

Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Umweltschutz

Amt d. Tiroler Landesreg., Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck, Österreich

Mag.a iur. Leonie Müller
Eduard-Wallnöfer-Platz 3
6020 Innsbruck
+43 512 508 3449
umweltschutz@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at
UID: ATU36970505

Informationen zum rechtswirksamen Einbringen und
Datenschutz unter www.tirol.gv.at/information

Geschäftszahl – beim Antworten bitte angeben

U-NSCH-7/138/37-2026

Innsbruck, 25.02.2026

**Bergbahnen Skizentrum Hochzillertal GmbH & CoKG, Kaltenbach; Ersatzanlage 10 EUB
Hochzillertal I + II;
Verfahren nach dem TNSchG 2005;
ÖFFENTLICHE BEKANNTMACHUNG einer mündlichen Verhandlung**

ÖFFENTLICHE BEKANNTMACHUNG EINER MÜNDLICHEN VERHANDLUNG

1. Allgemeines

Mit Eingabe vom 13.05.2025, bei der Behörde eingelangt am 16.05.2025, hat die Bergbahnen Skizentrum Hochzillertal Ges.m.b.H & Co KG, Postfeldstraße 7, 6272 Kaltenbach, vertreten durch den Geschäftsführer Heinz Schultz, bei der Tiroler Landesregierung um die Erteilung der naturschutzrechtlichen Bewilligung für die Errichtung und den Betrieb der 10 EUB Hochzillertal I + II als Ersatz für die 8 EUB Hochzillertal I + II unter Vorlage von Projektunterlagen der Alpin Consulting, vertreten durch den Geschäftsführer Mag. (FH) Ing. Klaus Zwirner, Bruckergasse 1a, 6060 Hall, ersucht (OZl. 1).

Mit Eingaben vom 26.05.2025 (OZl. 6), 16.07.2025 (OZl. 16), 10.10.2025 (eingelangt am 14.10.2025; OZl. 21) und 23.10.2025 (OZl. 23) hat die Konsenswerberin weitere Unterlagen/Informationen bei der Behörde eingebracht.

Beschreibung des Projekts:

Allgemeines:

Das Projektgebiet befindet sich im Gemeindegebiet von Kaltenbach und im Bereich der Zwischenstation randlich im Gemeindegebiet von Aschau. Die Bahntrasse führt vom südlichen Ortsrand des Dorfes in den Bereich. Neuhütten., einer Feriensiedlung an der Zillertaler Höhenstraße im Bereich der Waldgrenze.

Entlang des südlichen Randes der Bahntrasse sind Rodungen erforderlich. Diese sind nicht Gegenstand des vorliegenden Ansuchens, sondern werden im seilbahnrechtlichen Verfahren beantragt. Sie werden aber im Sinne eines vollständigen Projektbildes, insbesondere hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme, angeführt und in den Plänen dargestellt.

Die erforderlichen Bewilligungen für die Lawinenschutzmaßnahmen und für die Gewässerquerung nach dem Wasserrechtsgesetz werden ebenfalls in einem getrennten Verfahren beantragt.

Die gemäß Tiroler Seilbahn- und Skigebietsprogramm 2024, LGBI. 49/2024 festgelegten Skigebietsgrenzen des Skigebietes „Hochzillertal – Kaltenbach – Aschau“ werden durch das gegenständliche Vorhaben nicht überschritten.

Der Bereich der Bergstation und der oberste Abschnitt der Trasse liegt weniger als 500 m vom Speicherteich Mizun entfernt und damit innerhalb des Uferschutzstreifens dieses stehenden Gewässers.

Auf einer Seehöhe von ca. 790 m quert der Dürrbach (2-8-214-77a-c) zwischen Flkm. 0,5 und 0,6 die Bahntrasse. Dieser Bach entspringt nördlich der Zwischenstation der Bahn, weist ein Einzugsgebiet von deutlich unter 10 km² auf und mündet südlich der Talstation in den in diesem Bereich verrohrten Kaltenbacher Giessen. Der Bachlauf wird ausschließlich durch die Verlegung des Streckenkabels berührt. Zur Sicherung der Sohle und der Flanken sind entsprechende Maßnahmen vorgesehen.

