

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	11
3.2.1	Kurze technische Beschreibung der geplanten Bauvorhaben	12
3.2.1.1	Geplante Schipiste mit Beschneiungsanlage MAIERL	12
3.2.1.2	Geplante Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL	14
3.3	Umweltrahmen.....	16
3.3.1	Bestimmung der Umweltkomponenten (U.K.).....	17
3.3.2	Definition der “elementaren Vorgänge” des Projektes.....	17
3.3.3	Bewertung der Wichtigkeit der Umweltkomponenten (U.K.) und der Umwelteinflüsse.....	18
3.3.3.1	U.K. Boden	19
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	22
3.3.3.6	U.K. Fauna	23
3.3.3.7	U.K. Landschaft	24
3.3.3.8	U.K. Atmosphäre und Lärm.....	25
3.3.3.9	U.K. sozial-ökonomische Komponente	26
3.3.4	Matrizen der paarweisen Gegenüberstellung	27
3.3.4.1	Schipiste MAIERL.....	28
3.3.4.2	Beschneigungsanlage	30
3.3.4.3	Aufstiegsanlage	32
4	ALTERNATIVEN.....	34
4.1.1	Allgemeine technische Beschreibung	35
4.1.2	Zusammenfassende Darstellung der Vor- und Nachteile der Alternativen bzgl. der Projektpiste.....	36
4.1.2.1	Vorteile	36
4.1.2.2	Nachteile.....	36
5	ENTLASTUNGSMASSNAHMEN	37
5.1	Schipiste mit Beschneigungsanlage.....	37
5.1.1	Betriebsfase.....	38
5.2	Aufstiegsanlage	39
6	MAßNAHMEN ZUR OPTIMALEN EINFÜGUNG DES BAUVORHABENS IN DEN NATURRAUM	39
7	ÜBERWACHUNGSMASSNAHMEN.....	40
8	AUSGLEICHSMASSNAHMEN	41
9	SITUATION BEI DER NULL-VARIANTE.....	42

NICHT TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG DES UMWELTVERTRÄGLICHKEITS- BERICHTES

ERRICHTUNG DER NEUEN SCHIPISTE MIT BESCHNEIUNGSANLAGE „MAIERL“ UND ERSETZUNG DER BESTEHENDEN AUFSTIEGSANLAGE „ABSAM-MAIERL“

1 VORWORT

Die vorliegende Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) behandelt das Projekt «Errichtung der neuen Schipiste mit Beschneiungsanlage MAIERL und Ersetzung der bestehenden Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL“ im Schigebiet OBEREGGEN, in der Gemeinde Deutschnofen, Provinz Bozen.

Bauherr des Vorhabens ist die OBEREGGEN AG, die bereits seit Jahren die Aufstiegsanlagen und Schipisten im Schigebiet OBEREGGEN 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 DEUTSCHNOFEN;
- Landschaftsplan der Gemeinde DEUTSCHNOFEN;
- Landesfachplan der Aufstiegsanlagen und Schipisten;
- Gebietsmäßig bezogene Angaben, bereitgestellt unter Internet (Ecobrowser) von der Provinz Bozen;
- Daten über die touristischen Nächtigungen, von der OBEREGGEN AG;

- Daten über die Fahrten mit den Aufstiegsanlagen im Schigebiet OBEREGGEN und im SKI CENTER LATEMAR, von der OBEREGGEN AG;
- Bestehende Wasserkonzessionen und Wasserverfügbarkeit für die technische Beschneigung der Schipisten der OBEREGGEN AG;
- Spezifische Fachliteratur über die Errichtung von Schipisten und Beschneigungsanlagen.

Hierbei sei festgestellt, dass im urbanistischen Bauleitplan der Gemeinde DEUTSCHNOFEN die geplante, neue Schipiste MAIERL derzeit noch eingetragen ist. Die bestehende Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL jedoch ist bereits im Bauleitplan der Gemeinde eingetragen.

In den Fachplan der Aufstiegsanlagen und Schipisten, Planungsraum n. 9 – *Eggental/Jochgrimm*, Schigebiet n. 9.2 – *Obereggen* ist hingegen die geplante, neue Schipiste MAIERL und die geplante Förderleistungserhöhung der Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL auf 2.800 P/h bei der ersten dreijährigen Überarbeitung des Fachplanes mit Beschluss der Landesregierung Nr. 4120 vom 17/11/2003 aufgenommen worden.

Die von den Bauvorhaben betroffene Zone unterliegt der hydrologischen und der landschaftlichen Vinkulierung, der Vinkulierung Gutachten Wildbachverbauung Süd und der Vinkulierung Gutachten Amt für Gewässernutzung.

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

Außerdem werden von den Bauvorhaben keine Risikozonen, bzw. keine Zonen mit hydrogeologischem Risiko, Wasserschutzgebiete, Zonen mit hohem Risiko (R3) oder Zonen mit Lawinen- oder Steinschlaggefahr betroffen. Die geplante, neue Schipiste MAIERL kreuzt auf Meereshöhe ca. 1.855 m eine Quelle, die von der OBEREGGEN AG für die technische Beschneigung der Schipisten benutzt wird. Diese Quelle wird saniert und neu gestaltet.

3.1.2 Ausgangssituation

Geografisch liegt das Schigebiet OBEREGGEN inmitten der Dolomiten, genauer am Süd-Westhang des Latemar-Gebirges am Ende des Eggentals.

Die Anfänge des Schigebietes gehen auf das Jahr 1969 bzw. auf die Wintersaison 1972/73 zurück, wo die ersten Liftanlagen mit den dazu gehörigen Schipisten in Betrieb genommen wurden.

Im Jahre 1975/76 wurde die Verbindung mit den Nachbar-Schigebieten Im Jahre 1975/76 wurde die Verbindung mit den Nachbar-Schigebieten PAMPEAGO und PREDAZZO verwirklicht. Dadurch wurden die drei Schigebiete OBEREGGEN, ITAP PAMPEAGO und LATEMAR PREDAZZO zum SKI CENTER LATEMAR zusammengeschlossen, was ausschlaggebend dafür war, dass Obereggen heute so bekannt und beliebt ist. Dieser Zusammenschluss ebnete im Jahr 1976/77 auch den Beitritt zum Konsortium Dolomiti SuperSki.

Im Jahre 1985 erfolgte die Inbetriebnahme der ersten automatisch kuppelbaren 4er-Sesselbahn Italiens, des ABSAM-MAIERL Liftes. Damit konnte die Förderleistung von 1.100 Personen/Stunde auf 1.800 P./Std. erhöht werden.

Das gesamte Schigebiet erstreckt sich demnach über die Eggentaler Almen bis in die Nachbarregion Trentino und überschreitet sowohl die Provinz- als auch die Sprachgrenze.

Insgesamt verfügt das Schigebiet SKI CENTER LATEMAR über 17 Aufstiegsanlagen, wovon sich je 7 in den Schigebieten Obereggen und Pampeago und 3 im Schigebiet von Predazzo befinden, die zusammen rund 50 km verbundene Pistenfläche bedienen.

