

ERNEUERUNG DER ZUBRINGERBAHN AM SPEIKBODEN IN DER GEMEINDE SAND IN TAUFRERS

KABINENBAHN „SPEICKBODEN I“ IM UNTEREN ABSCHNITT

UND

KABINENBAHN „SPEICKBODEN II“ IM OBEREN ABSCHNITT

INHALT / CONTENUTO

UMWELTVORSTUDIE

(gemäß Anhang II A der Richtlinie 2011/92/EU)

AUFTRAGGEBER / COMMITTENTE

Speikboden AG/Spa
Drittelsand / Costa di Tures 7
39032 Sand in Taufers / Campo Tures

PROJEKTANT / PROGETTISTA

iPM - Engineering

Dott. Ing. Markus Pescollerungg

Dott. Ing. Udo Mall

I-39031 Bruneck, Gilm Platz 2 / Brunico, piazza Gilm 2
t. 0474/050005 - info@ipm.bz - www.ipm.bz



INHALTSVERZEICHNIS

1 Allgemeines.....	3
1.1 Einleitung	3
1.2 Gesetzliche Grundlage.....	3
1.3 Skipistenfachplan.....	3
2 Projektbeschreibung.....	4
2.1 Projektmerkmale	4
2.2 Projektstandort.....	7
3 Beschreibung der Umweltaspekte.....	8
3.1 Vegetation	8
3.2 Landschaft.....	8
4 Beschreibung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen.....	10
4.1 Art der Auswirkungen	10
4.2 Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen	11
4.3 Schwere und Komplexität der Auswirkungen	12
4.4 Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen	12
4.5 Zeitpunkt des Eintretens, Dauer und Reversibilität.....	12
4.6 Kumulierung der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer Projekte	13
4.7 Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu verringern	13
4.8 Ausgleichsmaßnahmen	14
5 Zusammenfassung.....	14

1 ALLGEMEINES

1.1 Einleitung

Die Speikboden AG möchte ihre bestehende Zubringer-Bahn (8er Kabinenbahn 2.400 P/h) durch zwei neue Kabinenbahnen ersetzen und dabei wieder die alte „Mittelstation“ bzw. Ausstiegsmöglichkeit beim Restaurant Mitte ermöglichen.

Die beiden neu geplanten Anlagen werden als zwei getrennte Projekte eingereicht. Der vorliegende Umweltvorbericht beinhaltet zusammenfassend beide Projekte, also die gesamte Erneuerung der Zubringeranlage.

Bei den neuen Anlagen handelt es sich um zwei kuppelbare 10er Kabinen-Umlaufbahn, welche bei der Station „Mitte“ zusammengeschlossen werden und somit ein Weiterfahren ohne umzusteigen ermöglichen. Die Anlagen werden mit einer Förderkapazität von 2.800 P/h vorgesehen.

Die neuen Bahnen „Speikboden I“ und „Speikboden II“ verlaufen entlang der bestehenden Trasse. Die Talstation „Speikboden I“ bleibt an derselben Position. Die Stationen „Mitte“ werden im Bereich des Restaurants „Mitte“ positioniert, die Bergstation bleibt wiederum an derselben Stelle.

1.2 Gesetzliche Grundlage

Gesetzliche Grundlage in der autonomen Provinz Bozen bzw. Südtirol zur Umweltverträglichkeit ist das derzeit gültige Landesgesetz Nr. 17 vom 13. Oktober 2017, welches auf der EU-Richtlinie 2011/92/EU und dem entsprechenden italienischen Staatsgesetz Nr. 349 vom 8. Juli 1986 aufbaut.

Gemäß Anhang IV zum 2. Teil des Gesetzesvertretenden Dekretes Nr. 152/2006 unterliegen Projekte der Feststellung der Umweltverträglichkeitspflicht (Screening), welche folgende Schwellenwerte überschreiten:

- Aufstiegsanlagen mit einer Höchst-Förderleistung von über 1.800 Personen pro Stunde, ausgenommen Schlepplifte und fixgeklemmte Sessellifte mit einer schrägen Länge von bis zu 500 m;

Da das Untersuchungsgebiet einer forstlich-hydrogeologischen Nutzungsbeschränkung unterliegt und sich über 1.600 m ü.M. befindet müssen die Schwellenwerte zusätzlich nochmal halbiert werden.

Daher unterliegt das geplante Vorhaben dem Verfahren zur Feststellung der Umweltverträglichkeitspflicht (Screening).

Die Ausarbeitung der hier vorliegenden Umweltvorstudie erfolgte auf Grundlage von Anhang II und Anhang III der Richtlinie 2011/92/EU.

