

Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Umweltschutz

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

Mag. Alexander Mitter
Eduard-Wallnöfer-Platz 3
6020 Innsbruck
+43 512 508 3436
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-7/139/24-2026

Innsbruck, 23.04.2026

Fisser Bergbahnen GmbH, Fiss

Ersatz und Verlängerung 10 EUB Möseralmbahn samt Restaurant + Pistenadaptierungen und

Ersatz 10 EUB Sonnenbahn samt Pistenadaptierungen;

Öffentliche Bekanntmachung einer mündlichen Verhandlung

ÖFFENTLICHE BEKANNTMACHUNG EINER MÜNDLICHEN VERHANDLUNG

I. Bezugnahme:

Mit Schreiben vom 10.11.2025 (OZI. 6 und 7) hat die Fisser Bergbahnen GmbH, Seilbahnstrasse 44, 6533 Fiss, vertreten durch die Geschäftsführer Mag. Michael Schöpf und Martin Pregenzer, um die naturschutzrechtliche Bewilligung für den Austausch und die Verlängerung der 6 EUB Möseralmbahn sowie den Austausch der 6 EUB Sonnenbahn angesucht.

II. Projektbeschreibung:

a) Möseralmbahn:

Allgemeines:

Die Anlage befindet sich zur Gänze im Gemeindegebiet Fiss und erstreckt sich zwischen dem nördlichen Rand des Ortsgebietes von Fiss und dem Zwölferkopf.

Die 1995 errichtete 6 EUB Möseralmbahn wird einschließlich aller Stationsbauwerke, Stützen und Fundamente abgetragen.

Ersetzt wird die 6 EUB Möseralmbahn durch die 10 EUB Möseralmbahn bestehend aus der Talstation in Fiss, der Zwischenstation samt Garagierung und einem neuen Restaurant sowie der Bergstation am Zwölferkopf samt erforderlicher Stützenbauwerke und Streckenkabel.

Die derzeitige Lage der Talstation bleibt unverändert. Auf verschwenkter Trasse im Vergleich zum derzeitigen Bestand, führt die 10 EUB Möseralmbahn zur Zwischenstation, welche am derzeitigen Standort

des Restaurantbetriebes errichtet wird. Von dort aus führt die zweite Teilstrecke auf den Zwölferkopf, wo eine neue Bergstation, samt Restaurantbetrieb und Aussichtsterrasse errichtet wird. Durch die Lage der Bergstation am Zwölferkopf ist eine Verlängerung der Bahn im Vergleich zum bisherigen Bestand beantragt. Die Bergstation befindet sich außerhalb der Skigebietsgrenzen.

Die Zufahrt zu den jeweiligen Baufeldern erfolgt teilweise über bestehende Straßen und Wege. An Stützenstandorten ohne bestehende Zufahrt werden sowohl Materialtransporte zur Herstellung der Fundamente als auch die Montage der Stützen mittels Hubschrauber durchgeführt.

In den von den Bauarbeiten betroffenen Flächen im Bereich und im Umfeld der Stationen befindet sich Leitungsinfrastruktur verschiedener Betreiber (z.B. Gemeinde, TINETZ, Telekommunikation), Datenleitungen der Bergbahn sowie Leitungen und Zapfstellen der Beschneiungsanlage. Wo erforderlich werden diese bestehenden Leitungen vor Inangriffnahme der Arbeiten demontiert und bei Bedarf entsprechende Leitungsprovisorien errichtet.

Abtrag Bestand:

Neben dem Abtrag der bestehenden Talstation, der bestehenden Bergstation, der Stützen samt Fundamenten werden auch das Restaurant Möseralm, der „Crystal Cube“ und die Aussichtsplattform am Zwölferkopf zur Gänze abgebrochen.

Die bestehenden Stützenfundamente werden jedenfalls bis ca. 30 cm unter Geländeniveau abgetragen, der Betonbruch im Nahbereich des Fundaments eingebaut und die Oberfläche rekultiviert.

Der Abtrag der Gebäude erfolgt vorwiegend mittels eines Baggers mit Abbruchzange, der Abtrag der Fundamente erfolgt mit einem Bagger mit Hydraulikmeißel.

Die anfallenden Abbruchmaterialien werden sorgfältig in die einzelnen Stofffraktionen (im Wesentlichen: Betonbruch, Stahl, Holz) getrennt und entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen dem Recycling zugeführt oder entsorgt.

Technische Daten:

Bei der geplanten Bahn handelt es sich um eine Einseilumlaufbahn mit betrieblich in den Stationen lösbaren Fahrzeugen für jeweils 10 Fahrgäste.

Die Anlage ist für 100 % Bergförderung und 100 % Talförderung ausgelegt und soll sowohl im Sommer als auch im Winter betrieben werden. Die Sportgeräte von Wintersportlern werden im Inneren der Kabine mittransportiert, außenliegende Skiköcher sind nicht vorhanden. Sowohl der Einstieg als auch der Ausstieg in der Berg- und Talstation erfolgt jeweils im Wendebereich der Gondeln an den Stirnseiten der Stationen. Die Garagierung der Fahrbetriebsmittel erfolgt zur Gänze in der Zwischenstation.

In der Trasse der Bahn werden insgesamt 23 Stützen errichtet, wobei Teile auf Waldflächen liegen und folglich eine dauerhafte Rodung von 10.205 m² und eine vorübergehende Rodung von 62 m² erforderlich ist. Die Stützen werden auf Fundamenten aus Stahlbeton aufgesetzt und bestehen aus runden Stahlschäften, dem Joch samt Abhebevorrichtung und den Rollenbatterien. Alle Stahlbauteile werden durch eine Verzinkung gegen Korrosion geschützt.