In den vergangenen Jahren hat der Wintertourismus allgemein einen bedeutenden Aufschwung erlebt. Speziell im Schigebiet OBEREGGEN und im gesamten SKI CENTER LATEMAR haben das umfangreiche Angebot, die laufenden technischen Neuerungen und die ständigen Verbesserungen der Infrastrukturen zu einem beträchtlichen Zuwachs an Wintersportlern in diesen Gebieten beigetragen.

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

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 Wintersaisons, welche zu einer oft hohen Schifahrerichte auf den bestehenden Schipisten beigetragen hat. Deshalb ist auch eine Erweiterung des Schigebietes bzw. eine Vergrößerung der Schifläche unbedingt erforderlich.

In der letzten Wintersaison 2003/04 wurden an den Aufstiegsanlagen des Schigebietes SKI CENTER LATEMAR insgesamt ca. 736.356 Ersteintritte gezählt; teilt man diese Zahl durch die Anzahl der Tage einer Wintersaison (ca. 120 Tage), so erhält man eine Anzahl von ca. 6.136 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 fünf 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 Schipisten und modernen Aufstiegsanlagen bieten, um dadurch die derzeitige Gästeanzahl auch in Zukunft halten zu können.

Um den heutigen Anforderungen eines attraktiven und modernen Schigebietes gerecht zu werden, müssen in einem Schigebiet, so wie auch im Schigebiet OBEREGGEN, sei es bei den Aufstiegsanlagen als auch bei den Schipisten permanent Änderungen, Anpassungen und Erneuerungen durchgeführt werden.

Deshalb ist es auch das Ziel der Betreibergesellschaft mit der Errichtung der geplanten Schipiste MAIERL neue Schipistenfläche zu schaffen und die Schipisten im mittleren Abschnitt des Schigebietes bzw. das gesamte Schigebiet OBEREGGEN zu verbessern und noch attraktiver zu gestalten. Des weiteren verspricht sich die OBEREGGEN AG durch das Vorhaben auch eine Entlastung der bestehenden teilweise zu schmalen Schipiste REITER - ALPE und eine Verringerung der auf dieser Schipiste, aufgrund der hohen Schifahrerichte, immer häufiger vorkommenden Unfälle.

Mit der Ersetzung der technisch überholten Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL durch eine neue, modernere und den Ansprüchen der Schifahrer (mehr Fahrkomfort, höhere Fahrgeschwindigkeit, keine Wartezeiten, usw.) angepasste Anlage möchte die Betreibergesellschaft zur Aufwertung des Schigebietes beitragen. Vor allem durch die Anpassung der Förderleistung der Anlage, d.h. durch die Erhöhung der Förderleistung von 2.200 P/h auf 2.800 P/h, soll ein kontinuierlicher Fluss der Fahrgäste in der Talstation gewährleistet bzw. die Wartezeiten beim Einstieg eliminiert oder zumindest reduziert werden.

Aufgrund der wichtigen Funktion der Aufstiegsanlage als Verbindungsanlage zwischen den Schigebieten OBEREGGEN und PREDAZZO / PAMPEAGO kommt es immer häufiger vor, dass sich in der Talstation beim Einstieg lange Warteschlangen an Schifahrern bilden. Aber nicht nur aus diesem Grunde, sondern auch weil der derzeitige Sessellift ABSAM – MAIERL u.a. eine eigene sehr schöne und für jeden Schifahrer geeignete Schipiste bedient.

3.2 PROJEKTRAHMEN

Ausgehend von den obgenannten Vorbemerkungen plant die OBEREGGEN AG die Errichtung folgender Bauwerke:

- die Errichtung einer neuen, alternativen Schipiste MAIERL,
- die Errichtung einer entsprechenden technischen Beschneiungsanlage für die obgenannte, geplante Schipiste MAIERL,
- die Errichtung einer Fußgängerunterführung im Kreuzungsbereich der geplanten Schipiste mit der Gemeinde-Zufahrtsstrasse ALMWEG,
- die Sanierung der bestehenden Wasserfassung auf der geplanten Schipiste,
- die Verlegung von neuen Wasserdruck- und Stromleitungen für die technische Beschneiungsanlage,
- die Ersetzung des bestehenden aut. kuppelbaren 4-er Sesselliftes durch einen neuen aut. kuppelbaren 6-er Sessellift mit Erhöhung der Förderleistung von derzeit 2.200 P/h auf 2.800 P/h, sowie die
- die Errichtung eines neuen Stationsgebäudes mit verschiedenen Räumlichkeiten, die für den Betrieb der neuen Anlage und der Schipisten erforderlich sind und ein geringfügiger Umbau des bestehenden Restaurationsbetriebes in der Talstation der geplanten Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL.

3.2.1 Kurze technische Beschreibung der geplanten Bauvorhaben

3.2.1.1 Geplante Schipiste mit Beschneiungsanlage MAIERL

Wie bereits erwähnt, soll die geplante, neue Schipiste MAIERL eine Neuerung im mittleren Abschnitt des Schigebietes OBEREGGEN darstellen.

So soll die neue Piste zur bestehenden Schipiste REITER – ALPE vor allem für die geübteren Schifahrer eine reizvolle Alternative werden. Sie soll aber auch für Trainingszwecke und Wettkämpfe jeglicher Art benützt werden können. Die bestehende Schipiste REITER – ALPE ist nur in der oberen Hälfte etwas steil, hingegen im unteren Teil verläuft sie eher flach und wird deshalb von den guten bzw. besseren Schifahrern nicht gern befahren.

Die geplante, neue Schipiste MAIERL zweigt ca. 200 m unterhalb der Bergstation der bestehenden Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL auf einer Meereshöhe von ca. 2.120 m an der rechten Seite der bestehenden Schipiste REITER – ALPE ab und führt dann ca. 250 m ziemlich geradlinig weiter bis auf Quote ca. 2050 m, macht dort eine kleine Rechtskurve (es wird ein kleiner Geländerücken umfahren) und führt dann mit leichten Kurven weiter bis ca. 200 m oberhalb der Talstation der obgenannten Aufstiegsanlage, wo sie schließlich in die bestehende Schipiste REITER – ALPE auf einer Meereshöhe von ca. 1.765 m einmündet.

Vom Einmündungsbereich der geplanten, neuen Schipiste MAIERL bis zur Talstation der genannten, dazugehörigen Liftanlage wird die bestehende Schipiste REITER – ALPE auf der rechten Seite verbreitert, um die Schifahrerströme beider Schipisten besser aufnehmen zu können bzw. keine Engstelle und somit Gefahrenstelle für die Schifahrer entstehen zu lassen.

Mit dem Bau der geplanten, neuen Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL ist weiters geplant, die Mulde entlang der bestehenden Zufahrtsstraße zur Talstation, unterhalb der Talstation der Aufstiegsanlage LANER, aufzufüllen. Dadurch wird auch die bestehende Zufahrtsstrasse zur Talstation etwas talwärts verlegt, wodurch für die Zukunft mehr Platz zwischen den zwei Talstationen der Aufstiegsanlagen ABSAM – MAIERL und LANER und dem bestehenden Restaurationsbetrieb ABSAM entsteht und dadurch die Schifahrerströme in diesem Bereich einmal wesentlich besser geregelt werden können.