1.3 Skipistenfachplan

Skizone

Das geplante Bauvorhaben befindet sich gänzlich innerhalb der Skizone Speikboden, womit die urbanistische Voraussetzung für die Einreichung des Projekt gegeben ist.



Abbildung 1: SWOT-Analyse für die Skizone Kronplatz

Eigenschaften, Entwicklungspotential und Schlussfolgerungen

Mit seinen 7 bestehenden Aufstiegsanlagen und einer maximalen Transportkapazität von ca. 12.000 Personen/Stunde zählt der Speikboden zur Kategorie der mittleren Skizonen. Trotz des hohen Standards der Aufstiegsanlagen und Skipisten sowie der Pistenvielfalt hat die Besucherzahl in den letzten Jahren konstant abgenommen. In diesem Sinne wäre es für die Zukunft vielleicht ausreichend, in das Marketing anstatt in aufwendige neue Infrastrukturen zu investieren. Dabei würde es sich anbieten, auf potentielle Synergieeffekte mit den umliegenden Skizonen zu setzen denn die Skizone Speikboden befindet sich in der vorteilhaften Lage, dass andere, sehr attraktive Gebiete wie Klausberg oder der Kronplatz in unmittelbarer Nähe liegen. Speikboden ist eine attraktive Alternative zum Kronplatz für all jene, welche ein ruhiges, familienorientiertes Skigebiet aufsuchen wollen.

Die Topografie der Skizone lässt aus landschaftlichen Gründen nur noch Eingriffe für eine qualitative Verbesserungen des Bestandes zu. Die Attraktivität der Zone kann grundsätzlich durch Marketingaktivitäten aufgewertet werden. Das Speicherbecken Seenock ist korrekt dimensioniert. Eventuelle neue Pisten würden eine Erweiterung der Speicherkapazität erfordern.

Eintragung im Register

Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die Erneuerung einer bereits bestehenden und im Register eingetragenen Aufstiegsanlage. Die neue Anlage soll auf derselben Trasse wiedererrichtet werden, die Trasse muss nur geringfügig im Register für Skipisten und Aufstiegsanlagen korrigiert werden.

2 PROJEKTBESCHREIBUNG

2.1 Projektmerkmale

Größe und Ausgestaltung des Projekts

Bei den neuen Anlagen handelt es sich um kuppelbare 10er Kabinen-Umlaufbahnen.

Bei den neuen Anlagen handelt es sich um zwei kuppelbare 10er Kabinen-Umlaufbahn, welche bei der Station „Mitte“ zusammengeschlossen werden und somit ein Weiterfahren ohne umzusteigen ermöglichen.

Die neuen Bahnen „Speikboden I“ und „Speikboden II“ verlaufen entlang der bestehenden Trasse. Die Talstation „Speikboden I“ bleibt an derselben Position. Die Stationen „Mitte“ werden im Bereich des Restaurants „Mitte“ positioniert, die Bergstation bleibt wiederum an derselben Stelle.

Die Antriebseinheit samt Kabinenmagazin wird an den Bergstationen der jeweiligen Anlage vorgesehen und Zylinderspannvorrichtung in den Talstationen. Die Förderleistung der neuen Anlagen beträgt 2.800 P/h.

Die Talstation „Speikboden I“ liegt auf 942,7 m ü.M., die Stationen „Mitte“ auf 1.363,0 m ü.M. und die Bergstation auf 1.964,20 m ü.M. – Höhendifferenz 909,70 + 601,20 m. Die Horizontale Länge beträgt 933,74 + 1.640,75 m, die max. Fahrgeschwindigkeit 6,0 m/sec. und die Fahrzeiten ca. 3+5 min.

Zur Errichtung der neuen Stationsgebäude sind nur Erdarbeiten in geringem Ausmaß erforderlich.

Bei der Talstation wird zusätzlich zur Station auch die Kommandokabine neu errichtet. Zudem soll ein Kassagebäude direkt nahe der Kommandokabine positioniert werden. Dieses Kassahäuschen soll auch einem bereits vorhandenem Holz-Blockhaus bestehen.

Bei den Stationen „Mitte“ sind zusätzlich zu den Stationsgebäuden noch ein unterirdisches Kabinenmagazin sowie Elektroräume für die untere Anlage geplant.

In der Bergstation werden Elektro- und Schalträume in den bestehenden Räumlichkeiten des Untergeschosses untergebracht. Dazu sind nur geringfügige interne Umbauarbeiten erforderlich. Die Kommandokabine wird geringfügig angepasst um den Ausstiegsbereich übersichtlicher zu gestalten.

Die Tragstruktur des Kabinenmagazins bei der Bergstation muss an die neuen Kabinen angepasst werden. Dazu soll die Stahlhalle abgebrochen und mit denselben Abmessungen wiederaufgebaut und dabei verstrkrt und adaptiert werden.