Die Bahntrasse hat eine horizontale Länge von gesamt 3.271,03 m (Teilstrecke 1 1.555,56 m + Teilstrecke 2 1.715,47 m), eine schräge Länge von gesamt 3.485,36 m (Teilstrecke 1 1.593,76 m + Teilstrecke 2 1.891,60 m) und überwindet einen Höhenunterschied von gesamt 1.118,50 m (Teilstrecke 1 342 m + Teilstrecke 2 776,50 m). Bei einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 6,5 m/sec beträgt die maximale Förderleistung der Bahn 3.800 P/h.

Talstation:

Die Talstation in Fiss wird, wie im Bestand, auch zukünftig als Zentralstation gemeinsam mit der Talstation der Sonnenbahn genutzt. Die Grundfläche der neuen Station ist weitestgehend ident mit jener des Bestandes. Im Norden wird der bestehende Stationsvorplatz etwas überbaut, Richtung Westen ergibt sich eine Erweiterung des Gebäudes für die Stationsausfahrt Richtung Möseralm.

Das bestehende Kassengebäude südliche der Station bleibt erhalten, es wird lediglich am südwestlichen Gebäudeeck ein Personenaufzug errichtet. Dieser ermöglicht es Gästen mit eingeschränkter Mobilität oder Gästen mit Kinderwägen vom südöstlich gelegenen Wendepunkt der Busse den Zugang zur neuen Station zu erreichen, ohne dass dazu die steile Rampe der Straße bewältigt werden muss.

Das neue Gebäude verfügt über insgesamt drei Geschosse. Die Erschließung der einzelnen Ebenen erfolgt über Rolltreppen, z.T. mit parallel verlaufenden Treppen, ein Stiegenhaus sowie über zwei Personenaufzüge.

Das Gebäude wird als Stahlbetonkonstruktion ausgeführt. Alle für Gäste zugänglichen Bereiche werden durch Glaselemente von Süden und Osten her natürlich belichtet. Im ersten Obergeschoß werden diese Glaselemente mit vorgehängten, festen, vertikalen Lamellen beschattet. Diese Lamellen lockern das Erscheinungsbild der Station auf, verhindern eine Durchsicht durch das Gebäude und reduzieren die für Vögel gefährliche Spiegelungen. Im Erdgeschoß werden sämtliche Glasflächen hinsichtlich des Anflugrisikos für Vögel durch eine Fachperson für Ornithologie geprüft und erforderlichenfalls mit hoch wirksamen Markierungen (Kategorie A aus der Broschüre „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“) versehen.

Durch die Hanglage sind große Teile des Gebäudekubatur nicht sichtbar. Alle nach außen sichtbaren Gebäudeflächen werden in unauffälligen, dunklen Farbtönen (z.B. dunkelgrau bis anthrazit) gehalten.

Auf den Dachflächen wird eine Photovoltaikanlage, bestehend aus ca. 515 Modulen (450 W), errichtet. Die Module werden mit einer Neigung von 10° aufgeständert und nach Osten, Süden und Westen ausgerichtet. Die Leistung der Anlage beträgt ca. 231 kWp, der durchschnittliche Jahresertrag wurde mit ca. 286.000 kWh abgeschätzt.

Südlich des Gebäudes wird auf Höhe des 2. Untergeschoßes eine 4 m breite, horizontale Zufahrt zu den Traforäumen und den Lagerräumlichkeiten vorgesehen, diese ist durch das auskragende Erdgeschoß überdacht. Die Zufahrt setzt sich als ansteigende Rampe weiter Richtung Nordosten fort und stellt den Zugang zum Lager für die Sommerrodelbahn her. An der Zufahrt ist teilweise eine talseitige Böschungssicherung in Form einer Steinschichtung in Beton mit einer Neigung von 3:1 erforderlich. In diesem Abschnitt wird an der Zufahrt ein Geländer als Absturzsicherung angebracht.

Zwischenstation mit Restaurant:

Die Zwischenstation der 10 EUB Möseralmbahn einschließlich der Garagierungshalle und dem neuen Restaurant wird auf dem derzeitigen Standort des Restaurationsbetriebes südwestlich des Einhangs zum Beutelbach errichtet.

Nördlich der Stationsausfahrt in Richtung der zweiten Teilstrecke wird ein Fallboden zum Schutz vor Lawinen hergestellt. Die Einschnittböschung wird mit einer Neigung von 70° als Leitwand zum Lawinenschutz ausgebildet. Die Böschung mit einer Länge von ca. 70 m wird mit in Beton verlegten Steinen gesichert, diese weist eine Höhe von bis zu 6 m auf. Die Oberfläche der Steinschichtung beträgt ca. 280 m².

Das Gebäude der Zwischenstation verfügt über drei Untergeschoße, das Erdgeschoß und zwei Obergeschoße. Aufgrund der Hanglage sind die Untergeschoße nicht oder nur teilweise sichtbar.

Im Erdgeschoß befindet sich der Gästeeingang von Südwesten her. Im östlichen und nördlichen Teil ist die seilbahntechnische Einrichtung samt den Bahnsteigen für den Ein- und Ausstieg der Gäste, die Kommandoräume sowie der Schrägförderer für die Garagierung untergebracht. Südlich des Schrägförderers werden Sozialräume für die Mitarbeiter samt WC-Anlagen und Büroräumlichkeiten vorgesehen. Im zentralen Teil des Geschoßes befinden sich die Toilettenanlagen für Gäste, südlich davon ein

Selbstbedienungsrestaurant sowie eine Bar. Die Sitzplätze dieses Restaurant befinden sich z.T. in einem Wintergarten, der bei Bedarf geöffnet werden kann und so Sitzplätze auf einer Terrasse anbietet.