Die Gesamtfläche der geplanten, neuen Schipiste MAIERL beträgt ca. 6,55 ha. Sie verläuft beinahe auf der gesamten Länge in Wald, wobei dieser im Anfangs- und Mittelbereich nur schütter bewachsen ist.

Die neue Schipiste MAIERL besitzt eine horizontale Länge von ca. 1.260 m, eine mittlere Breite von ca. 53,0 m und eine mittlere Längsneigung von ca. 29,5 %. Die Neigung der Schipiste selbst variiert zwischen 7,7 % im Anfangsbereich und 54,7 % im Mittelteil.

Auf einer Meereshöhe von ca. 1.880 m derzeit die Gemeinde-Zufahrtsstraße ALMWEG, die zwar in den Wintermonaten nicht von Fahrzeugen befahren werden kann, jedoch von zahlreichen Winterwanderern als Spazierweg benutzt wird.

eshalb ist mit dem Bau der neuen Schipiste MAIERL im betroffenen Kreuzungsbereich auch die Errichtung eines Fußgängertunnels geplant. Dieser erlaubt den Wanderern, sowie auch den manchmal verkehrenden Motorschlitten (Hüttenwirte) ein gefahrenloses Unterqueren der geplanten Schipiste MAIERL.

Technische Hauptmerkmale der geplanten, neuen Schipiste MAIERL:

• Pistenfläche	6,55 ha
• Horizontale Länge der Schipiste	1.260 m
• Höhenunterschied	370 m
• Mittlere Breite	53 m
• Mittlere Längsneigung	29,5 %
• Min. / Max. Längsneigung	7,7 / 54,7 %

Im Auslaufbereich der geplanten Schipiste MAIERL bzw. im Bereich der geplanten Erweiterung der bestehenden Schipiste REITER – ALPE wird ein bestehender Wassergraben gekreuzt, wobei dieser so verlegt, verrohrt und verbaut wird, dass der natürliche bzw. ein problemloser Abfluss des Wassers auch nach der Errichtung der neuen Schipiste gewährleistet wird.

Eine weitere mit dem Bau der geplanten Schipiste MAIERL verbundenen Maßnahme ist die Sanierung einer bestehenden Quelfassung auf Meereshöhe ca. 1.855 m, welche sich direkt auf der neuen Schipiste befindet. Das Wasser dieser Quelle wird von der OBEREGGEN AG für die technische Beschneigung der Schipisten benutzt, deshalb wird diese Quelfassung auch von der OBEREGGEN AG saniert und neu gestaltet.

Wie bereits für die bestehenden Schipisten im Schigebiet OBEREGGEN ist auch für die geplante, neue Schipiste MAIERL eine voll automatisierte technische Beschneiungsanlage vorgesehen, die die Schneesicherheit auch in den naturschneearmen Wintersaisons auf der gesamten Schipistenfläche des Schigebietes gewährleisten soll.

3.2.1.2 Geplante Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL

Wie bereits erwähnt, plant die OBEREGGEN AG im Jahr 2005 gleichzeitig mit der Realisierung einer neuen Schipiste MAIERL die im Jahre 1985 errichtete automatisch kuppelbare 4-er Sesselbahn ABSAM – MAIERL durch einen ebenfalls automatisch kuppelbaren Sessellift jedoch mit 6-er Sesseln zu ersetzen. Gleichzeitig soll die Personenförderleistung der neuen Anlage von 2.200 P/h auf 2.800 P/h erhöht werden.

Dabei wird für die neue Anlage die Lage der derzeitigen Tal- und Bergstation, sowie der Verlauf der Linie beibehalten. Die Talstation ist auf einer Meereshöhe von 1732,00 m in der Örtlichkeit ABSAM und die Bergstation auf der Meereshöhe von 2165,10 m unterhalb des Latemar-Gebirges vorgesehen.

Die neue Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL ist als automatisch kuppelbarer 6-er Sessellift mit Haube und mit Förderbandeinstieg geplant, ein Bahntyp der den Fahrgästen einen maximalen Fahrkomfort bietet.

Die Förderleistung der geplanten, neuen Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL beträgt 2.800 P/h bei einer Fahrgeschwindigkeit von 5,0 m/s.

Die schräge Länge der Anlage beträgt 1437,22 m, die horizontale Länge 1355,00 m, der Höhenunterschied 433,10 m und die mittlere Neigung 31,96 %; es handelt sich also um eine mittelgroße Anlage.

Die Talstation der derzeitigen Anlage ABSAM – MAIERL besteht aus zwei zusammengebaute Gebäudekomplexe mit unterschiedlichen Funktionen. Der hintere, talseitige Trakt dient teilweise der Aufstiegsanlage aber vor allem als Restaurationsbetrieb. Der vordere Trakt dient ausschließlich der Aufstiegsanlage und besitzt kein Untergeschoss. Für die neue Aufstiegsanlage ist geplant, den gesamten vorderen Trakt des bestehenden Gebäudes abzubauen und durch ein neues Gebäude zu ersetzen. Dabei soll die neue Antrieb-Spannstation als freistehende Station und neben dieser Station ein weiteres Gebäude errichtet werden.

In diesem Gebäude, das zwei Stockwerke besitzt, sind im halbunterirdischen Stockwerk vorwiegend Räumlichkeiten für die elektrischen Anlagen, wie eine Trafokabine, ein Elektro-Verteilerraum, ein Aggregatraum und eine ENEL-Kabine mit Zählerraum und weiters ein Lagerraum für das Schipistenmaterial (Aufprallmatten, Zäune, Beschilderungen, usw.) und für Ersatzteile der Aufstiegsanlage, sowie eine Pumpstation (geplante Pumpstation ABSAM) und ein Steuerraum der Beschneiungsanlage vorgesehen. Im Erdgeschoss befindet sich der Abstellbahnhof, in dem sämtliche Fahrzeuge untergebracht und im Sommer gewartet werden können. Weiters befinden sich im Erdgeschoss die Schaltkabine der Aufstiegsanlage und ein Elektro-Steuerraum, WC`s für das Dienstpersonal und eine Pistenfahrzeuggarage mit 3 Stellplätzen samt Werkstatt für allfällige Reparaturen und ein kleiner Lagerraum. Auf der Nord-West Seite des Erdgeschosses, also bei der Einfahrt der Pistenfahrzeuggarage ist auch eine Tankstelle für das Betanken der Pistenfahrzeuge und der Fahrzeuge der Lift-Betreibergesellschaft und eine Beton-Ölauffangplatte geplant.

Die Bergstation der bestehenden Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL besteht einzig aus der Liftstation und einer danebenstehenden Komandokabine.

Auch für die geplante, neue Aufstiegsanlage ist in der Bergstation lediglich die freistehende fixe Umlenkstation und eine Komandokabine mit WC für das Dienstpersonal vorgesehen, sodass sich dort mit Ausnahme des ästhetisch um einiges schöneren Stationsgebäudes der neuen Anlage keine wesentlichen Änderungen ergeben.

Das Gelände in der Linie weist einen regelmäßigen Verlauf auf, sodass keinerlei Kunstbauten außer den Stützenfundamenten (Stahlbeton) und den verzinkten Mehrkantstützen errichtet werden müssen.