Zur Realisierung der Stützen und Stationen sind keine neuen Baustellenzufahrten notwendig (außer jene bei den Stationen „Mitte“). Ein Großteil der Stützen können über bestehende Feld- und Waldwege oder entlang der Trasse erreicht werden. Jene Stützen im steileren Gelände – vor allem im oberen Bereich – werden mit Hubschrauber betoniert und montiert. Die Linienkabel werden mit einem Schreitbagger entlang der Linie verlegt.

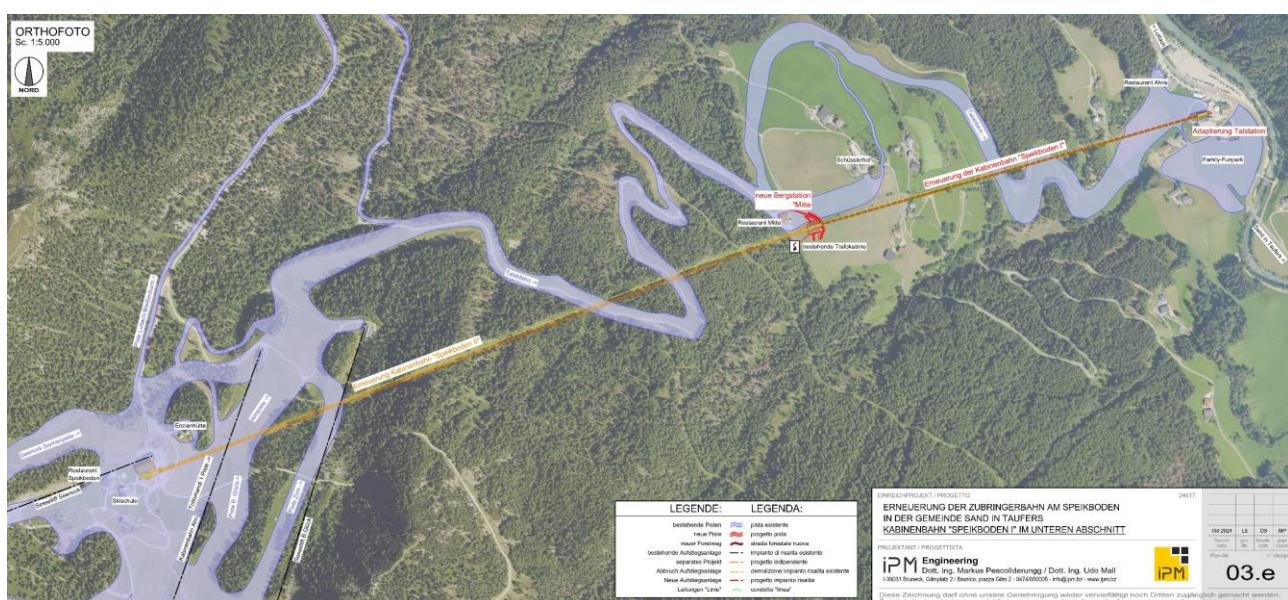


Abbildung 2: Übersichtslageplan mit Orthofoto



Abbildung 3: Lageplan und Grundriss neue Stationen „Mitte“

Kumulierung mit anderen Projekten

Keine

Nutzung natürlicher Ressourcen, Flächen, Boden, Wasser und biologische Vielfalt

Beim Projektvorhaben handelt es sich um die Erneuerung einer bereits bestehenden Aufstiegsanlage. Daher ist mit keiner nennenswerten zusätzlichen Nutzung von Ressourcen zu rechnen. Der zusätzlich erforderliche Flächenbedarf beschränkt sich auf kleine Bereiche der neuen Stationen „Mitte“ im Landwirtschaftsgebiet. Es ist kein zusätzlicher Verbrauch von Wasser, von biologischer Vielfalt oder anderen natürlichen Ressourcen zu erwarten.

Abfallerzeugung

Da es sich nicht um einen Produktionsbetrieb handelt, werden vom Projektvorhaben auch keine Abfallstoffe erzeugt.

Es fallen jedoch geringe Abfallmengen im Zuge der Bauphase und bei Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an. Dabei entstehend verschiedene „normale“ Bauabfälle (kein Aspest oder ähnliche besonders gefährliche Stoffe), welche möglichst separat entsorg und recycelt oder wiederaufbereitet werden.

Umweltverschmutzung und Belästigungen

Verschmutzungen bzw. Belästigungen beschränken sich vor allem auf die Bauphase. Dabei ist mit einer Lärmbelästigung und einem Ausstoß von Abgasen während der Bauphase zu rechnen.