Im OG 1 befindet sich ein Bedienungsrestaurant mit angeschlossener Küche, eine Terrasse im Freien und weitere WC-Anlagen für Gäste. Diese Ebene verfügt im Sitzbereich der Gäste über einen offenen Dachstuhl des Giebeldaches und vermittelt in Verbindung mit den Glaselementen an der Fassade Richtung Süden und Westen ein offenes Raumgefühl. Im Norden liegt auf dieser Ebene die Decke der Garagierungshalle. Auf dieser wird die Talstation des bestehenden Möserlifts samt Dienstobjekt wieder errichtet, die umgebende Deckenfläche wird vollständig eingeschüttet und begrünt.

Die Geschoße UG 3, UG 2, UG 1 und EG werden an der Nordwestseite vollständig eingeschüttet. An der Südwestseite werden die Geschoße UG 3, UG 2 und UG 1 nahezu vollständig eingeschüttet. Das Dach der Garagierungshalle wird ebenfalls eingeschüttet und wieder als Piste bzw. Anstellfläche für den Schleplift genutzt.

Das Gebäude wird als Stahlbetonkonstruktion ausgeführt. Die Flächen zum Aufenthalt der Gäste werden weitestgehend durch Glasflächen natürlich belichtet. Im Bereich der Seilbahntechnik werden diese Glaselemente mit vorgehängten, festen, vertikalen Lamellen beschattet. Diese Lamellen lockern das Erscheinungsbild der Station auf, verhindern eine Durchsicht durch das Gebäude und reduzieren die für Vögel gefährliche Spiegelungen. Alle übrigen Glasflächen, insbesondere jene des Wintergartens und jene der großen Elemente unterhalb der Giebeldächer, werden hinsichtlich des Anflugrisikos für Vögel durch eine Fachperson für Ornithologie geprüft und erforderlichenfalls mit hoch wirksamen Markierungen (Kategorie A aus der Broschüre „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“) versehen.

Alle nach außen sichtbaren Gebäudeflächen werden in unauffälligen, dunklen Farbtönen (z.B. dunkelgrau bis anthrazit) gehalten.

Bergstation:

Die Bergstation der neuen 10 EUB Möseralbahn wird direkt gegenüber der Bergstation der 8 EUB Almbahn an der Kante zum südexponierten Hang Richtung Fiss positioniert. Sie nutzt für den Ein- und Ausstieg der Gäste den bereits bestehenden Stationsvorplatz der Almbahn.

Die Station verfügt über insgesamt vier Geschoße. Die Erschließung der einzelnen Ebenen erfolgt über ein rundes Treppenhaus im Nordwesten des Gebäudes. In dessen Zentrum ist ein Personenaufzug vorgesehen.

Im zweiten Obergeschoß ist die Unterbringung eines kleinen Restaurationsbetriebes samt angeschlossener Küche, Kühlzellen und Lagerflächen geplant.

Die Dachfläche des zweiten Obergeschoßes wird als Aussichtsterrasse ausgeführt. Diese wird über das bis auf diese Ebene fortgesetzte Treppenhaus erschlossen und durch ein Geländer als Absturzsicherung begrenzt. Als Füllungen des Geländers werden Photovoltaikpaneele eingesetzt. Diese verfügen über eine Leistung von 8,5 kWp, der durchschnittliche Jahresertrag wurde mit 8.500 kWh abgeschätzt.

Das Gebäude wird als Stahlbetonkonstruktion ausgeführt, praktisch alle Flächen (mit Ausnahme jene des Untergeschoßes) werden durch Glasflächen natürlich belichtet. Diese Glaselemente werden fast durchgehend mit vorgehängten, festen, vertikalen Lamellen beschattet. Diese Lamellen lockern das Erscheinungsbild der Station auf, verhindern eine Durchsicht durch das Gebäude und reduzieren die für Vögel gefährliche Spiegelungen. Alle übrigen Glasflächen, insbesondere jene des Wintergartens und jene der großen Elemente unterhalb der Giebeldächer, werden hinsichtlich des Anflugrisikos für Vögel durch eine Fachperson für Ornithologie geprüft und erforderlichenfalls mit hoch wirksamen Markierungen (Kategorie A aus der Broschüre „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“) versehen.

Alle nach außen sichtbaren Gebäudeflächen werden in unauffälligen, dunklen Farbtönen (z.B. dunkelgrau bis anthrazit) gehalten.

Am Dach des Treppenturms werden PV-Module zur Erzeugung elektrischer Energie installiert. Diese Photovoltaikanlage besteht aus ca. 48 Modulen je 450 W. Die Module werden mit einer Neigung von 10°

aufgeständert und nach Osten und Westen ausgerichtet. Die Leistung der Anlage beträgt ca. 22 kWp, der durchschnittliche Jahresertrag wurde mit ca. 26.000 kWh abgeschätzt.

Die Station selbst bzw. der Vorplatz sind über einen bestehenden Fahrweg ab dem Fisser Jöchel erreichbar. Zur Zufahrt in das Untergeschoß für Anlieferungen im Sommer muss eine kurze Wegerampe über die bestehende Piste errichtet werden.

Streckenkabel:

Hinsichtlich des Datenaustausches zwischen den Stationen sowie zur Überwachung der Seilführung an den Stützen werden entsprechend den Erfordernissen des Seilbahnherstellers Streckenkabel und ein Lichtwellenleiter verlegt.

Die Verlegung der Leitungen erfolgt in einem Kabelgraben mit einer Breite von 0,6 m und einer Tiefe von 0,9 m.

Der Kabelgraben wird nicht wie bei der bestehenden Bahn durchgehend direkt in der Bahntrasse hergestellt. Der geplante Verlauf ist aufgrund der Ergebnisse der botanischen Kartierung festgelegt. Durch diese Trassenwahl wird eine Berührung höherwertiger oder besonders geschützter Pflanzen bzw. Lebensräume vermieden oder zumindest auf das absolut notwendige Minimum beschränkt.