Derzeit sind in der Linie 22 Stützen vorhanden, für die geplante, neue Anlage sind nur mehr 16 Stützen vorgesehen.

Unterhalb der Talstation, in einer Mulde entlang der bestehenden Zufahrtsstraße zur Talstation, soll ein Großteil des Aushubmaterials des neuen Gebäudes in der Talstation gelagert werden. Durch die geplanten Auffüllarbeiten in dieser Mulde wird auch die bestehende Zufahrtsstrasse zur Talstation etwas verlegt, wodurch für die Zukunft mehr Platz zwischen den zwei Talstationen der Aufstiegsanlagen ABSAM – MAIERL und LANER und dem bestehenden Restaurationsbetrieb ABSAM entsteht und dadurch die Schifahrerströme in diesem Bereich einmal besser geregelt werden können.

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>Projekt:</p> <p>Schipiste</p> <p>Beschneiungs- anlage</p> <p>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>Wassernutzung</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 gleichzeitig bei allen Bauvorhaben (Schipiste mit Beschneiungsanlage und Aufstiegsanlage) dargestellt.

3.3.3.1 U.K. Boden

SCHIPISTE MIT BESCHNEIUNGSANLAGE	AUFSTIEGSANLAGE
Wichtigkeit der U.K. * *	* *
Aushubarbeiten und Aufschüttungen	
<p>(- -) Die Errichtung der Schipiste betrifft die Ausführung von Aushub- und Aufschüttungsarbeiten, welche sich zum Großteil mehr oder weniger gegenseitig ausgleichen. In einigen Bereichen sind die Erdbewegungsarbeiten groß, in anderen hingegen fallen sie kaum bzw. nur geringfügig an.</p>	<p>(-) Die Erdbewegungsarbeiten sind entlang der Linie und in der Bergstation gering, bedeutender sind aber jene in der Talstation und im Bereich der geplanten Aufschüttungszone.</p>
Stabilität des Hanges	
<p>(-) Nur im geplanten Steilhang konnten mehrere oberflächliche Sackungen festgestellt werden. Diese interessieren jedoch nur eine Bodenschicht bis zu einer Tiefe von ca. 1,5 m, wobei dennoch der Hang oberflächlich entwässert werden muss, um Erosionen und Rutschungen vermeiden zu können.</p>	
Rodungen	
<p>(- -) Die geplanten Rodungen haben einen mittelgroßen Einfluss auf den Oberflächenabfluss und die Erosionsanfälligkeit.</p>	
Zufahrtsstrassen	
<p>(-) Da der betroffene Hang schon von mehreren Zufahrtsstrassen gequert wird, ist nur in limitierten Bereichen eine provisorische Zufahrtsstraße während der Baufase vorgesehen.</p>	

3.3.3.2 U.K. Untergrund

SCHIPISTE MIT BESCHNEIUNGSANLAGE	AUFSTIEGSANLAGE
* *	* *
Stabilität des Hanges	
(-) Im gesamten Hang konnten keine Anzeichen für größere Hangbewegungen festgestellt werden. Nur im geplanten Steilhang konnten mehrere oberflächliche Sackungen (Tiefe bis 1,5 m) festgestellt werden.	(- -) Im gesamten Hang konnten keine Anzeichen für größere Hangbewegungen festgestellt werden. Durch die geplante Verlegung der Forststrasse im Bereich der Talstation kommt es zu größeren Aufschüttungen, wobei die Stabilität des Bodens nicht wesentlich beeinträchtigt wird.
Gründungen	
(-) Die vorgesehenen Baugrubenböschungen für die gepl. Schipistenüberführung können durchwegs bis zu einer Höhe von 5 m kurzfristig bis zu einem Winkel von 45° abgeböscht werden. Die Tragfähigkeit des Bodens ist gut, wodurch eine Überbelastung ausgeschlossen werden kann.	(-) Die für die gepl. Aufstiegsanlage notwendigen Bauwerke werden auf tragfähigem Boden errichtet, sodass die anfallenden Belastungen aufgenommen werden können.

3.3.3.3 U.K. Oberirdische Wässer

SCHIPISTE MIT BESCHNEIUNGSANLAGE	AUFSTIEGSANLAGE
*	*
Veränderung des oberirdischen Wasserhaushaltes	
(-) Im gesamten Bereich der Piste wird das Oberflächenwasser mittels Querrinnen gesammelt und längs der Piste abgeleitet. Im oberen Bereich kann das so gesammelte Wasser di-	(-) Es ist kein Einfluss auf die Oberirdischen Gewässer zu erwarten.

<p>rekt in den Hang eingeleitet, der Rest des anfallenden Oberflächenwassers hingegen kann bis zum nächsten Vorfluter (Zanggenbach) abgeleitet werden.</p>	
<p>Abfluss zum Vorfluter bei Platzregen</p>	
<p>(- -) Das Abflussverhalten auf der Schipiste bei einem Platzregen kann als mäßig negativ bewertet werden.</p>	
<p>Abfluss zum Vorfluter bei Schneeschmelze</p>	
<p>(- -) Der Abfluss zum Vorfluter ist bei der Schneeschmelze kleiner als bei einem Platzregen und wird als mäßig negativ betrachtet.</p>	

3.3.3.4 U.K. Unterirdische Wässer

SCHIPISTE MIT BESCHNEIUNGSANLAGE	AUFSTIEGSANLAGE
* *	*
<p>Veränderung des unterirdischen Wasserhaushaltes</p>	
<p>(-) Der obere Bereich der Piste befindet sich im Einzugsgebiet der Bründl Quelle. Eine Verschmutzung des Quellwassers kann jedoch aufgrund der Entfernung ausgeschlossen werden. Der einzige Einfluss bestünde darin, dass durch den Bau der Piste weniger Wasser in den Boden versickert und somit die Quellschüttung geringfügig beeinflusst wird.</p>	<p>(-) Im Bereich der Talstation wird oberflächliches Bergwasser angeschnitten. Man befindet sich aber außerhalb des Einflussbereiches der Bründl Quelle.</p>

3.3.3.5 U.K. Flora

SCHIPISTE MIT BESCHNEIUNGSANLAGE	AUFSTIEGSANLAGE
* *	* *
Qualitative Veränderung	
<p>(- - -) Durch die Entfernung eines Teiles des Lärchen-Zirm-Waldes erfährt der betreffende Teil eine radikale Qualitätsumwandlung. Durch seine lichte Überschirmung weist er eine sehr artenreiche Vegetation auf und bietet vielen Tieren Lebensraum. Der Austausch dieses Ökosystems bedeutet eine Qualitätsminderung, sei es durch eine schwächere Schutzfunktion für den Boden, durch entzogenen Lebensraum für Waldbewohner oder einem künstlich geschaffenen Ökosystem.</p>	<p>(-) Die bestehende Schneise der Aufstiegsanlage wird nicht oder nur an wenigen Punkten geringfügig erweitert und die Länge bleibt ebenfalls gleich, sodass keine nennenswerten Einbußen, bzw. Qualitätsumwandlungen an Lebensräumen erfolgen.</p>
Windwurfgefahr	
<p>(-) Die Windwurfgefahr durch Schaffung der Pistenschneise wird als nicht so relevant angesehen.</p>	
Verspätete Vegetation	
<p>(0) Durch die Beschneigung besteht die Schneedecke länger als eine natürliche. Dies bringt verschiedene Vor- und Nachteile mit sich. Die Verkürzung der Vegetationszeit beschränkt sich im Allgemeinen auf 5 – 10 Tage, welche auf den Pflanzenzyklus, zumindest in der betreffenden Höhenlage, keinerlei Auswirkungen hat.</p>	