In der Betriebsphase ist nur mehr mit einer geringen und lokalen Lärmentwicklung im Bereich der Stationen zu rechnen. Moderne Anlagen laufen sogar wesentlich leiser und ruhiger, wodurch die Lärmbelastung entlang der Linie abnimmt.

Für das Projekt ist zudem die Ausarbeitung eines Lärmberichts erforderlich, worin die Einhaltung der Grenzwerte überprüft wird. Aufgrund des abgelegenen Standorts sind jedoch keine Lärmschutzmaßnahmen zu erwarten.

Risiko schwerer Unfälle

Es besteht kein Risiko für schwere Unfälle oder Katastrophen, die für das Projekt relevant sind.

Risiken für die menschliche Gesundheit

Durch das geplante Projektvorhaben sind keine Wasserverunreinigungen zu erwarten. Die Luftverschmutzung beschränkt sich auf die Bauphase. Der Betrieb erfolgt ausschließlich mit elektrischem Strom, welcher in Südtirol zum Großteil aus erneuerbaren Energien produziert wird, und führt somit zu keiner wesentlichen Luftverschmutzung.

2.2 Projektstandort

Das geplante Projektvorhaben betrifft die Zubringerbahn am Speikboden und führt somit vom Talboden bis in das Skigebiet. Das Vorhaben liegt gänzlich innerhalb der Skizone.

Gemäß Landschaftsplan der Autonomen Provinz Bozen sind vom geplanten Projekt keine Feuchtgebiete, Bannzonen, Biotope, Naturdenkmäler oder Natura-2000-Gebiete betroffen.

Landschaftsplan, Gebiete mit spezieller Umweltrelevanz

	direkt betroffen	in unmittelbarer Nähe	nicht gegeben	Anmerkung
Gesetzlich geschützte Gebiete gemäß „Landesgesetz für Raum und Landschaft“				
führen zu einer Halbierung der Schwellenwerte für die UVP-Pflicht oder UVP-Screening-Pflicht				
An Seen angrenzende Gebiete (<300m)			x	
Flüsse, Bäche und Wasserläufe (einschließlich Ufer bis 150m)	x			Die Gewässer sind jedoch von den Baumaßnahmen nicht betroffen
Berggebiete über 1600 Meereshöhe	x			
Gletscher und Gletschermulden			x	
Nationalpark, Naturparke und Biotope			x	
Forst- und Waldgebiete (forstlich-hydrogeologische Vinkulierung)	x			
Feuchtgebiete laut Verzeichnis DPR Nr. 488 vom 13.03.1976			x	
Archäologische Schutzgebiete			x	
Hydrologie				
Fließgewässer und Uferbereiche			x	
Trinkwasserschutzgebiet			x	
Bau- und Kunstdenkmäler und archäologische Gebiete				
Archäologische Zonen			x	
Baudenkmäler			x	
Archäologische Schutzgebiete (LP)			x	
Schutzgebiete				
Biotope			x	
Landschaftsschutzgebiete / Bannzonen			x	
Natura 2000 / Europaschutzgebiete			x	
Naturpark / Nationalpark			x	
Naturdenkmäler			x	
Geschützte Landschaftselemente	x			Geschützte Baumgruppen und Hecken werden mit der Bahn lediglich überflogen und

				werden somit nicht beeinträchtigt
Gärten und Parkanlagen			x	
UNESCO-Gebiet			x	
Denkmalschutz			x	
Forstwirtschaft				
Schutzwald	x			Nur sehr geringfügige Rodungsarbeiten entlang der bereits bestehenden Trasse erforderlich
forstlich-hydrogeologische Nutzungsbeschränkung	x			

3 BESCHREIBUNG DER UMWELTASPEKTE

3.1 Vegetation

Die neuen Kabinenbahnen verlaufen entlang der bestehenden Trasse, womit kaum neue Naturflächen in Anspruch genommen werden. Die Rodungsarbeiten beschränken sich auf eine geringfügige Verbreiterung der bereits vorhanden Lifttrasse im Fichten- und Zirbenwald. Die neuen Stationen im Bereich „Mitte“ werden im landwirtschaftlichen Grün auf intensiv genutzten Wiesenflächen realisiert.

