allerdings festgestellt werden, dass keine grundlegende Veränderung im Vergleich zur Ist-Situation eintritt.

Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Liftpfeiler, Kabinen und Stahlseile

Tritt entlang der Trasse der neuen Kabinenbahn auf. Liftpfeiler, Stahlseile und bei Betrieb der Bahn auch die Kabinen selbst stellen erhebliche, da meist weitem sichtbare Elemente in der Landschaft dar. Als technische Infrastrukturen stören sie das von vielen erholungssuchenden Menschen gewünschte oder gesuchte natürliche oder naturnahe Landschaftsbild. Im Kontext des Skigebiets werden die betreffenden Strukturen aber, v. a. während der Wintersaison meist als zugehöriger Bestandteil wahrgenommene und nur selten als Störend empfunden. Demgegenüber stören sich in der Regel im Sommer weit mehr Menschen an der Anwesenheit der Strukturen. Generell stellt die Errichtung der geplanten Bahn keine grundlegende Neuerung für das Gebiet dar, wenngleich die Dimension des Bauwerkes im betreffenden Hang die Ausmaße der ersetzten Bestandsanlagen überschreitet.

3.4 WAHRSCHEINLICHKEIT VON AUSWIRKUNGEN

Alle vorab angeführten Auswirkungen müssen hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit mit den Attributen *wahrscheinlich* bis *sehr wahrscheinlich* charakterisiert werden.

Auswirkungen deren Auftreten als *unwahrscheinlich* gilt, wurden nicht berücksichtigt.

3.5 VON DEN AUSWIRKUNGEN BETROFFENE PERSONEN

Folgende Personengruppen sind vom gegenständlichen Projekt entweder direkt oder indirekt betroffen:

- Wintergäste (Wintersportler)
- Sommergäste

Wintergäste (Wintersportler)

Einheimische wie Gäste profitieren im Winter sowohl vom erweiterten Pistenangebot als auch von der komfortablen, modernen Aufstiegsanlage sofern ihr primäres Anliegen der Wintersport im Skigebiet KRONPLATZ ist. Im Zusammenhang mit anderen winterlichen Freizeitaktivitäten wie z. B. Schneeschuhwandern stehen andere Prioritäten im Fokus, wobei dabei in der Regel auch andere Ziele und Routen aufgesucht werden und das Kernskigebiet nicht besucht wird.

Sommergäste

Im Hinblick auf den sommerlichen Betrieb im Skigebiet stellen die geplanten Strukturen eine gewisse landschaftliche Beeinträchtigung dar, welche sich grundsätzlich aber kaum von der bestehenden Situation unterscheidet.

3.6 ERWARTETER EINTRITTSZEITPUNKT, DAUER, HÄUFIGKEIT UND REVERSIBILITÄT DER AUSWIRKUNGEN

Die vorab beschriebenen Auswirkungen können im Hinblick auf Eintrittszeitpunkt, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität unterschieden werden.

Auswirkung	Erw. Eintrittszeitpunkt	Dauer	Häufigkeit	Reversibilität
Lokale Zerstörung und gänzliche Umwandlung des Lebensraumes subalpiner Fichtenwald	Ab Bauphase	Nachhaltig	Einmalig	Ja
Erhöhung der Anfälligkeit für Erosion sowie der oberflächlichen Abflüsse	Ab Bauphase	Nachhaltig	Einmalig	Ja
Nachhaltige Zerstörung der lokalen subalpinen, bzw. alpinen Rasenvegetation	Ab Bauphase	Nachhaltig	Einmalig	Bedingt
Errichtung neuer technischer Baukörper im hochmontanen, bzw. subalpinen Bereich	Ab Bauphase	Nachhaltig	k. A.	Bedingt
Schaffung von winterlichen Störquellen (Lärm- und Lichtemission)	Ab Betriebsphase	Temporär (Saisonal-Winter)	Wiederholt	k. A.
Nachhaltige Zerstörung des subalpinen Fichtenwaldes entlang der Liftrasse	Ab Bauphase	Nachhaltig	Einmalig	Ja (Berücksichtigung der Aufforstung)
Errichtung eines Flughindernisses für Vögel	Ab Betriebsphase	Nachhaltig	k. A.	Bedingt
Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Liftpfeiler, Kabinen und Stahlseile	Ab Bauphase	Nachhaltig	k. A.	Bedingt

Tabelle 4: Erwarteter Eintrittszeitpunkt, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen

3.7 MÖGLICHKEIT DIE AUSWIRKUNGEN WIRKSAM ZU VERRINGERN

Um die Tragweite der beschriebenen Auswirkungen so gering als möglich zu halten, können verschiedene mildernde Maßnahmen getroffen werden.