Mechanischer Schutz	
<p>(+ +) Der technisch erzeugte Schnee ist gegenüber dem Naturschnee kompakter und stellt daher einen besseren Schutz gegen die Beschädigung der Gras- und Buschvegetation durch die Schifahrer und der Raupen der Pistenpräparierfahrzeuge dar.</p>	

3.3.3.6 U.K. Fauna

SCHIPISTE MIT BESCHNEIUNGSANLAGE	AUFSTIEGSANLAGE
* *	* *
Inselwirkung	
<p>(-) Die Schaffung der neuen Schipiste bewirkt eine Unterbrechung des Kontinuums. Diese Inselwirkung wird als nur mäßig negativ angesehen.</p>	
Störeinwirkung	
<p>(- - / -) Während der Bauarbeiten ist die Störung durch Lärm sehr groß, jedoch in der Betriebsphase weniger relevant, auch weil die Schipiste großteils unterhalb der bestehenden Aufstiegsanlage verläuft.</p>	<p>(- / 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.</p>
Qualitative Veränderung	
<p>(-) Da es sich hier um eine walddreiche Gegend handelt, welche noch sehr gute Rückzugsmöglichkeiten er-</p>	

laubt, kann die Auswirkung dieses Faktors auf die Fauna als mäßig negativ betrachtet werden.	
Verspätete Weidemöglichkeit	
(0) Eine verspätete Weidemöglichkeit für Haus- und Wildtiere durch die Beschneigung mit technischem Schnee erfährt hier keine Relevanz.	

3.3.3.7 U.K. Landschaft

SCHIPISTE MIT BESCHNEIUNGSANLAGE	AUFSTIEGSANLAGE
* *	* *
Morphologische Veränderungen im Detail	
(- - -) Die morphologischen Veränderungen im Detail sind mittel bis hoch. Dennoch sind diese nur aus naher Distanz erkennbar. Dies auch, weil in verschiedenen Bereichen die Erdbebewegungsarbeiten so gering wie möglich gehalten wurden bzw. kaum oder gar nicht anfallen.	(-) In der Talstation wird das Landschaftsbild durch den geplanten Neubau des Stationsgebäudes mit anschließender Anpassung des angrenzenden Geländes geringfügig verändert.
Chromatische Veränderungen	
(- -) Im vorliegenden Fall betreffen die chromatischen Veränderungen vorwiegend die Waldrodung der Pisten-schneise. Es entsteht dadurch eine klare Trennlinie zwischen dem beid-seitig vorwiegenden dunklen Wald-grün und der hellgrünen Pisten- bzw. Wiesenfläche. Ebenso besteht dieser Einfluss auch zu Saisonsende aufgrund der länger anhaltenden Schneedecke auf der	

<p>Schipiste, also im frühen Frühling, wo der bestehende Wald bereits grün ist und die Schipiste noch mit Schnee bedeckt ist.</p>	
<p>Sichtbarkeit der Anlagen</p>	
<p>(-) Die geplante Fußgängerunterführung wird zur Gänze mit Erdmaterial eingedeckt, wobei lediglich der Ein- bzw. Ausgangsbereich sichtbar bleiben.</p> <p>Dadurch, dass sämtliche Wasser- und Elektroleitungen unterirdisch angelegt und Unterflurhydranten bzw. zu Boden absenkbar Elektranten, welche nur aus unmittelbarer Nähe sichtbar sind, verwendet werden, sind die Auswirkungen auf die Landschaftsstörung sehr gering.</p>	<p>(-) Der heutige Zustand des landschaftlichen Umfeldes wird sich durch den Bau der geplanten, neuen Aufstiegsanlage kaum ändern, da die Dimensionen der Tal- und Bergstation und der Linienstützen in etwa gleich bleiben. In der Bergstation wird kein zusätzliches Gebäude errichtet, in der Talstation hingegen wird das bestehende Gebäude z. T. abgerissen und neu errichtet werden, wobei dieses großteils unterirdisch angelegt wird.</p>

3.3.3.8 U.K. Atmosphäre und Lärm

SCHIPISTE MIT BESCHNEIUNGSANLAGE	AUFSTIEGSANLAGE
*	*
<p>Atmosphäre</p>	
<p>(-) Die Emissionen in der Atmosphäre sind sei es in Bezug auf die Errichtung als auch auf den Betrieb der Schipiste vernachlässigbar.</p>	<p>(0) Die Auswirkungen auf die Atmosphäre, abgesehen von der Bauaufgabe, bleiben unverändert bzw. werden weder verbessert, noch verschlechtert.</p>
<p>Lärm</p>	
<p>(- -) In der Bauaufgabe ist ein mittelgroßer Lärmeinfluss zu erwarten, welcher jedoch zeitlich beschränkt ist.</p> <p>Für die Schipiste bringt die Betriebs-</p>	<p>(0) Das für die Komponente Atmosphäre besagte, gilt auch für die Umweltkomponente Lärm.</p>

<p>fase die Anwesenheit der Schifahrer und der von den Pistenpräparierfahrzeugen und den Schneegeratoren erzeugte Lärm eine Veränderung bzw. eine Verschlechterung der bestehenden Situation.</p>	
---	--

3.3.3.9 U.K. sozial-ökonomische Komponente

SCHIPISTE MIT BESCHNEIUNGSANLAGE	AUFSTIEGSANLAGE
* *	* *
Ökonomischer Aufschwung	
<p>(+ + +) Die Schaffung neuer Pistenfläche, im Besonderen einer neuen Schipiste mit neuen Herausforderungen für die Schifahrer, stellt einen erheblichen Vorteil nicht nur für die Liftbetreibergesellschaft, sondern vor allem für die gesamte Wirtschaft des umliegenden Gebietes dar.</p> <p>Den Betrieb der Schipisten auch in naturschneearmen Wintern durch die Herstellung von technischem Schnee gewährleisten zu können kann mit Sicherheit ebenfalls sehr positiv bewertet werden.</p>	<p>(+ +) Die Ersetzung einer technisch überholten Aufstiegsanlage durch eine neue, modernere und den Ansprüchen der Schifahrer (mehr Fahrkomfort, höhere Fahrgeschwindigkeit, keine Wartezeiten, usw.) angepasste Anlage trägt mit Sicherheit zur Aufwertung des Schigebietes bei.</p>
Unfälle	
<p>(-) Bei einer Schipiste besteht immer eine gewisse Akzeptanz bezüglich <u>Unfallrisiko</u>. Das Aussetzen der Gefahr ist <u>freiwillig</u>, deshalb auch die generell hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung. Dieser negative Aspekt ist demnach von geringer Bedeutung.</p>	

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.