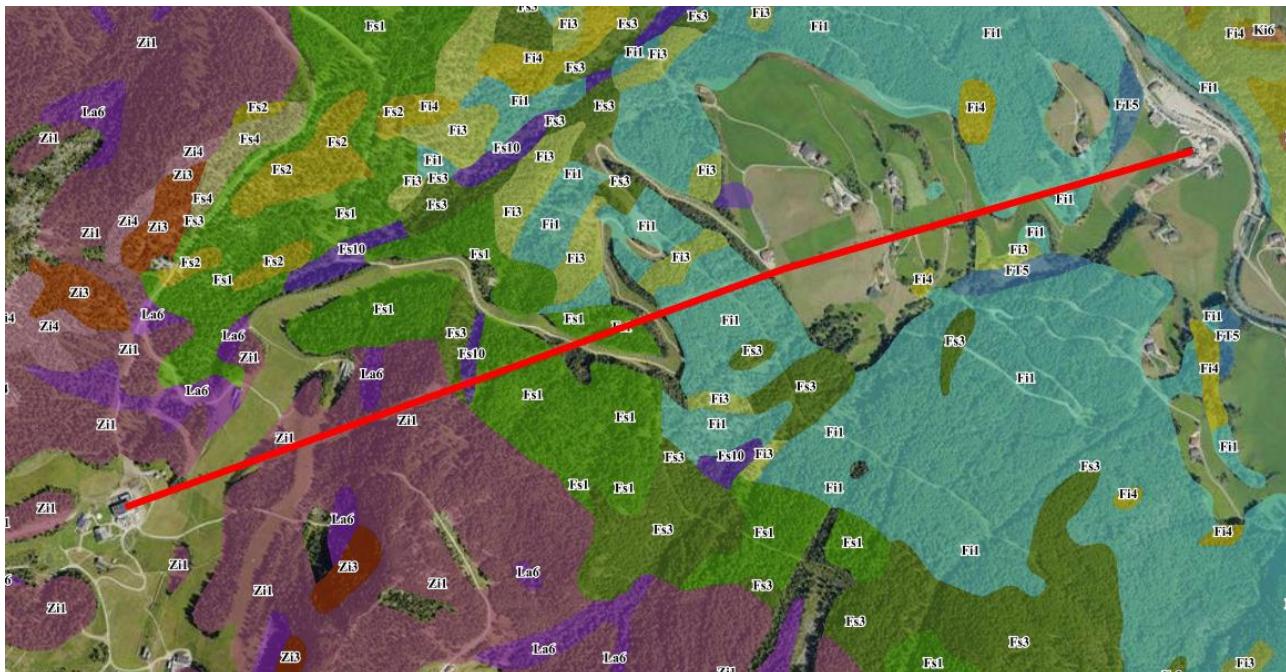


Abbildung 4: Waldtypisierung im Untersuchungsgebiet

3.2 Landschaft

Die neue Anlage verläuft entlang der bestehenden Trasse wodurch mit kaum Veränderungen auf die Landschaft zu rechnen ist. Diese beschränken sich auf die Stationsgebäude im Bereich „Mitte“, welche jedoch nur aus der Luft und von der anderen Talseite aus sichtbar sind. Vom Talboden aus ist dieser Geländebereich nicht einsehbar.