Geplante Maßnahmen:

- Abtrag der bestehenden Bahn samt Stations- und Stützbauwerken.
- Errichtung der 10 EUB Hochzillertal I + II samt Stationsgebäuden (Tal-, Mittel- und Bergstation) mit Diensträumen, Garagierung für Fahrbetriebsmittel, Nebenräumen sowie den erforderlichen Stützen und Streckenkabeln.
- Errichtung eines neuen, ca. 120 m langen Zufahrtsweges von der Gemeindestraße zur Zwischenstation.
- Abrücken der bestehenden Gemeindestraße zur Bergseite unterhalb der Zwischenstation zur Gewährleistung des erforderlichen Bodenabstandes der Fahrbetriebsmittel und den Mindestabstand des Seils nach oben zu einer bestehenden Freileitung.
- Verschwenken des bestehenden Skiweges oberhalb der Talstation zur Gewährleistung des erforderlichen Bodenabstandes der Fahrbetriebsmittel.

Zufahrt und Erschließung:

Die erforderlichen Materialtransporte entlang der Bahntrasse in nicht direkt zufahrbaren Bereichen für die Herstellung der Fundamente, für die Montage der Stützen sowie die Transporte von Trassenkabeln und entsprechendem Zubehör werden mittels Helikopter abgewickelt.

Für die Errichtung der Zwischenstation und die spätere Zufahrt zu Wartungszwecken ist die Errichtung eines neuen Erschließungsweges geplant. Der Weg führt ausgehend von der Gemeindestraße südlich der Zwischenstation über eine Kehre zum geplanten Stationsvorplatz im Untergeschoß. Der Weg weist eine horizontal gemessene Länge von ca. 120 m auf und überwindet mit einer konstanten Längsneigung von ca. 15% dabei eine Höhendifferenz von 17 m. Die Wegbreite beträgt 4 m.

Abtrag Bestand:

Die Bergstation und die Zwischenstation werden zur Gänze, die Talstation teilweise abgebrochen. Die Fahrbetriebsmittel, das Förderseil und die Stützen der Bestandsbahn werden ebenfalls vollständig abgetragen. Sofern möglich werden die abgebrochenen Bauteile weiter verwertet oder andernfalls entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen entsorgt.

Die meisten Stützenfundamente werden bis unter das Geländeniveau abgetragen, der Betonbruch im Nahbereich des Fundaments eingebaut und die Oberfläche rekultiviert. Ausgenommen davon sind die gleichbleibenden Stützenstandorte. Dort werden die Fundamente im Zuge des Baugrubenaushubes komplett abgetragen. Der Betonabtrag erfolgt mit einem Bagger mit Hydraulikmeißel, die Zufahrt ist über die Trasse der Streckenkabel, bestehende Pistenflächen und Erschließungswege möglich.

10 EUB Hochzillertal I + II:

Technische Daten:

	Teilstrecke I	Teilstrecke II
Lage Antrieb	Berg	Tal
Spannung	Tal	Berg
Drehrichtung/Auffahrtsseite	Rechts	Rechts
Horizontale Länge	1.097,49 m	1.703,15 m
Höhenunterschied	496,44m	681,53 m
Mittlere Neigung	45,23 %	40,02 %
Schräge Länge	1.212,13 m	1.839,56 m
Spurweite	6,60 m	6,60 m
Seildurchmesser	60 mm	60 mm
Anfahrleistung	687 kW	731 kW
Dauerleistung	619 kW	823 kW
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s	6,0 m/s
Förderleistung	2.400 P/h	2.400 P/h
Fahrzeuganzahl	37 Stk.	51 Stk.
Fahrzeugabstand	90 m	90 m
Fahrzeit	3,37 min	5,11 min

Die neue Bahn verläuft auf der gerodeten Trasse der bestehenden Aufstiegsanlage, die aufgrund der größeren Fahrbetriebsmittel und des damit zusammenhängenden, breiteren Lichtraumprofils geringfügig verbreitert werden muss.