3.3.4.1 Schipiste MAIERL

KOMPONENTEN	Wichtig-keit	Aushübe	Instab. des Hanges	Erosions-prozesse	Zufahrts-straßen	Änderung Oberfläch-enabfluß	Änderung Sicker-ver-mögen	Inselwirkung	Rodung / Windwurf	Qualitative Verän-derung
Boden	**	-- (-)	-	-	-		-		--	-
Untergrund	**	-- (-)	-				-		-	
Oberirdische Wässer	*	-	-			--	-			
Unterirdische Wässer	**	--	-			-	-		-	-
Flora	**								-	---
Fauna	**							-		-
Landschaft	**	---		--	-			--		
Atmosphäre und Lärm	*	--			-			-		
Sozial - ökonomische Aspekt	**									
		15 70 15	100	50 50	100	50 50	100	70 30	75 25	75 25
NACH DER VERMINDERUNG		50 50								

KOMPONENTEN	Wichtig-keit	Störwirkung	Morphologische Veränderungen	Chromatische Veränderungen	Atmosphäre	Lärm	Ökonomische Vorteile	Unfälle		
Boden	**		-							
Untergrund	**		-							
Oberirdische Wässer	*		-							
Unterirdische Wässer	**		-							
Flora	**									
Fauna	**	-- (-)				-				
Landschaft	**		---	--						
Atmosphäre und Lärm	*				-	--				
Sozial – ökon. Aspekt	**						+++	-		
		100	80	20	100	100	50	50	100	100
NACH DER VERMINDERUNG		100								

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

3.3.4.2 Beschneigungsanlage

KOMPONENTEN	Wichtig-keit	Aushub	Mechanischer Schutz	Zufahrtswege	Gelände-instabilität	Überbelastung	Erosion	Wasserentnahme	Veränderung unterird. Wasser								
Boden	*	--		-	-		-										
Untergrund	*	-															
Oberirdische Wässer	*							-									
Unterirdische Wässer	**	-						-	-								
Flora	**		++														
Fauna	**																
Landschaft	*	-					-- (-)										
Atmosphäre und Lärm	**	-															
Sozial - ökonomische Aspekt	**																
		80	20		100	100		100		50	50		100		100		
NACH DER VERMINDERUNG								100									

3.3.4.3 Aufstiegsanlage

KOMPONENTEN	Wichtig-keit	Aushub	Gelände- instabilität	Zufahrtswege	Gründungen	Änderung O- berflächenabfluß	Veränderung unterird. Wässer	Rodung	Morphologische Veränderungen
Boden	**	-	-	-	-		-	-	--
Untergrund	**	-	--	-					-
Oberirdische Wässer	*					-		-	
Unterirdische Wäs- ser	*	-					-		-
Flora	**							-	
Fauna	**							-	
Landschaft	**	--		-					--
Atmosphäre und Lärm	*	--		-					
Sozial - ökonomische Aspekt	**								
		60 40	50 50	100	100	100	100	100	50 50
NACH DER VERMINDERUNG									

KOMPONENTEN	Wichtig-keit	Sichtbarkeit der Bauwerke	Atmosphäre	Lärm	Ökonomischer Wert		
Boden	* *						
Untergrund	* *						
Oberirdische Wässer	*						
Unterirdische Wässer	*						
Flora	* *						
Fauna	* *			-			
Landschaft	* *	-					
Atmosphäre und Lärm	*		0	0			
Sozial - ökonomische Aspekt	* *				++		
		100	-	-	-	100	100
NACH DER VERMINDERUNG							

4 ALTERNATIVEN

In Übereinstimmung mit den Richtlinien, wird im folgenden Kapitel auch eine Alternative zu der im Projekt vorgesehenen Trassierung der geplanten Schipiste MAIERL angeführt. Diese sieht eine großzügige Verbreiterung der bestehenden Abfahrtspiste REITER – ALPE auf den gesamten unteren Teil.

Der untere, betroffene Abschnitt der Schipiste REITER – ALPE wird einmal von der dazugehörigen Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL bedient aber stellt auch die einzige schichttechnische Verbindung zwischen den Schigebieten OBEREGGEN und PREDAZZO / PAMPEAGO dar.

Durch die günstige Lage und den mittelsteilen Verlauf der Schipiste REITER – ALPE wird diese Piste sehr gut besucht, sodass der untere und enge Abschnitt oft nicht mehr in der Lage ist, die vielen Schifahrer aufzunehmen. Deshalb kommt es in diesem Bereich oftmals zu Auffahrunfällen, die nur durch eine großzügige Verbreiterung der Schipiste in diesem Abschnitt verhindert bzw. reduziert werden könnten. Durch die Errichtung der geplanten, neuen Schipiste MAIERL kann aber sei es die Unfallhäufigkeit durch eine bessere Verteilung der Schifahrer reduziert als auch den geübteren Schifahrern eine alternative Talfahrtspiste mit neuen Herausforderungen geboten werden.

Außerdem kann mit Sicherheit behauptet werden, dass bei einer Verbreiterung der bestehenden Schipiste die Wert- bzw. Attraktivitätssteigerung des Schigebietes wesentlich geringer ist als durch den Bau der geplanten, neuen Schipiste MAIERL.

Für die Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL wurden alternative Trassenführungen ausgeschlossen, da die neue Anlage die Funktion der bereits bestehenden Aufstiegsanlage mit dazugehöriger bestehender Schipiste übernehmen soll und muss und nicht für die Erschließung von neuer Pistenfläche in unberührtem Gebiet vorgesehen ist.

4.1.1 **Allgemeine technische Beschreibung**

Die geplante alternative Erweiterung der bestehenden Schipiste REITER – ALPE erstreckt sich auf der gesamten unteren Hälfte der Schipiste zwischen den Meereshöhen ca. 1.943 m und 1.740 m.

In diesem Bereich besitzt die derzeitige Schipiste lediglich eine Breite von 20 ÷ 40 m und mehrere Engstellen. Die Längsneigung der Schipiste ist mit 16 % im Mittel eher gering, wodurch sich der untere Bereich der zur Anlage ABSAM – MAIERL gehörende Schipiste vorwiegend für weniger geübte Schifahrer eignet und der Schifahrerfluss nicht optimal verläuft.

Die geplante Erweiterung ist auf einer Länge von ca. 1.250 m vorgesehen, überwindet einen Höhenunterschied von ca. 203 m und nimmt eine Fläche von ca. 3,11 ha ein.

Die Breite der geplanten Verbreiterung variiert zwischen 20 m und 30 m, sodass der betroffene Pistenabschnitt in Zukunft eine mittlere Breite von ca. 59 m besitzen würde. Eine Verbreiterung in diesem Ausmaß wäre unbedingt erforderlich, da durch die geplante Ersetzung der bestehenden Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL auf der dazugehörigen Schipiste d.h. auf der best. Schipiste REITER – ALPE mit mehr Wiederholungsfahrten zu rechnen ist.