Abbildung 5: Luftaufnahme in Richtung Speikboden

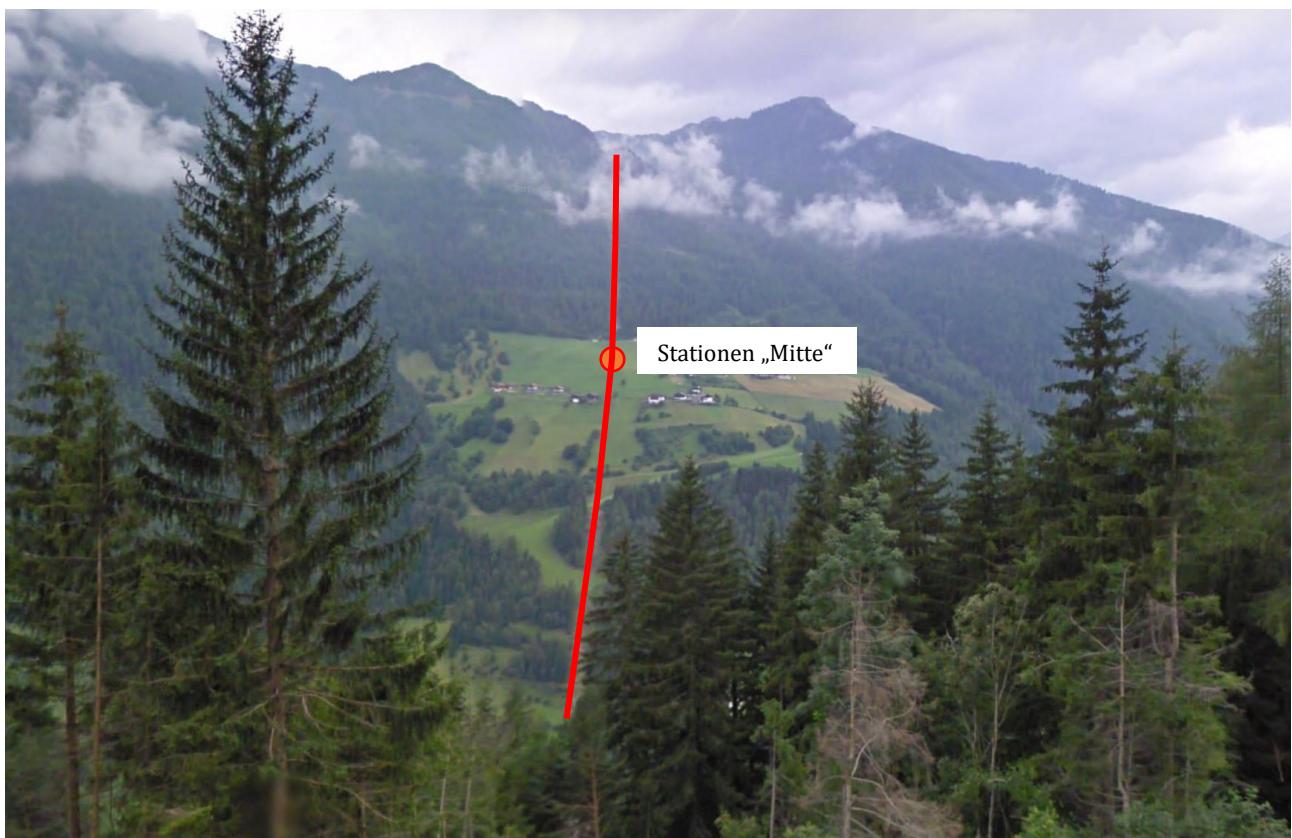


Abbildung 6: Blick von anderer Talseite



Abbildung 7: Blick vom Talboden in Richtung Speikboden

4 BESCHREIBUNG DER VORAUSSICHTLICHEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

4.1 Art der Auswirkungen

Flora, Fauna, Lebensräume und Bodennutzung

Die neuen Bahnen verlaufen zum Großteil entlang der bestehenden Trasse, es sind nur geringfügige Rodungsarbeiten von insgesamt etwa 0,85 ha erforderlich. Die neuen Stationen „Mitte“ werden im Bereich von intensiv genutzten Wiesenflächen realisiert, welche keine besonderen ökologischen Lebensräume bieten.

Die Lärmbelastung kann durch moderne Anlagen, abgesehen von der neuen Station „Mitte“, entlang der Linie reduziert werden.

Nach Abschluss der Arbeiten ist somit mit keinen nennenswerten zusätzlichen Belastungen für Flora und Fauna zu rechnen.

Durch die geringfügige Erhöhung der Förderkapazität von 2.400 auf 2.800 P/h ist mit keiner nennenswerten, zusätzlichen Belastung zu rechnen. Die Bahn fungiert vorrangig als Zubringerbahn, Wiederholungsfahren sind nur zweitrangig. Die etwas höhere Förderkapazität ist vor allem wichtig, um bei Stoßzeiten, also morgens, längere Wartezeiten zu vermeiden und an stark frequentierten Tagen, z.B. um Weihnachten. An weniger stark besuchten Tagen wird die Bahn nur mit den erforderlichen Kabinen bestückt und so mit geringerer Förderkapazität betrieben.

Der zusätzliche Flächenbedarf der Anlage beschränkt sich vorrangig auf die neue „Mittelstation“. An der Bergstation bleibt das Untergeschoss der Station unverändert, an der Talstation wird lediglich die Kommandokabine neu Positioniert und um wenige m² vergrößert.

Die Stationen „Mitte“ haben samt Kommandokabinen, technischen Räumlichkeiten und Kabinenmagazin einen Flächenbedarf von etwa 1.100 m²

Landschaftsbild und Kulturgüter

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine anthropisch-kulturellen Elemente.

Das Landschaftsbild bleibt durch die Nutzung derselben Trasse weitestgehend unverändert. Lediglich die neuen Stationsgebäude „Mitte“ sind als örtliche Störung der Landschaft zu betrachten. Dieser Standort ist vom Talboden jedoch nicht einsehbar.

Durch die Erneuerung des Sessellifts ist mit keiner nennenswerten Veränderung des Landschaftsbilds und somit mit keiner zusätzlichen Belastung zu rechnen.

Sämtliche Kabinen finden in den Kabinenmagazinen Platz und verbleiben außerhalb der Betriebszeiten nicht am Seil. Somit hat auch die etwas höhere Förderkapazität keine nennenswerten Auswirkungen auf die Landschaft. Zudem kann die Erhöhung der Förderkapazität bereits durch die etwas größeren Kabinen erreicht werden, bei der neuen Anlage sind insgesamt sogar weniger Kabinen in der Linie, als derzeit.