Der Kabelgraben quert an einer Stelle den Beutelbach zwischen den Stützen 8 und 9. Oberhalb der Zwischenstation werden mehrmals kleinere Rinnsale, die Zubringer zum Beutelbach darstellen, gequert. An den Querungsstellen wird nach dem Verfüllen des Leitungsgrabens ein Erosionsschutz aus unregelmäßig verlegten Steinen hergestellt.

Streckenbeleuchtung:

Zur Durchführung von Nachtfahrten wird die Strecke mit einer Beleuchtungsanlage auf den Stützen ausgeführt. Dabei werden möglichst eng abstrahlende Leuchtmittel mit insektenfreundlicher LED-Technologie und warmweißem Licht (maximale Farbtemperatur 3.000 K) verwendet.

Pistenadaptierungen:

Die Möseralmpiste führt von der Möseralm zu den Talstationen am nördlichen Ortsrand von Fiss. Sie ist als Blaue (leichte) Piste markiert und verfügt über eine Beleuchtungsanlage für den wöchentlichen Nachtskillauf. Östlich des Beutelbaches stellt sich das Relief der Piste im Querprofil etwas konkav dar, was insbesondere bei geringer Schneeeauflage zu Schwierigkeiten bei schwächeren Gästen führt und sich in der Folge der Gästestrom auf die Pistenmitte konzentriert. Gleichzeitig stellt dieser Abschnitt den Bereich mit dem größten Längsgefälle der Piste dar.

Hier soll nun die bestehende Mulde aufgefüllt werden, wodurch sich zukünftig ein im Querschnitt horizontales Planum ergibt. Gleichzeitig soll das Längsgefälle geringfügig abgeflacht werden. Das für die Maßnahme erforderliche Material (ca. 25.000 m³) wird beim Aushub für die Zwischenstation gewonnen. Die Moorflächen am nördlichen Rand der Piste sind von den Arbeiten ausgespart. Zusätzlich soll hier ein degradiertes Niedermoor in der Skipiste in einen Bereich außerhalb der bearbeiteten Pistenfläche in den Bereich der zu rodenden Bahntrasse verlegt werden.

Die Gratabfahrt führt von der Bergstation der Almbahn entlang des Grates, der die Fisser Nordseite von der Südseite trennt, zum Fisser Jöchel. Die Piste ist als Rote (mittelschwierige) Piste markiert und weist ein moderates Gefälle von maximal knapp über 25% auf. Das Pistenplanum weist eine Wannenform auf, welche insbesondere ungeübtere Gäste vor Probleme, der Skifahrerstrom konzentriert sich dadurch auf die Pistenmitte. Erst bei ausreichender Schneeeauflage kann die Piste in ihrer vollen Breite und weitestgehend ohne Querneigung präpariert werden. Die geplante Verbesserung der Piste sieht nunmehr primär einen Ausgleich der Querneigung vor. Im oberen Abschnitt soll die Piste zudem deutlich nach Norden und Süden

verbreitert werden. Am südlichen Rand der Piste wird ein unregelmäßiger, ca. 1 m hoher Wall geschüttet. Dieser bricht den geradlinigen Verlauf der Kante der Piste und wirkt sich auch günstig bei Wind (Ablagerung von Tribschnee auf der Piste ñ keine abgewehrte, steinige Kante) aus.

Knapp unterhalb der Bergstation der Zwölferbahn wird entlang einer Hangverflachung bei ausreichender Schneelage eine Verbindung von der Zwölferpiste zur Plazörabfahrt präpariert. Diese Verbindung wird von den Gästen sehr gerne als Alternative zum unteren Teil der Gratabfahrt oder zur Zwölferpiste genutzt. Dieser Bereich soll erdbautechnisch so verbessert werden, dass die Piste auch bereits bei geringer Schneelage präpariert werden kann. Die Verbindungspiste zweigt von der Zwölferpiste ab, bevor diese unterhalb dann schmaler und deutlich steiler wird. Die Längsneigung der Piste liegt zwischen ca. 14% und ca. 33%. Die Breite liegt, angepasst an die jeweilige Längsneigung, bei 30 - 40 m. Die Kennzeichnung der Piste erfolgt als Rote (mittelschwierige) Piste und stellt daher auch im Hinblick auf den Schwierigkeitsgrad eine gut geeignete Entlastung für den unteren Teil der Gratabfahrt dar.

Ökologische Begleit- und Kompensationsmaßnahmen:

Es sind zwei großflächige Maßnahmen zur Abminderung der Auswirkungen durch das Projekt vorgesehen:

- Auf Gst. 1832/1, KG Fiss, werden zwischen den Stützen 7 und 8 Waldflächen gerodet. Der Jungwuchs der Fichten, verdrängt die noch erhaltenen Niedermoore und Grünlandbrachen zunehmend. Nach der technisch erforderlichen Rodung wird dieser Bereich zukünftig von neu aufkommenden Gehölzen freigehalten werden und ein jährlicher Pflegeschnitt in der zweiten Hälfte des Sommers durchgeführt werden. Gleichzeitig wird auf dieser Fläche in vegetationsarmen aber wasserzügigen Bereichen Vegetationstücke des Einspelzen-Sumpfriedes, die auf der Einbaufläche Möseralpiste gewonnen werden, verpflanzt werden. Die dazu erforderlichen, vegetationsarmen Bereiche ergeben sich aus der Entnahme des Jungwuchses auf der Fläche.
- Auf Gst. 1838/1, KG Fiss, muss für die Freigängigkeit der Seilbahn Wald gerodet werden. Die nördlich daran anschließende Waldfläche ist sehr dicht und praktisch ausschließlich mit Fichten bestockt. Diese Bestockung ergab sich aufgrund einer zunehmenden Auflassung der Nutzung in den letzten 15-20 Jahren. Die noch freien Flächen weisen sowohl Bestände an Feuchtvegetation (Niedermoorbestände) als auch Mager- und Halbtrockenrasen auf. Die Rodefläche für die Seilbahntrasse wird zukünftig von neu aufkommenden Gehölzen freigehalten werden und ein jährlicher Pflegeschnitt in der zweiten Hälfte des Sommers durchgeführt werden. Auf der verbleibenden Waldfläche soll der Bestand deutlich aufgelichtet werden und insbesondere der Fichtenjungwuchs entfernt werden. Vorhandene Laubgehölze bleiben erhalten. Um die Waldeigenschaft weiterhin sicherzustellen ist die Pflanzung von Laubgehölzen und deren Pflege vorgesehen.

