



Amt der Tiroler Landesregierung

Abteilung Umweltschutz
Rechtliche Angelegenheiten

Telefax: 0512/508-3455

E-Mail: umweltschutz@tirol.gv.at

DVR: 0059463

UID: ATU36970505

„Seilbahn“ – naturschutzrechtliches Bewilligungsverfahren;

BESCHEID

Geschäftszahl U-13.721/75

Innsbruck, 13.06.2005

BESCHEID

Mit Schriftsatz vom 11.05.2004, hieramts eingelangt am 17.05.2004, hat die [REDACTED] vertreten durch Herr [REDACTED] den Antrag auf Erteilung der naturschutzrechtlichen Bewilligung für die Errichtung und den Betrieb der „Seilbahn“ unter Vorlage von Projektunterlagen eingebracht.

In weiterer Folge wurden über einen längeren Zeitraum hindurch ergänzende Unterlagen beigebracht (Themen: Verkehr, UVP-relevante Flächen, öffentliche Interessen, etc.).

Nach Abschluss des Ermittlungsverfahrens hat der Landesumweltanwalt von Tirol im Rahmen der Wahrung des Parteiengehörs im naturschutzrechtlichen Bewilligungsverfahren mit Schriftsatz vom 29.04.2005, ergänzt mit Schriftsatz vom 2.5.2005, den Antrag auf Feststellung der UVP-Pflicht eingebracht.

Weiters erfolgten am 2.6.2005 und am 13.6.2005 ergänzende Besprechungen mit dem Vorstand der entsprechenden Fachabteilung (Abt. Verkehrsplanung) und dem zuständigen Regierungsmitglied.

Die Tiroler Landesregierung als Naturschutzbehörde gemäß § 42 Abs. 2 lit. a Tiroler Naturschutzgesetz 2005 – TNSchG 2005, LGBl. Nr. 26, entscheidet über diese Ansuchen und in dieser Sache gemäß §§

6 lit. c, 9 lit. c und 29 Abs. 1 lit. b und Abs. 2 lit. a Z. 2 und Abs. 5 TNSchG 2005 in Verbindung mit den Artikeln 2, 7 Abs. 2 lit. b, 1 und 13 des Protokolls zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich „Verkehr“, BGBl. III, Nr. 234/2002, wie folgt:

SPRUCH:

I.

Der [REDACTED], vertreten durch Herrn H. [REDACTED], wird die naturschutzrechtliche Bewilligung für die Errichtung und den Betrieb der [REDACTED] „Seilbahn [REDACTED] nach Maßgabe der mit Genehmigungsvermerk versehenen Einreichunterlagen bei Einhaltung folgender Nebenbestimmungen erteilt:

1. Die bestehende Pfeifengraswiese beim Haus [REDACTED] (zwischen den Stützen 14 und 15, Fläche Nr. 34 des Planes der Ökologischen Bestandesaufnahme) muss unberührt bleiben. Es sind darin keinerlei Grabungsarbeiten zulässig und Grabungen in der Umgebung sind so auszuführen, dass das hydrologische Regime dieser Fläche nicht gestört wird. Die Fläche ist weiters durch Auszäunung dauerhaft vor Beweidung zu schützen.
2. Der Erlenbestand / Quellhorizont zwischen den Stützen 13 und 14 (Fläche Nr. 19 des Planes der Ökologischen Bestandesaufnahme) ist so weit wie technisch irgendwie möglich zu erhalten. Der Kabelgraben ist hier in der bestehenden Seilbahntrasse bzw. Schipiste anzulegen.
3. Die Quellhorizonte zwischen den Stützen 19 und 22, insbesondere der ausgedehnte Feuchtbereich zwischen Stützen 21 und 22, sind mit dem Kabelgraben lokal zu umgehen, d.h. dieser ist so weit wie technisch irgendwie möglich in trockenem Gelände anzulegen. Sollte dies nicht vollständig möglich sein, so sind Vorkehrungen zu treffen, die eine Drainagewirkung des Kabelgrabens ausschließen.
4. In allen von Grabungsarbeiten berührten Bereichen ist als erster Arbeitsschritt der vorhandene Oberboden samt Vegetation in Form von Vegetationssoden sorgfältig abzutragen, fachgerecht zwischenzulagern und zum Abschluss der Arbeiten in den jeweiligen Bauabschnitten auf die Geländewunden möglichst flächig und jedenfalls lagerichtig wieder aufzubringen.
5. Vegetationssoden und mineralische Bodenbestandteile dürfen nicht vermengt werden, eine Überschüttung von Vegetation mit mineralischem Material ist keinesfalls zulässig.
6. Sollten trotz sorgfältiger Erhaltung der natürlichen Vegetation die Soden zur Bedeckung der offenen Böden nicht ausreichen, so sind diese offenen Stellen durch Einsaat mit geeignetem Hochlagensaatgut heimischer Provenienz zu rekultivieren (vgl. Technischer Bericht Pkt. 6.5.).
7. Die Rekultivierungsmaßnahmen (Aufbringen der Soden, Einsaaten) sind bis Mitte August 2005 abzuschließen, um ein einwandfreies Anwachsen / Keimen noch vor der Frostperiode zu ermöglichen. Sollten Einsaaten auf kleinflächigen Geländewunden aus zwingenden Gründen innerhalb dieser Frist nicht mehr möglich sein, können sie bis 30. Juni des Folgejahres durchgeführt werden.
8. Einsaaten sind so lange nachzubessern und zu pflegen, bis eine Vegetationsdeckung von mindestens 90 % erreicht ist und erhalten werden kann.
9. Bauhilfseinrichtungen sind nach Abschluss der Bauarbeiten umgehend zu entfernen.