Die technische Hauptmerkmale der geplanten Erweiterung der bestehenden Schipiste REITER – ALPE sind:

– Pistenfläche Erweiterung	3,11 ha
– Horizontale Länge der Erweiterung	1.250 m
– Höhenunterschied	203 m
– Mittlere Breite Erweiterung	24 m
– Mittlere Längsneigung	16 %

4.1.2 Zusammenfassende Darstellung der Vor- und Nachteile der Alternativen bzgl. der Projektpiste

4.1.2.1 Vorteile

<i>Projekt</i>	<i>Alternative</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Wesentliche Aufwertung des Schigebietes OBEREGGEN und Steigerung der Attraktivität des mittleren Abschnittes des Schigebietes; • Bessere Verteilung der Schifahrer im Schigebiet; • Reduzierung des Unfallrisikos auf der bestehenden Talfahrtspiste REITER – ALPE; • Neue Herausforderungen für die Schifahrer, besonders für die Geübteren; • Mittelgroße Erdbewegungsarbeiten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringere Waldrodung, aufgrund der geringeren neuen Pistenfläche; • Keine Kunstbauten erforderlich; • Die bestehende Lärmbelastung auf der Schipiste wird nicht verlagert, sondern lediglich geringfügig erhöht.

4.1.2.2 Nachteile

<i>Projekt</i>	<i>Alternative</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Auf der gesamten Schipiste sind Waldrodungen, wenn auch in lichtem Wald, erforderlich; • Notwendigkeit einer Fußgängerunterführung im Kreuzungsbereich mit der bestehenden Gemeindestrasse „Alm“; • Querung einer bestehenden und genutzten Quelle; • Erhöhung der Lärmbelastung in 	<ul style="list-style-type: none"> • Nur geringe Aufwertung des Schigebietes; • Konzentration der Schifahrer auf den bestehenden Schipisten im Schigebiet bleibt erhalten; • Das Unfallrisiko auf der bestehenden Talfahrtspiste wird nur geringfügig reduziert; • Keine neuen Heraus-

<p>der Betriebsfase durch die Schifahrer, der Pistenfahrzeuge und der Schneegeneratoren.</p>	<p>forderungen für die Schifahrer, besonders für die Geübteren;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sehr große Erdbewegungsarbeiten und hohe Böschungen mit armierten Erdstützbauten; • Querung von zwei Quell-Einzugsgebieten; • Regen- und Abwasserableitung aufwendig.
--	---

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.

5.1 SCHIPISTE MIT BESCHNEIUNGSANLAGE

- 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 werden die betroffenen Flächen unverzüglich wieder mit der örtlichen Humusschicht und Grasnarbe abgedeckt;
- 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 Erdrutschungen wieder begrünt werden; dabei muss die Begrünung mit ortstypischen Saathut (lt. Vorschlag) erfolgen;
- Bei provisorischen Zufahrtsstrassen muss am Ende der Arbeiten der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt werden;

- Die Grabenaushübe für die Verlegung der Wasser- und Elektroleitungen müssen so schnell wie möglich wieder geschlossen und mit der örtlichen Humusschicht und Grasnarbe abgedeckt werden;
- Um einen kontrollierten Abfluss des Regen- und Schmelzwassers zu garantieren und somit auch die Entstehung von Erosionen zu verhindern, müssen entlang der gesamten Schipiste Oberflächenrinnen mit entsprechendem Wasserrohrabfußsystem eingebaut werden;
- Das Schifahren außerhalb der Schipiste soll durch Anbringen von Schildern, durch Einführen von Sanktionen und Anbringen von entsprechenden Abzäunungen (zumindest im oberen Bereich) verhindert werden;
- Die oberirdischen und unterirdischen konzessionierten Wasserleitungen für die Beschneizwecke dürfen, so wie lt. den noch zu erteilenden Konzession, nur für die nötige Zeit genützt und müssen periodisch kontrolliert werden. Wie laut den geltenden Gesetzen (Circ. 1670/96 SIMN) vorgeschrieben, müssen die periodischen Kontrollen über die Entnahmemenge den zuständigen Ämtern mitgeteilt werden.

5.1.1 Betriebsfase

Die Pistenpräparierung und der Betrieb der Schneegeneratoren muss wie folgt geregelt werden:

- Die mechanischen Schäden an der Grasnarbe, verursacht durch die Pistenfahrzeuge und Motorschlitten, sollen vermieden werden;
- Bei den Pistenfahrzeugen wird der Einsatz von biologisch abbaubaren Ölen und Fette empfohlen;
- Es darf keine bedeutend länger anhaltende Schneedecke verursacht werden;
- Das Auftreten von Sauerstoffmangelerscheinungen soll vermieden werden, indem zu viel technischer Schnee erzeugt wird;
- Das Auftreten von Sauerstofferscheinungen soll vermieden werden;
- Am Ende der Saison darf der Abschmelzvorgang durch Benützung chemischer Substanzen nicht beschleunigt werden.

5.2 AUFSTIEGSANLAGE

- Um im Gelände keine Materialbruchstellen durch die von den Erdbewegungsarbeiten entstandene Materialauflockerung hervorzurufen, müssen bei den Baugruben entsprechende Stützbauten eingebaut werden;
- So fern es möglich ist, sollen die Bauwerke aus Beton, die unterirdisch angelegt sind, nach der Fertigstellung möglichst nach dem derzeitigen natürlichen Geländeverlauf mit Material zugeschüttet 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 verhindert werden.

6 MAßNAHMEN ZUR OPTIMALEN EINFÜGUNG DES BAUVORHABENS IN DEN NATURRAUM

Während der Projektierung des Bauvorhabens, d. h. für die Errichtung der geplanten Schipiste mit Beschneiungsanlage MAIERL und der geplanten Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL im Schigebiet OBEREGGEN wurden verschiedene Maßnahmen zur optimalen Einfügung des Bauvorhabens in den Naturraum beachtet.

Nachfolgend werden die Bedeutendsten angeführt:

- Wahl der Pistentrassenführung nach dem derzeitigem Verlauf des Geländes, um dadurch die Erdbewegungsarbeiten auf das Geringste zu beschränken. Einige Bereiche werden von den Erdbewegungsarbeiten nur gering bzw. gar nicht betroffen;
- Bei der geplanten Fußgängerunterführung wurden aus landschaftlichen Gründen die bergseitigen Anbindungsbereiche im Portalbereich als armierte Erdwand anstelle von Zyklopenmauern bevorzugt;
- Sämtliche Wasser- und Stromleitungen der Beschneigungsanlage werden unterirdisch verlegt;
- Es werden Unterflurhydranten und zu Boden absenkbare Elektranen vorgesehen;
- Unterirdisches Anlegen eines Großteils des geplanten Gebäudes in der Talstation der Aufstiegsanlage;
- Reduzierung der Linienstützen auf das Notwendigste (Reduzierung von derzeit 22 auf zukünftig 16).

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

7 ÜBERWACHUNGSMABNAHMEN

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:

- jährliche Kontrolle der Wurzelfunktion der Grasnarbe auf der technisch beschneiten Schipiste, um den tatsächlichen Einfluss des Eingriffes auf die Vegetation zu überprüfen;

- jährliche chemische und bakteriologische Analysen über die gesammelten und für die Beschneigungsanlage genutzten Wässer;
- jährliche Messung der Verbrauchermenge an Wasser für die technische Beschneigungsanlage;
- Kontrolle des Lärmpegels der voll laufenden Aufstiegsanlage, vorwiegend um die Lärm-Aussetzung des Dienstpersonals überprüfen zu können.