UVP-relevante Flächen:

Es ergibt sich für das Vorhaben eine UVP-relevante Fläche von 39.010 m².

Bei der Flächenermittlung wurde für die Verlegung des Streckenkabels eine Breite von 3 m in Ansatz gebracht, wodurch der Graben mit einer Tiefe von 0,9 m und einer Breite von 0,6 m selbst als auch seitliche Flächen zur getrennten Lagerung von durchwurzeltem Oberboden sowie des Aushubmaterials erfahrungsgemäß ausreichend berücksichtigt sind. Für die Stützenstandorte der Bahn wurde in Ermangelung einer Detailplanung des Betonbaus für das Fundament einschließlich des Arbeitsraumes sowie für die Zwischenlagerung des Aushubs und der getrennten Lagerung des durchwurzelten Oberbodens eine Fläche von 10 x 10 m in Ansatz gebracht. Die zusätzlichen (vorwiegend formalrechtlichen) Rodungsflächen wurden bei der Flächenaufstellung ebenfalls berücksichtigt.

b) Sonnenbahn:

Allgemeines:

Die Anlage befindet sich in den Gemeindegebieten von Fiss und Ladis. Das Projektgebiet erstreckt sich zwischen dem westlichen Rand des Ortsgebietes von Ladis und dem nördlichen Rand des Ortsgebietes von Fiss.

Die 1995 errichtete 6 EUB Sonnenbahn wird einschließlich aller Stationsbauwerke abgetragen. Sie wird durch die Errichtung der 10 EUB Sonnenbahn bestehend aus der Talstation in Ladis, der Zwischenstation samt Garagierung und einem Kinderrestaurant im Untergeschoss sowie der Bergstation in Fiss und den erforderlichen Stützbauwerken und Streckenkabel auf der gesamten Strecke.

Die Zufahrt zur allen drei Stationen erfolgt über das bestehende Straßen- und Wegenetz der Gemeinden und der Betreibergesellschaft. Neue Straßen oder Wege müssen nicht errichtet werden. An Stützenstandorten ohne bestehende Zufahrt werden Materialtransporte zur Herstellung der Fundamente als auch die Montage der Stützen mittels Hubschrauber durchgeführt.

In den von den Bauarbeiten betroffenen Flächen im Bereich und im Umfeld der Stationen befindet sich Leitungsinfrastruktur verschiedener Betreiber (z.B. Gemeinde, TINETZ, Telekommunikation), Datenleitungen der Bergbahn sowie Leitungen und Zapfstellen der Beschneiungsanlage. Wo erforderlich werden diese bestehenden Leitungen vor Inangriffnahme der Arbeiten demontiert und bei Bedarf entsprechende Leitungsprovisorien errichtet.

Abtrag Bestand:

Die bestehenden Stationsgebäude (Talstation, Zwischenstation mit Garagierung und Restaurant, Bergstation) sowie die Stützen werden zur Gänze abgebrochen.

Die bestehenden Stützenfundamente werden jedenfalls bis ca. 30 cm unter Geländeniveau abgetragen, der Betonbruch im Nahbereich des Fundaments eingebaut und die Oberfläche rekultiviert. An gleichbleibenden Stützenstandorten werden die Fundamente im Zuge des Baugrubenaushubes für das neue Fundament vollständig abgetragen.

Der Abtrag der Gebäude erfolgt vorwiegend mittels eines Baggers mit Abbruchzange, der Abtrag der Fundamente erfolgt mit einem Bagger mit Hydraulikmeißel. Die anfallenden Abbruchmaterialien werden sorgfältig in die einzelnen Stofffraktionen (im Wesentlichen: Betonbruch, Stahl, Holz) getrennt und entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen dem Recycling zugeführt oder entsorgt.

Technische Daten:

Bei der geplanten Bahn handelt es sich um eine Einseilumlaufbahn mit betrieblich in den Stationen lösbaren Fahrzeugen für jeweils 10 Fahrgäste.

Der Antrieb erfolgt in der Zwischenstation über eine gemeinsame, zweirillige Seilscheibe. Die Spannstationen befinden sich in der Tal- und der Bergstation.

Die Anlage ist für 100 % Bergförderung und 100 % Talförderung ausgelegt und soll sowohl im Sommer als auch im Winter betrieben werden. Die Sportgeräte von Wintersportlern werden im Inneren der Kabine mittransportiert, außenliegende Skiköcher sind nicht vorhanden. Sowohl der Einstieg als auch der Ausstieg in der Berg- und Talstation erfolgt jeweils im Wendebereich der Gondeln an den Stirnseiten der Stationen. Die Garagierung der Fahrbetriebsmittel erfolgt zur Gänze in der Zwischenstation.

Die 10 EUB Sonnenbahn ersetzt die bestehende 6 EUB Sonnenbahn auf identer Trasse mit gesamt 22 Stützen, wobei Teile auf Waldflächen liegen und eine dauerhafte Rodung von insgesamt 605 m² erforderlich ist. Die bisherigen Stationsstandorte bleiben unverändert. Die Bahntrasse hat eine horizontale Länge von gesamt 2.747,14 m (Teilstrecke 1 2.141,14 m + Teilstrecke 2 611,00 m), eine schräge Länge von gesamt 2.783,14 m (Teilstrecke 1 2.171,97 m + Teilstrecke 2 611,17 m) und überwindet einen Höhenunterschied

von gesamt 247,20 m (Teilstrecke 1 311,80 m + Teilstrecke 2 -64,60 m). Bei einer maximalen Fahrgeschwindigkeit von 6,0 m/sec beträgt die maximale Förderleistung der Bahn 3.000 P/h.