10. Die Bauleiter der bauausführenden Firmen sowie die Baumaschinenfahrer sind über die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen zur Minderung von Natur- und Landschaftseingriffen sowie über die Nebenbestimmungen nachweislich zu informieren.
11. Der Baubeginn ist der Behörde spätestens **eine Woche vor Baubeginn** schriftlich mitzuteilen.
12. Über das durchgeführte Vorhaben ist ein **Endbericht mit Fotodokumentation** vorzulegen.
13. Die [REDACTED] hat der Behörde unaufgefordert vor Baubeginn eine verantwortliche Person, die über praktische Erfahrung beim Bau Schilftanlagen verfügt, namhaft zu machen.
14. Die verantwortliche Person hat die projektgemäße Ausführung zu kontrollieren sowie nach Abschluss der Arbeiten einen Bericht samt Fotodokumentation an die Behörde unaufgefordert zu übermitteln.
15. Die geplante Linksabbiegespur zum Parkdeck ist mit einer Mindestlänge der Aufstellstrecke von 30 m auszuführen.
16. Für den Fall von Stausituationen auf der [REDACTED] im Bereich der Zufahrt zum Parkhaus ist ein entsprechendes Verkehrsleitsystem mit einer Verkehrslenkung des zufließenden Verkehrs bei der Ausfahrt [REDACTED] aus verkehrstechnischen und sicherheitstechnischen Gründen notwendig, wobei die geplante dynamische Leittafel bei der Abzweigung [REDACTED] (siehe Seite 27 des GA IFS) entsprechend adaptiert und mit Verkehrsdetektoren auf der [REDACTED] kombiniert werden müsste.
17. Die im GA IFS ausgeführten verkehrstechnischen Empfehlungen bezüglich Verkehrsabwicklung im Parkhaus sind umzusetzen:
 - a. Rechtseinbiegegebot bei der Ausfahrt in die [REDACTED]
 - b. Anordnung der östlichen Parkstände in der Ebene 2 in Längsaufstellung;
 - c. Entfernung der Stellplätze bzw. Markierung durch Sperrflächen im Einfahrtsbereich des Parkhauses;
 - d. Verlegung der Parkhausrampen an die nördliche bzw. südliche Außenwand des Parkhauses;
 - e. Eine entsprechende Parkplatzbewirtschaftung im Parkhaus ist vorzusehen.
18. Die Konsenswerberin hat **innen 6 Wochen ab der Bescheiderlassung** mit der [REDACTED] einen Bestellvertrag abzuschließen, der auf Grundlage des von der VTG erstellten Verkehrskonzeptes [REDACTED] (Schreiben vom 8. Juni 2005), das einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildet, ein zusätzliches Verkehrsangebot mit Bussen in Abstimmung mit dem Bahnbetrieb zur bedarfsgerechten Abdeckung zusätzlicher Nachfragen beinhaltet.

Im Detail wird auf das Konzept verwiesen, das eine bessere Anbindung des [REDACTED] an das [REDACTED] vorsieht und von der Konsenswerberin zustimmend zur Kenntnis genommen wurde.