8 AUSGLEICHSMASSNAHMEN

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 stellt die Betreibergesellschaft OBereggen AG die nötigen finanziellen Mittel für die Durchführung der geplanten Maßnahmen zur Verfügung, während sich die Forststation selbst mit der Planung und Ausführung der Arbeiten abgibt.

Als vorgesehene Ausgleichsmaßnahmen werden erwähnt:

1) ERRICHTUNG LEHRPFAD GEROLDQUELLE

Dabei ist die Verlegung des bestehenden Wanderweges Nr. 22 sowie die Sanierung einiger kurzer Abschnitte und die Errichtung eines neuen Zuganges, sowie eines Steges bei der Geroldsquelle, nahe der Ortschaft Obereggen, vorgesehen.

2) WIEDERINSTANDSETZUNG LÄRCHENWEIDEN IN OBereggen

Auf einer Fläche von ca. 3 ha soll in Obereggen auf alten Lärchenweiden die darunter aufkommende Verjüngung entfernt und abtransportiert werden.

3) BESUCHERLENKUNG INSTANDHALTUNG WANDERWEGE OBereggen

Im Bereich der Bergstation der Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL, am Fuße des Latemar-Gebirges ist die Verlegung verschiedener Steigabschnitte, um Trittschäden zu sanieren und um sensible Bereiche zu umgehen, geplant.

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 dem Bau der geplanten Vorhaben, d.h. die Errichtung der neuen Schipiste mit Beschneiungsanlage MAIERL und die Ersetzung der bestehenden Aufstiegsanlage ABSAM - MAIERL untersucht.

In den vergangenen Jahren hat der Wintertourismus allgemein einen bedeutenden Aufschwung erlebt. Speziell im Schigebiet OBEREGGEN und im gesamten SKI CENTER LATEMAR haben das umfangreiche Angebot, die laufenden technischen Neuerungen und die ständigen Verbesserungen der Infrastrukturen zu einem beträchtlichen Zuwachs an Wintersportlern in diesen Gebieten beigetragen.

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

Das Bauvorhaben der geplanten Schipiste mit Beschneiungsanlage MAIERL (Alternative zur bestehenden Schipiste REITER - ALPE) von der Bergstation bis zur Talstation der bestehenden Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL soll dazu beitragen neue Schipistenfläche zu schaffen und die Schipisten im mittleren Abschnitt des Schigebietes bzw. das gesamte Schigebiet OBEREGGEN zu verbessern und noch attraktiver zu gestalten. Des weiteren verspricht sich die OBEREGGEN AG durch das Vorhaben auch eine Entlastung der bestehenden teilweise zu schmalen Schipiste REITER - ALPE und eine Verringerung der auf dieser Schipiste, aufgrund der hohen Schifahrerdichte, immer häufiger vorkommenden Unfälle.

Mit der Ersetzung des im Jahre 1985 errichteten automatisch kuppelbaren 4-er Sesselliftes ABSAM – MAIERL durch eine neue automatisch kuppelbare Aufstiegsanlage und der Erhöhung der Förderleistung der neuen Anlage von 2.200 P/h auf 2.800 P/h soll die Funktion der Aufstiegsanlage als Verbindungslift zwischen den zwei Schigebieten OBEREGGEN und PAMPEAGO / PREDAZZO wesentlich verbessert werden. Vor allem eine angepasste Förderleistung der Anlage, die einen kontinuierlichen Fluss der Fahrgäste in der Talstation gewährleistet bzw. die Wartezeiten beim Einstieg reduziert, wie im vorliegenden Fall durch die Erhöhung der Förderleistung geplant, steigert die Attraktivität und kommt den heutigen hohen Ansprüchen der Schifahrer und Liftbenutzer entgegen.

Aufgrund der wichtigen Funktion der Aufstiegsanlage als Verbindungsanlage zwischen den Schigebieten OBEREGGEN und PREDAZZO / PAMPEAGO kommt es immer häufiger vor, dass sich in der Talstation beim Einstieg lange Warteschlangen an Schifahrern bilden. Aber nicht nur aus diesem Grunde, sondern auch weil der derzeitige Sessellift ABSAM – MAIERL u.a. eine eigene sehr schöne und für jeden Schifahrer geeignete Schipiste bedient. Wie aus Statistiken hervorgeht, werden von allen Aufstiegsanlagen im Schigebiet OBEREGGEN die meisten Fahrten von der Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL, die ca. 20 % der Gesamtfahrten betragen, gemacht.

Die Erhöhung der Förderleistung ist auch deshalb erforderlich, da anzunehmen ist, dass durch die geplante, neue Schipiste MAIERL mit mehr Wiederholungsfahrten als derzeit mit der Aufstiegsanlage ABSAM – MAIERL zu rechnen ist.

Bezugnehmend auf die Vertretbarkeit der geplanten Bauvorhaben im Hinblick auf die Umwelt, bzw. auf die Größe des Eingriffes in die Naturlandschaft und der Veränderung des Landschaftsbildes darf für das Projekt der geplanten, neuen Schipiste MAIERL 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 jedoch versucht, die Trassierung der neuen Schipiste dem natürlichen Verlauf des Geländes so anzupassen, dass die notwendigen Erdbewegungsarbeiten so gering wie möglich gehalten werden können.

Bzgl. der geplanten Alternativen zur Projektpiste, d.h. die Verbreiterung der bestehenden Talfahrtspiste REITER – ALPE, hat diese nur geringfügig negativere Auswirkungen auf die Umwelt, da einerseits auch in diesem Fall für die gesamte erweiterte Pistenfläche Wald gerodet und wesentlich höhere Erdbewegungsarbeiten verrichtet werden müssen.

In Abwägung mit dem sozialen Aspekt, der u.a. als Grundlage des Projektes steht, erweist sich die Projektpiste gegenüber der Alternativen mit überaus mehr positiveren Folgen.

Bei sorgfältiger Verwirklichung der geplanten Vorhaben sind keine größeren negativen Auswirkungen auf den Mensch und Boden, auf die Flora und Fauna und auf die Naturlandschaft zu erwarten. Die zukünftige Fläche der geplanten Schipiste kann, so wie bereits die bestehende Pistenfläche, im Sommer als Weide oder Wiese genutzt werden.

Für die geplante Aufstiegsanlage hingegen kann diesbezüglich gesagt werden, dass diese lediglich eine auf der vorgesehenen Trasse bereits bestehende, gleichwertige Aufstiegsanlage ersetzt, sodass keine wesentlichen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

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

Bzgl. der geplanten Beschneiungsanlage auf der geplanten, neuen Schipiste MAIERL könnte die Null-Variante gegenüber bescheidene landschaftliche Vorteile die Sicherheit des Betriebes der neuen Schipiste stark gefährden. Vor allem in Jahren mit geringem natürlichen Schneefall, wie bereits die letzten Wintersaisonen in einigen Schigebieten gezeigt haben, kann die Unterlassung der technischen Beschneiung der Pistenfläche sogar eine zeitliche Schließung der Schiarena bedeuten.