Luft, Licht und Lärm

Luft, Licht und Schadstoffemissionen beschränken sich vor allem auf die Bauphase. Durch den Einsatz von modernen Baumaschinen kann dieser jedoch auf ein Minimum reduziert werden.

In der Betriebsphase ist nur mehr mit lokalen Lärmemissionen, vor allem bei den Stationen zu rechnen. Heutige Aufstiegsanlagen weisen jedoch meist einen wesentlich geringeren Lärmpegel auf, als ältere Anlagen. Durch eine regelmäßige Wartung der Rollbatterien an den Stützen sind diese, bzw. die Überfahrt der Fahrzeuge heute kaum noch hörbar. Durch den Einsatz modernster Technik kann die Lärmemission durch die neue Anlage in der Betriebsphase sogar leicht verringt werden.

Auch betreffend Luft und Lärm ist durch die geringfügige Erhöhung der Förderkapazität keine Verschlechterung zu erwarten. Neue, moderne Anlagen verlaufen prinzipiell wesentlich leiser als ältere Anlagen. Die Erhöhung der Förderkapazität erfolgt vorrangig für eine betriebliche Optimierung und nicht etwa um zusätzliche Gäste anzulocken.

Hydrologie und Hydrogeologie

Das Projektvorhaben befindet sich keine Fließgewässer, Trinkwasserschutzgebiete oder Quellen, welche beeinträchtigt werden könnten.

Die Auswirkungen auf Hydrogeologie und Hydrogeologie beschränken sich daher auf eine lokale geringfügige Verschmutzung von Regenwasserabflüssen während der Bauphase.

4.2 Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen

Es sind keine Grenzüberschreitenden Auswirkungen des geplanten Projektes zu erwarten.

4.3 Schwere und Komplexität der Auswirkungen

Umweltkomponente / Bereich	Indikator / Bemerkung	„0“-Variante	Projekt temporär	permanent
Flora	Wiesenfläche und Wald	null	gering negativ	gering negativ
Fauna	Lärm und Baustelle	null	gering negativ	null
Lebensräume		null	null	null
Forstwirtschaft		null	null	null
Landwirtschaft	Verlust von Wiesenfläche	null	gering negativ	gering negativ
Landschaftsbild	zusätzliche Baukörper im Bereich „Mitte“	null	gering negativ	gering negativ
Kulturgüter und geschützte Landschaftselemente		null	null	null
Luft und Klima	Schadstoffemissionen	null	negativ	null
Licht und Lärm	Lärmemissionen bei den neuen Stationen Mitte	null	negativ	gering negativ
Hydrologie und Hydrogeologie		null	null	null
Bevölkerung und Freizeit	Erholungsfunktion, Freizeitangebot	null	gering negativ	positiv
Tourismus		null	null	positiv
Wirtschaft		null	positiv	positiv

4.4 Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Die oben angeführten Auswirkungen werden mit der Umsetzung des Projektvorhabens sicher eintreten.

4.5 Zeitpunkt des Eintretens, Dauer und Reversibilität

Auswirkung	Zeitpunkt Eintritt	Dauer	Häufigkeit	Reversibilität
technischer Baukörper – neue Stationen „Mitte“	Betriebsphase	nachhaltig	k.A.	vollständig reversibel
Winterlichen Störquellen (Lärm – Lichtemission) – neue Stationen „Mitte“	Betriebsphase	temporär	wiederholt	vollständig reversibel
Lärm- und Schadstoffemission der Baugeräte und -maschinen	in Bauphase	temporär	einmalig	vollständig reversibel
Flughindernis für Vögel	bereits bestehend	nachhaltig	k.A.	vollständig reversibel
Beeinträchtigung des Landschaftsbildes	bereits bestehend	nachhaltig	k.A.	vollständig reversibel
Verlust von intensiv genutzter Wiesenfläche	in Bauphase	nachhaltig	k.A.	vollständig reversibel

4.6 Kumulierung der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer Projekte

Das vorliegende Projektvorhaben befindet sich im Skigebiet Speikboden, wo das Landschaftsbild stark durch die bestehenden skitechnischen Infrastrukturen geprägt ist. Dadurch verlieren einzelne kleinere Eingriffe zwar an Intensität und Erheblichkeit, in der Gesamtheit können sich die Auswirkungen jedoch auch summieren.

Genau diese Entwicklung entspricht jedoch auch dem Konzept des neuen Skipistenfachplans, welcher die konzentrierte Entwicklung der Skigebiete innerhalb einer abgegrenzten „Wolke“ bevorzugt, die Errichtung gänzlich neuer Skigebiete aber verbietet.