In der unteren Sektion der Aufstiegsanlage werden 16 und in der oberen Sektion 14 Stützen in Form von Rundrohren aus Stahl errichtet. Diese insgesamt 30 Stützen werden auf Stahlbetonfundamenten errichtet, die mit Ausnahme der ersten drei Stützen direkt oberhalb der Talstation flach gegründet werden. Bei den Stützen 1 - 3 ist aufgrund der Untergrundbedingungen eine Pfahlgründung vorgesehen.

Die Errichtung des Kabelgrabens erfolgt in einem Zug, dadurch wird ein mehrfaches Befahren der Trasse durch Baufahrzeuge vermieden. Die erforderlichen Materialtransporte (Kabeltrommeln, Erdungsband, Vlies, etc.) werden mithilfe der Behelfsseilbahn oder durch Raupentransporter, erforderlichenfalls auch mittels Hubschrauber, durchgeführt.

Der Kabelgraben weist eine Regeltiefe von 0,9 m und eine Regelbreite von 0,6 m auf. Zum Schutz der Kabel werden diese in einem Schutzvlies mit 1.200 g/m² verlegt und mit Material der Körnung 0-32 mm, welches mittels Sieblöffel aus dem Aushubmaterial gewonnen wird, gebettet. Oberhalb der Leitungsebene wird ein Erdungsbandeisen sowie ein Kabelwarnband eingelegt.

Die Trassenführung der Streckenkabel folgt zum überwiegenden Teil der Bahntrasse. Oberhalb der Zwischenstation weichen die Streckenkabel aber auf einem längeren Abschnitt von der Bahntrasse ab. Hier werden die Kabel neben den vorhandenen Beschneiungsleitungen auf einer Skipiste verlegt, um mehrere Querungen mit den Stichleitungen zu den Zapfstellen für die Schneeerzeuger zu vermeiden.

Tal-, Zwischen- und Bergstation:

Die Stationsgebäude ersetzen die bestehenden Gebäude und werden zwar als Zweckbauten, aber mit einem gefälligen, modernen Erscheinungsbild, ausgeführt. Die Fassadengestaltung erfolgt mit Blechkonstruktionen in unauffälligen Farbtönen (z.B. schwarz oder grau), mit Glas aber auch mit

Holzschindeln. Nach außen sichtbare Betonflächen sind nur untergeordnet oder in schlecht einsehbaren Bereichen vorgesehen und werden daher mit herkömmlichem Sichtbeton ausgeführt. Türen und Tore werden ebenfalls in unauffälligen Farbtönen gehalten. Größere Glasflächen werden generell mit Vogelschutzglas ausgeführt, um das Anflugrisiko so weit als möglich zu senken. Die Dachflächen werden bekiest oder begrünt, auf dem Großteil der Flächen werden Photovoltaikanlagen errichtet.

Die Talstation wird im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens umgebaut/vergrößert. Hinsichtlich der Zwischen- und Bergstation kommt es zu einem vergrößerten Neubau der Gebäude an den Standorten der bisherigen Stationen.

Pisten- und Straßenanpassungen:

Zur Gewährleistung eines ausreichenden Bodenabstandes der Fahrbetriebsmittel ist oberhalb der Talstation eine Geländekorrektur am Skiweg der Talabfahrt erforderlich. Unterhalb der Zwischenstation muss an einer Kreuzungsstelle die Gemeindestraße verlegt werden.

Oberhalb der Talstation muss die in diesem Bereich als Skiweg, quer zum Hang verlaufende Talabfahrt bergseitig in den Hang gerückt werden und das Gelände in der Seilbahntrasse oberhalb und unterhalb des Skiwegs abgesenkt werden.