Talstation:

Die Talstation der 10 EUB Sonnenbahn wird auf dem gleichen Standort wie jene der bestehenden Bahn errichtet. Die Grundfläche bleibt gegenüber dem Bestand nahezu unverändert, lediglich die Überdachung der Kuppelstellen reicht etwas weiter Richtung Zwischenstation.

Der wesentliche Unterschied gegenüber dem Bestand liegt in der Höhenlage des Bahnsteigs. Dieser ist im Bestand nur über mehrere Stufen und damit nicht barrierefrei erreichbar. Der neue Bahnsteig liegt auf dem Niveau des südöstlich anschließenden Vorplatzes, dadurch wird ein ebenerdiger Zugang erreicht, der auch für Gäste mit Kinderwagen oder für Gäste mit eingeschränkter Mobilität problemlos und ohne Hilfe Dritter benutzt werden kann.

Das Gebäude wird eingeschossig ausgeführt. Im zentralen Teil befindet sich der Stationsumlauf der Fahrbetriebsmittel samt Beschleunigungs- und Verzögerungsstrecke sowie der Ein- und Ausstiegsstelle. Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt von der Stirnseite des Gebäudes her über automatische Schiebtüren. Westlich und östlich des Bahnsteiges befinden sich die Diensträume sowie ein Personal-WC. Die Kassen und Toiletten für die Gäste werden ab der Saison 2025/26 im neu errichteten Gebäude des Skidepots direkt gegenüber der neuen Bahn untergebracht.

Das Gebäude wird als Stahlbetonkonstruktion ausgeführt. Die Wandscheiben werden an allen Seiten durch Glasflächen unterbrochen wodurch eine natürliche Belichtung im Bereich des Bahnsteiges und Sichtbeziehungen aus dem Gebäude in die Umgebung ermöglicht werden. Mit Ausnahme der Zu- und Abgänge werden diese Glaselemente mit vorgehängten, festen, vertikalen Lamellen beschattet. Diese Lamellen lockern das Erscheinungsbild der Station auf, verhindern eine Durchsicht durch das Gebäude und reduzieren die für Vögel gefährliche Spiegelungen. Darüber hinaus werden sämtliche Grasflächen hinsichtlich des Anflugrisikos für Vögel durch eine Fachperson für Ornithologie geprüft und erforderlichenfalls mit hoch wirksamen Markierungen (Kategorie A aus der Broschüre „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“) versehen.

Alle nach außen sichtbaren Gebäudeflächen werden weitestgehend in unauffälligen, dunklen Farbtönen (z.B. dunkelgrau bis anthrazit) gehalten.

Auf der Dachfläche werden PV-Module zur Erzeugung elektrischer Energie installiert. Diese Photovoltaikanlage besteht aus ca. 116 Modulen (450 W). Die Module werden mit einer Neigung von 10° aufgeständert und nach Osten und Westen ausgerichtet. Die Leistung der Anlage beträgt ca. 52 kWp, der durchschnittliche Jahresertrag wurde mit ca. 62.640 kWh abgeschätzt.

Infolge des abgesenkten Niveaus des Bahnsteigs ist für einen ausreichenden Bodenabstand der Fahrbetriebsmittel an der Stationsein- und -ausfahrt eine Eintiefung des Geländes bis in die Hälfte des Spannfeldes zwischen den Stützen 2 und 3 erforderlich. Die nördliche Böschung dieser Grube wird mit einer Neigung von 2:3 ausgebildet, die südliche Böschung wird mit einer Grobsteinschichtung mit einer Neigung 2:1 gesichert. Der Bereich der Stations- und -ausfahrt wird umlaufend gegen den Zutritt von Personen abgezäunt. Im Bereich der Steinschichtung wird an der Piste eine ausreichend hohe Absturzsicherung errichtet. Diese wird durch Anker oder Schwergewichtsfundamente gehalten und besteht aus Holzbohlen im unteren Bereich und einem Fangnetz im oberen Bereich. Das Fangnetz wird im Sommer entfernt.

Zwischenstation:

Die Zwischenstation der 10 EUB Sonnenbahn einschließlich der Garagierungshalle und einem Restaurant für die Skischule wird auf dem gleichen Standort wie die Anlagenteile der bestehenden Bahn errichtet. Die seilbahntechnische Einrichtung für die Bahn weist in etwa die gleichen Abmessungen wie der Bestand auf, lediglich die Länge der Durchfahrt für die Fahrbetriebsmittel wird geringfügig Richtung Fiss verlängert. Richtung Süden und Richtung Norden wird das Gebäude jedoch deutlich vergrößert. Der zusätzliche Platz

im Süden ist für einen dem Stand der Technik entsprechenden Zugang der Gäste erforderlich. Die größere Ausdehnung Richtung Norden ergibt sich aufgrund der Garagierung der größeren Anzahl an größeren Fahrbetriebsmitteln. Ein Großteil der zusätzlichen Fläche für die Garagierung wird jedoch unterirdisch errichtet und ist dadurch nicht sichtbar.

Das Gebäude der Zwischenstation wird zweigeschoßig ausgeführt. Im Erdgeschoß werden im Nordwesten die Traforäume samt Schaltanlage und zwei Lagerflächen vorgesehen. Der Großteil der Fläche entfällt auf das Restaurant für die Skischule. Im ersten Obergeschoß befindet sich die seilbahntechnische Einrichtung samt Diensträumen, Sozialraum und Personal-WC sowie die nördlich anschließende Garagierungshalle für die Fahrbetriebsmittel.