4.7 Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu verringern

Boden und Untergrund

- An den von Erdbewegungsarbeiten betroffenen Flächen müssen die Rasensoden samt Oberboden sorgfältig abgetragen, sachgerecht zwischengelagert und nach durchgeföhrten Geländemodellierungen wieder aufgebracht werden.
- Ist das Abtragen der Rasensoden nicht möglich, soll die ursprüngliche Humusschicht dennoch abgetragen und nach Beendigung der Arbeiten wieder aufgetragen werden. Auf diese Weise wird der Begrünungserfolg deutlich erhöht.
- Alle geplanten Stützstrukturen müssen tief in den Untergrund eingebaut werden, um die Stabilität der Aufschüttungen zu garantieren.
- Alle Aufschüttungen müssen entsprechend den Planunterlagen durchgeführt werden.
- 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 so bald wie möglich zugeschüttet werden können, um eine eventuelle Erosionsgefahr bei starken Regenfällen zu verhindern.
- Innerhalb sensibler Feuchtgebiete dürfen keine Erdbewegungsarbeiten erfolgen

Flora und Fauna

- Abtragung, Zwischenlagerung und sachgerechte Wiederverwendung der Rasensoden im Falle von Geländemodellierungsarbeiten, wo immer dies möglich ist (Alpine Rasen, Weiden, Windkanten, Zergstrauchheiden)
- Sofern nicht anders möglich: Verwendung angemessener Saatgutmischungen
- Aufschüttungen und Abtragungen müssen gemäß den Planunterlagen durchgeführt werden
- Die Fläche des umgestalteten Areals ist auf das mindestmögliche Maß zu beschränken
- Die Grenzen der Baustellen müssen klar definiert und eingezäunt werden um Beeinträchtigungen der umgebenden/angrenzenden Lebensräume zu verhindern (dies gilt für alle Lebensräume mit Ausnahme bestehender Skipisten oder anderer stark anthropatisierter Lebensräume)

Landschaft

- Form, Farbe und Konstruktion von Infrastrukturen wurden so gewählt, dass sie keine gravierenden Eingriffe in die natürliche Landschaft darstellen. Zudem werden ortstypische Materialien verwendet.
- Die Stationen werden auf die notwenigen Räumlichkeiten begrenzt und somit die Dimension der Gebäude auf das mindestmögliche Maß reduziert.
- Die neu zu schaffenden Böschungen müssen fließen in das umgebende Terrain übergehen, ohne gerade oder generell künstlich anmutende Linien zu schaffen, welche den Eindruck einer technisch modellierten Landschaft noch weiter verstärken.

4.8 Ausgleichsmaßnahmen

Beim vorliegenden Projekt handelt es sich lediglich um den Austausch einer bereits bestehenden Anlage. Die Wesentlichen zusätzlichen Auswirkungen beschränken sich vor allem auf die neuen Stationen „Mitte“ sowie die Rodungsarbeiten zur Verbreiterung der Trasse.

Es sollen daher Ausgleichsmaßnahmen von etwa 2% der Baukosten jener Bauwerke bzw. Arbeiten ausgeführt werden, welche die zusätzlichen Belastungen bewirken.

Die Baukosten der Stationen „Mitte“ wird auf etwa 900.000 € geschätzt (Erdbewegungen, Fundamente und Gebäudeteile). Zuzüglich den Rodungsarbeiten entlang der Trasse und anderweitigen kleineren Arbeiten belaufen sich die Kosten auf etwa 1,0 Mio. €. Es sollen daher Ausgleichsmaßnahmen zur Aufwertung von Waldflächen im Wert von etwa 20.000€ umgesetzt werden. Dieser Betrag soll daher in den Waldfond eingezahlt werden, welcher derzeit von der Provinz eingerichtet wird.

5 ZUSAMMENFASSUNG

Die Speikboden AG möchte ihre bestehende Zubringer-Bahn durch zwei neue Kabinenbahnen ersetzen und dabei wieder die alte „Mittelstation“ bzw. Ausstiegsmöglichkeit beim Restaurant Mitte ermöglichen.

Die beiden neu geplanten Anlagen werden als zwei getrennte Projekte eingereicht. Der vorliegende Umweltvorbericht beinhaltet zusammenfassend beide Projekte, also die gesamte Erneuerung der Zubringeranlage.

Es handelt sich lediglich um den Austausch einer bestehenden Anlage wobei lediglich eine neue Zwischenstation im Bereich „Mitte“ vorgesehen ist, womit es zu keinen nennenswerten Zusatzbelastungen kommt.

Zusammenfassend kann daher gesagt werden, dass durch das geplante Bauvorhaben keine nennenswerte Zusatzbelastung für die Umwelt zu erwarten sind.