Hierfür ist der Abtrag und die Entsorgung von ca. 4.700 m³ Bodenaushub erforderlich. Die entstehenden Einschnittböschungen wurden mit einer standsicheren Neigung von max. 4:5 (oder 80 %) konstruiert. Am bergseitigen Wegrand wird im Bereich der Bahntrasse eine Trockensteinschichtung mit einer Länge von ca. 12 m, einer Höhe von 4 m und einer Neigung von 2:1 benötigt. Der Skiweg wird wie im Bestand mit einer Breite von 9 - 10 m angelegt. Durch die ausschließlich lagemäßige Abrückung ergeben sich auch keine Änderungen an der Längsneigung des Skiwegs. Die Maßnahme hat für die Wintersportler daher keine Auswirkungen.

Um einen ausreichenden Bodenabstand der Bahn zur Straße und gleichzeitig einen ausreichenden Abstand des Förderseils zur Hochspannungsleitung zu gewährleisten muss die Gemeindestraße zwischen den Stützen 13 und 14 etwas zur Bergseite hinabgerückt und geringfügig abgesenkt werden. Die Längsneigung des neu errichteten Straßenabschnitts liegt ähnlich dem Bestand zwischen 7,2 % und 18,2 %.

Die Böschungen können weitestgehend Neigung von max. 4:5 (oder 80 %) ausgeführt werden. Auf einer Länge von ca. 40 m ist an der Bergseite eine Trockensteinschichtung mit einer Neigung von 2:1 und einer maximalen Höhe von ca. 5 m erforderlich.

Die Querungsstellen werden gemäß den gültigen seilbahnrechtlichen und straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften beschildert.

Lawinenschutzmaßnahmen:

Folgende Maßnahmen sind geplant:

- Dimensionierung mehrerer Stützen auf Schneedruck bzw. Lawinenlasten.
- Beurteilung mehrerer Anbruchgebiete durch die Lawinenkommission.
- Künstliche Auslösung von Lawinen im Bergefall, z.B. durch Einschieben von Schnee oder Handsprengungen.

Bauliche Maßnahmen sind zur Umsetzung des Lawinenkonzeptes nicht notwendig.

Rodung:

Aufgrund der größeren Fahrbetriebsmittel und des damit zusammenhängenden breiteren Lichtraumprofils ist in den Waldabschnitten am südöstlichen Rand der Bahntrasse die Rodung eines zusätzlichen Streifens mit einer Breite von 1,85 und 2,35 m erforderlich.

Es sind folgende Rodungen vorgesehen:

- Unbefristete (dauerhafte) Rodung von 4.797 m²
- Befristete Rodung von 1.225 m²

Die Rodungsbewilligung ist hier nicht verfahrensgegenständlich.

Ökologische Begleit- und Kompensationsmaßnahmen:

Es ist eine vollständige Rekultivierung bzw. ein Erhalt der vorhandenen Vegetationsdecke geplant. Ebenso ist eine Entbuschung und Pflegemahd auf Quellfluren gemäß dem vegetationsökologischen Gutachten vorgesehen.

Alle sensiblen Lebensräume im Nahbereich des Baufeldes werden vor Inangriffnahme der Bauarbeiten gemeinsam mit der ökologischen Bauaufsicht und den ausführenden Unternehmen in der Natur begangen.

Dabei werden die ausführenden Firmen hinsichtlich der Sensibilität dieser Flächen unterwiesen und die Grenzen gut ersichtlich abgegrenzt (z.B. Abzäunung mit Absperrband), welche durch die Bauarbeiten nicht überschritten werden dürfen. Zur Vermeidung eines Eintrags von Aushubmaterial werden diese Flächen, überall wo es erforderlich erscheint, mit einem Bretterverschlag oder einem temporären Erdwall geschützt.

UVP-relevante Fläche:

Aus den vorliegenden Projektunterlagen ergibt sich eine UVP-relevante Fläche von 9.191 m².