Die Rückseite des Gebäudes im Norden wird vollständig eingeschüttet, an den Fassaden im Westen und im Osten ergibt sich eine in Richtung Süden abfallende Böschung. Über die Böschung im Westen des Gebäudes wird wie bisher die Piste als Zufahrt in das Kinderland geführt. Das Dach der Garagierungshalle wird von Norden her ungefähr zur Hälfte eingeschüttet und auch wieder als Piste genutzt.

Das Gebäude wird als Stahlbetonkonstruktion ausgeführt. Sowohl im Erdgeschoß als auch im Obergeschoß werden alle für Gäste zugänglichen Bereiche durch Grasflächen natürlich belichtet. Im ersten Obergeschoß werden diese Glaselemente mit vorgehängten, festen, vertikalen Lamellen beschattet. Diese Lamellen lockern das Erscheinungsbild der Station auf, verhindern eine Durchsicht durch das Gebäude und reduzieren die für Vögel gefährliche Spiegelungen. Im Erdgeschoß werden sämtliche Glasflächen hinsichtlich des Anflugrisikos für Vögel durch eine Fachperson für Ornithologie geprüft und erforderlichenfalls mit hoch wirksamen Markierungen (Kategorie A aus der Broschüre „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“) versehen.

Durch die Hanglage sind große Teile des Gebäudekubatur nicht sichtbar. Alle nach außen sichtbaren Gebäudeflächen werden in unauffälligen, dunklen Farbtönen (z.B. dunkelgrau bis anthrazit) gehalten.

Auf der Dachfläche werden PV-Module zur Erzeugung elektrischer Energie installiert. Diese Photovoltaikanlage besteht aus ca. 758 Modulen (450 W). Die Module werden mit einer Neigung von 10° aufgeständert und nach Osten und Westen ausgerichtet. Die Leistung der Anlage beträgt ca. 341 kWp, der durchschnittliche Jahresertrag wurde mit ca. 396.000 kWh abgeschätzt.

Bergstation:

Die Bergstation in Fiss wird wie im Bestand auch zukünftig als Zentralstation gemeinsam mit der Talstation der Möseralmbahn genutzt.

Die Grundfläche der neuen Station ist weitestgehend ident mit jener des Bestandes. Im Norden wird der bestehende Stationsvorplatz etwas überbaut, Richtung Westen ergibt sich eine Erweiterung des Gebäudes für die Stationsausfahrt Richtung Möseralm.

Das bestehende Kassengebäude südlich der Station bleibt erhalten, es wird lediglich am südwestlichen Gebäudeeck ein Personenaufzug errichtet. Dieser ermöglicht es Gästen mit eingeschränkter Mobilität oder Gästen mit Kinderwägen vom südöstlich gelegenen Wendepunkt der Busse den Zugang zur neuen Station zu erreichen, ohne dass dazu die steile Rampe der Straße bewältigt werden muss.

Das Gebäude wird als Stahlbetonkonstruktion ausgeführt. Alle für Gäste zugänglichen Bereiche werden durch Glaselemente von Süden und Osten her natürlich belichtet. Im ersten Obergeschoß werden diese Glaselemente mit vorgehängten, festen, vertikalen Lamellen beschattet. Diese Lamellen lockern das Erscheinungsbild der Station auf, verhindern eine Durchsicht durch das Gebäude und reduzieren die für Vögel gefährliche Spiegelungen. Im Erdgeschoß werden sämtliche Glasflächen hinsichtlich des Anflugrisikos für Vögel durch eine Fachperson für Ornithologie geprüft und erforderlichenfalls mit hoch wirksamen Markierungen (Kategorie A aus der Broschüre „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“) versehen.

Durch die Hanglage sind große Teile des Gebäudekubatur nicht sichtbar. Alle nach außen sichtbaren Gebäudeflächen werden in unauffälligen, dunklen Farbtönen (z.B. dunkelgrau bis anthrazit) gehalten.

Auf den Dachflächen wird eine Photovoltaikanlage, bestehend aus ca. 515 Modulen (450 W), errichtet. Die Module werden mit einer Neigung von 10° aufgeständert und nach Osten, Süden und Westen ausgerichtet. Die Leistung der Anlage beträgt ca. 231 kWp, der durchschnittliche Jahresertrag wurde mit ca. 286.000 kWh abgeschätzt.

Südlich des Gebäudes wird auf Höhe des 2. Untergeschoßes eine 4 m breite, horizontale Zufahrt zu den Traforäumen und den Lagerräumlichkeiten vorgesehen, diese ist durch das auskragende Erdgeschoß überdacht. Die Zufahrt setzt sich als ansteigende Rampe weiter Richtung Nordosten fort und stellt den Zugang zum Lager für die Sommerrodelbahn her. An der Zufahrt ist teilweise eine talseitige Böschungssicherung in Form einer Steinschichtung in Beton mit einer Neigung von 3:1 erforderlich. In diesem Abschnitt wird an der Zufahrt ein Geländer als Absturzsicherung angebracht.

Streckenlabel:

Hinsichtlich des Datenaustausches zwischen den Stationen sowie zur Überwachung der Seilführung an den Stützen werden entsprechend den Erfordernissen des Seilbahnherstellers Streckenkabel und ein Lichtwellenleiter verlegt.

Die Verlegung der Leitungen erfolgt in einem Kabelgraben mit einer Breite von 0,6 m und einer Tiefe von 0,9 m. Der Kabelgraben wird nicht durchgehend direkt in der Bahntrasse hergestellt und weicht daher von jenem im Bestand ab. Durch diese Trassenwahl wird eine Berührung höherwertiger oder besonders geschützter Pflanzen bzw. Lebensräume vermieden oder zumindest auf das absolut notwendige Minimum beschränkt.