3.7.1 Boden und Untergrund

- Alle geplanten Stützstrukturen müssen tief in den Untergrund eingebaut werden, um die Stabilität der Aufschüttungen zu garantieren.
- Bei der Erstellung von provisorischen Zufahrtsstraßen muss am Ende der Arbeiten der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt werden.
- Die Aushübe für die Verlegung der Wasser-, Elektro- und sonstigen Leitungen haben zeitgleich mit den restlichen Arbeiten zu erfolgen.
- Eventuelle Grabenaushübe sollen so durchgeführt werden, dass unmittelbar nach Verlegung der Leitungen, diese sobald wie möglich zugeschüttet werden können, um eine eventuelle Erosionsgefahr bei starken Regenfällen zu verhindern. Das Gelände muss in angemessener Weise systemiert werden.

3.7.2 Flora

- **Renaturierung/Aufforstung der alten Liftrassen**
Die Schneise des bestehenden Lifts RARA wird nach dem Abbruch der Anlagen sachgerecht aufgeforstet, bzw. der natürlichen Sukzession überlassen.
- Saatmischungen, die nicht dem Standort entsprechen dürfen auf keinen Fall verwendet werden, da es sonst zur nachhaltigen Veränderung der Artengarnitur kommen kann.

3.7.3 Fauna

- **Errichtung von Schutzzäunen**
Die Waldbereiche westlich, bzw. südwestlich der Skipiste RARA I sollen mittels Schutzzäunen abgegrenzt werden um das Ruhebedürfnis der Wildtiere zu gewährleisten. Unerlaubtes Abfahren außerhalb der markierten Pisten muss in diesem Bereich unbedingt vermieden werden.
- **Tafeln zur Sensibilisierung der Wintersportler/Erholungssuchenden**
An strategisch günstigen Standpunkten, z. B. Berg- und Talstationen, sollen Tafeln zur Sensibilisierung der Wintersportler und Erholungssuchenden angebracht werden. Diese sollen über die Bedürfnisse der Wildtiere im Winter informieren.

3.7.4 Landschaft

- Form, Farbe und Konstruktion von Infrastrukturen sollte so gewählt werden, dass sie keine gravierenden Eingriffe in die natürliche Landschaft darstellen. Zudem sollen ortstypische Materialien verwendet werden.

3.7.5 Ausgleichsmaßnahmen

Die folgenden Ausgleichsmaßnahmen wurden in Abstimmung mit dem Forstinspektorat Bruneck erarbeitet. Dabei handelt es sich um Maßnahmen auf der Welschellener Alm, sowie im Gebiet von Piz de Plaies.

Ausgleichsmaßnahmen im Gegenwert von insgesamt ca. **120.000,00 €**:

Abbruch und Neuerrichtung von Weidezäunen auf der *Munt da Rina* (Welschellener Alm - ca. 2 km):

Geschätzte Kosten: **50.000,00 €**



Abbildung 6: orange = neu zu errichtender Weidezaun auf der Welschellener Alm

Sanierung und Instandhaltung von Wald- und Almwegen:

Geschätzte Kosten

40.000,00 €

Diese Maßnahmen sind allgemein gehalten und beziehen sich auf anstehende Sanierungsarbeiten des Forstinspektorates Bruneck.