Beim überwiegenden Teil der UVP-relevanten Fläche handelt es sich um die neue Zufahrt und den Vorplatz bei der Zwischenstation und die bislang unberührten Eingriffsflächen bei den Pisten- und Straßenumlegungen. Dabei wurden auch die beim Erdbau entstehenden Böschungen in Ansatz gebracht.

2. Antragsunterlagen

Die Projektunterlagen liegen bis zum Tag der mündlichen Verhandlung beim Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Umweltschutz, Zimmer Nr. B144, Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck, auf und wird zur Einsichtnahme höflich um entsprechende Terminvereinbarung unter folgenden Telefonnummern ersucht: 0512 508 3467 oder 0512 508 3468.

3. Anberaumung einer mündlichen Verhandlung

In Anwendung der §§ 40 bis 44 des Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 82/2025, findet über dieses Ansuchen eine mündliche Verhandlung am

Montag, den 23. März 2026

mit dem Zusammentritt der Verhandlungsteilnehmerinnen und -teilnehmer

um 13:30 Uhr

Landhaus 1, Abt. Umweltschutz, 1. Stock, **Besprechungszimmer (B150),**

Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck,

statt.

4. Hinweise:

Es steht den Parteien frei, persönlich oder durch einen bevollmächtigten Vertreter, der zur Abgabe vorbehaltloser Erklärungen ermächtigt sein muss, an dieser Verhandlung teilzunehmen und allfällige Einwendungen vorzubringen.

Bevollmächtigter kann eine eigenberechtigte natürliche Person, eine juristische Person, eine Personengesellschaft des Handelsrechts oder eine eingetragene Erwerbsgesellschaft sein. Personen, die unbefugt die Vertretung anderer zu Erwerbszwecken betreiben, dürfen nicht bevollmächtigt werden.

Der Bevollmächtigte muss mit der Sachlage vertraut sein und sich durch eine schriftliche Vollmacht ausweisen können. Die Vollmacht hat auf Namen oder Firma zu lauten.

Eine schriftliche Vollmacht ist nicht erforderlich,

- wenn die Vertretung durch eine zur berufsmäßigen Parteienvertretung befugte Person, z.B. einen Rechtsanwalt, Notar oder Wirtschaftstreuhänder erfolgt,
- wenn die Vertretung durch Familienmitglieder (z.B. Haushaltsangehörige, Angestellte, Funktionäre von Organisationen), die der Behörde bekannt sind, erfolgt und kein Zweifel an deren Vertretungsbefugnis besteht,
- wenn der/die Beteiligte gemeinsam mit dem Bevollmächtigten an der Verhandlung teilnimmt.

Als Antragsteller beachten Sie bitte, dass die Verhandlung in Ihrer Abwesenheit durchgeführt oder auf Ihre Kosten vertagt werden kann, wenn Sie die Verhandlung versäumen. Wenn Sie aus wichtigen Gründen - z.B. Krankheit, Gebrechlichkeit oder Urlaubsreise - nicht kommen können, teilen Sie uns dies sofort mit, damit wir allenfalls den Termin verschieben können.

Als sonst Beteiligter beachten Sie bitte, dass Sie Ihre Parteistellung verlieren, soweit Sie Einwendungen nicht spätestens am Tag vor Beginn der Verhandlung während der Amtsstunden bei der Behörde oder während der Verhandlung erheben.

Wenn Sie jedoch durch ein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis verhindert werden, rechtzeitig Einwendungen zu erheben und Sie kein Verschulden oder nur ein milderer Grad des Versehens trifft, können Sie binnen zwei Wochen nach Wegfall des Hindernisses, das Sie an der Erhebung von Einwendungen gehindert hat, jedoch spätestens bis zum Zeitpunkt der rechtskräftigen Entscheidung der Sache, bei uns Einwendungen erheben. Diese Einwendungen gelten dann als rechtzeitig erhoben. Bitte beachten Sie, dass eine längere Ortsabwesenheit kein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis darstellt.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Landesregierung:

Mag. Simon Neuraüter