Der Kabelgraben quert an insgesamt drei Stellen Bachläufe. Der Wolfgrubenbach zwischen den Stützen 6 und 7 sowie der Dorfbach zwischen den Stützen 19 und 20 kann im Bereich bestehender Verrohrungen gequert werden. Die Leitungen werden hier oberhalb des Scheitels der bestehenden Rohre eingebaut, ein Eingriff in das Gewässer ist nicht erforderlich. Die Querung des Urgenebnerbaches westlich des Gasthauses Weiberkessel erfolgt in einem aufgrund einer Pistenquerung mit Holzbohlen abgedeckten Abschnitt des Gerinnes. Das Gerinne ist dort an der Sohle und den Flanken mit einem Steinsatz gegen Erosionen gesichert. Hier wird das Kabel unter der Sohle des Baches verlegt und danach die bereits vorhandene Erosionssicherung wieder hergestellt.

Streckenbeleuchtung:

Zur Durchführung von Nachtfahrten wird die Strecke mit einer Beleuchtungsanlage auf den Stützen ausgeführt. Dabei werden möglichst eng abstrahlende Leuchtmittel mit insektenfreundlicher LED Technologie und warmweißem Licht (maximale Farbtemperatur 3.000 K) verwendet.

Pistenadaptierungen:

Nördlich und westlich der Zwischenstation wird die bestehende Piste an die neuen Geländebeziehungen angepasst. Aufgrund der Deckenhöhe der Garagierungshalle wird die von Nordosten kommende Frommesabfahrt gegenüber dem derzeitigen Niveau schon nördlich des Restaurants Sonnenburg angehoben um ein durchgehendes Gefälle zu erreichen. Der östlich der BÜgelbrücke des Poschilifts vorhandene Stadel wird abgetragen, um zwischen der Gebäudekante und dem Dienstobjekt des Schleplifts eine ausreichend breite Durchfahrt für die Gäste präparieren zu können. Das Dienstobjekt selbst bleibt bestehen. Östlich des Gebäudes wird das Gelände so hergestellt, dass die Piste an die derzeitige Höhe der Ausstiegstelle des Poschilifts anschließt. Der in diesem Bereich auf der Piste verlaufende Fahrweg wird wieder hergestellt, im unteren Teil abzweigend davon wird die kurze Zufahrt zur Garagierungshalle realisiert.

Ökologische Begleit- und Kompensationsmaßnahmen:

Das Bauvorhaben befindet sich in einem derzeit schon in einem mit technischen Anlagen und Pisten erschlossenen, touristisch intensiv genutzten Gebiet.

Einige Arbeiten sind nur außerhalb der Brutzeit, d.h. nur von Anfang August bis Mitte März möglich. Dabei handelt es sich um Rodungen und das Entfernen von Gehölzen sowie generell um Hubschrauberflüge, z.B. für Betontransporte oder zur Montage der Stützen. Bei allen Grabungsarbeiten entlang der Trasse, die potentiell Bodenbrüter betreffen (Herstellen von Zufahrten, Aushubarbeiten, Kabelgraben) wird entweder:

- auf Zeiten außerhalb der Brutsaison ausgewichen oder
- das Abheben der Vegetation in den betroffenen Bereichen erfolgt bereits vor Beginn der Brutsaison oder
- es erfolgt ein Absuchen der zu bearbeitenden Bereiche nach Nestern unmittelbar vor Beginn der Arbeiten samt Freigabe (oder erforderlichenfalls einer Sperre) der jeweiligen Fläche durch eine Fachperson.

Zur Verbesserung des Lebensraumes, insbesondere des Braunkehlchens, wird auf den Gst. 1610, 1611, 1612, 1622, 1623, alle KG Fiss, im Ausmaß von ca. 18.745 m² Fichten, welche eine wesentliche Beeinträchtigung des Lebensraumes des Braunkehlchens darstellen, entfernt. Nach der Rodung dieser Flächen und dem Entfernen der Nadelstreuaufgabe wird auf der Fläche eine Einsaat mit Samen von Heublumen, die in der Umgebung gewonnen werden, durchgeführt werden.

UVP-relevante Flächen:

Es ergibt sich für das Vorhaben eine UVP-relevante Fläche von 4.254 m²

Bei der Flächenermittlung wurde für die Verlegung des Streckenkabels eine Breite von 3 m in Ansatz gebracht, wodurch der Graben mit einer Tiefe von 0,9 m und einer Breite von 0,6 m selbst als auch seitliche Flächen zur getrennten Lagerung von durchwurzeltem Oberboden sowie des Aushubmaterials erfahrungsgemäß ausreichend berücksichtigt sind. Für die Stützenstandorte der Bahn wurde in Ermangelung einer Detailplanung des Betonbaus für das Fundament einschließlich des Arbeitsraumes sowie für die Zwischenlagerung des Aushubs und der getrennten Lagerung des durchwurzelten Oberbodens eine Fläche von 10 x 10 m in Ansatz gebracht. Die zusätzlichen (vorwiegend formalrechtlichen) Rodungsflächen wurden bei der Flächenaufstellung ebenfalls berücksichtigt.

III. Antragsunterlagen:

Eine genauere Beschreibung des geplanten Vorhabens kann dem Einreichprojekt entnommen werden.

Das Einreichprojekt liegt bis zum Tag der Verhandlung beim Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Umweltschutz, Zi. Nr. B144, Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck, zur Einsichtnahme auf.

IV. Mündliche Verhandlung:

In Anwendung der §§ 40 bis 44 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (in der Folge AVG), BGBl. Nr. 51/1991, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 82/2025, findet über dieses Ansuchen die mündliche Verhandlung am

Mittwoch, den 27.05.2026

mit dem Zusammentritt der Verhandlungsteilnehmerinnen und -teilnehmer

um 09:00 Uhr

Landhaus 1, 1. Stock, **Besprechungszimmer B150**,

Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck

statt.

V. 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. Alexander Mitter