Entstrauchungen auf der Munt da Rina (Welschellener Alm - ca. 2 ha):

Geschätzte Kosten

15.000,00 €

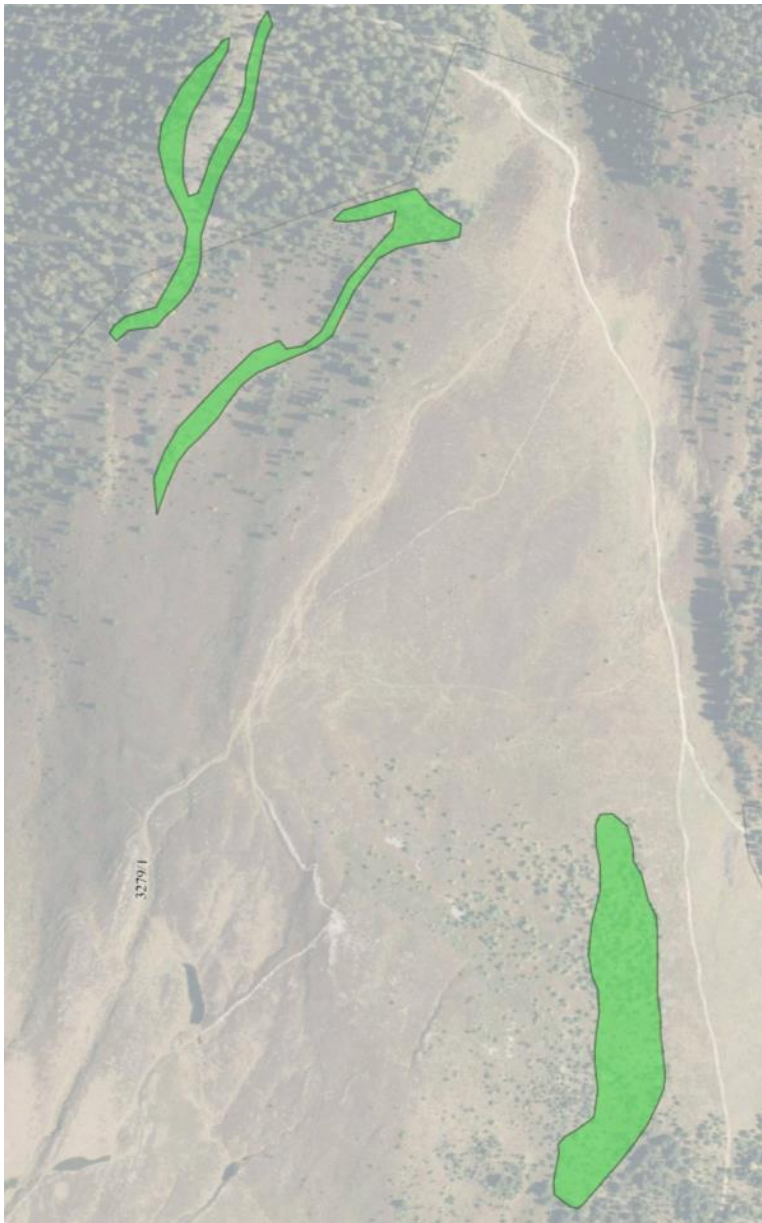


Abbildung 7: Übersicht zu den vorgeschlagenen Entstrauchungsmaßnahmen auf der Welschellener Alm

4 SCHLUSSFOLGERUNG

Zusammenfassend kann festgehalten werden,

- dass die neue Liftrasse die alte ersetzt
- die Stationen der neuen Bahn etwas größer werden und entsprechend mehr Boden in Anspruch nehmen
- die kleinen Pistenerweiterungen innerhalb der bestehenden Skizone stattfinden
- kleine Wald- in Wiesenflächen umgewandelt werden
- keine ökologisch wertvollen Feucht- oder Trockenstandorte betroffen sind
- keine geschützten Pflanzen- und Tierarten betroffen sind

In Summe ergeben sich Veränderungen innerhalb einer bereits genutzten Skizone, wo sich die Wildtiere bereits an die Störungen gewöhnt haben, oder das Gebiet schon seit Inbetriebnahme meiden und die landschaftlichen Veränderungen nach außen hin kaum wahrgenommen werden, da das gesamte Umfeld durch die skitechnische Erschließung bereits verändert wurde.