Die zentralen Regelungen des Vertrages sind:
 - Aufbau einer Vertriebsorganisation, sodass beispielsweise an allen Bahnhöfen der [REDACTED] Bergbahnkarten erworben werden können.
 - Leistungsumfang auf den jeweiligen Linien
 - Preisgestaltung mit der Maßgabe, dass mit dem Erwerb einer Skikarte die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel/Schibus gratis möglich ist

- Elektronisches Abrechnungssystem, das eine personenbezogene Abrechnung und eine elektronische Fahrgastzählung ermöglicht und des weiteren eine nachvollziehbare Erlöszuscheidung sicherstellt.

II. Kosten:

Gemäß Tarifpost 63 der Landes-Verwaltungsabgabenverordnung 2001, LVAV, LGBl. Nr. 50/2001, in der Fassung LGBl. Nr. 99/2003, wird die Verwaltungsabgabe für die Erteilung dieser Bewilligung mit € 870,- bestimmt.

Nach der Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl. Nr. 3/1999 in der Fassung LGBl. Nr. 119/2001, ist für die Durchführung des Lokalausweises des naturkundefachlichen Amtssachverständigen unter Beisein der Sachbearbeiterin am 1.9.2004 eine Kommissionsgebühr in Höhe von € 58,- (zwei Amtsorte für 2 halbe Stunden á € 14,50), angefallen.

Gemäß § 76 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991 (WV) in der Fassung BGBl. Nr. 10/2004, sind die genannten Beträge von der Antragstellerin binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Bescheides mittels beigelegtem Erlagschein einzuzahlen.

HINWEIS:

Nach dem Gebührengesetz 1957, BGBl. Nr. 26/1957 in der Fassung BGBl. I. Nr. 84/2002, ist der Antrag vom 11.05.2004 mit € 13,00 (TB P) sowie das dem Antrag beiliegende Projekt mit € 289,80 (TP 5) zu vergütet.

Sämtliche vorzitierte Beträge sind in dem, im beiliegenden Erlagschein ausgewiesenen Betrag bereits enthalten und binnen zwei Wochen an das Amt der Tiroler Landesregierung, Abt. Umweltschutz, zu überweisen.

RECHTSMITTELBELEHRUNG:

Gegen diesen Bescheid ist ein ordentliches Rechtsmittel nicht zulässig.

Sie haben jedoch das Recht, gegen diesen Bescheid innerhalb von sechs Wochen nach seiner Zustellung Beschwerde beim Verfassungs- und Verwaltungsgeschichtshof zu erheben. Die Beschwerde muss von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei Einbringung der Beschwerde ist eine Gebühr von € 180,- zu entrichten.

BEGRÜNDUNG:

1. Verfahrensablauf:

Mit Schreiben vom 11.05.2005, im Amt am 17.05.2004 eingelangt, hat die B [REDACTED] vertreten durch [REDACTED] den Antrag auf Erteilung der naturschutzrechtlichen Bewilligung für die Errichtung und den Betrieb der „Seilbahn [REDACTED]“ unter Vorlage von Projektunterlagen eingebracht.

Mit Schreiben vom 20.08.2004 wurde die Antragstellerin aufgefordert, Ausführungen betreffend die beanspruchten Flächen und der UVP-relevanten Flächen nachzureichen. Diese wurden mit Schreiben vom 03.09.2004 nachgereicht. Weiters wurde mit Schreiben vom 15.09.2004 eine Auflistung über die in den letzten fünf Jahren erteilten Genehmigungen samt Flächenausmaß übermittelt.

Mit Schreiben vom 20.09.2004, ZI. Ic-1.3812.027/3.04, hat der raumordnungsfachliche Amtssachverständige eine gutachterliche Äußerung abgegeben.

Mit Schreiben vom 29.09.2004, ZI. If-1054/7/137-2004, hat der sportfachliche Amtssachverständige eine gutachterliche Äußerung abgegeben.

Mit Schreiben vom 29.11.2004, ZI. Vlb4-2.4/1777-04, hat der verkehrsfachliche Amtssachverständige [REDACTED] zur Thematik [REDACTED] und Zufahrt zum Parkdeck d [REDACTED] eine Stellungnahme abgegeben.

Mit Schreiben vom 08.02.2005, ZI. Vlb4-0.132/448-05, hat der verkehrsfachliche Amtssachverständige [REDACTED] zum konkreten Verfahren eine Stellungnahme abgegeben. Unter anderem wird darin auf eine im Hinblick auf das rechtskräftig abgeschlossene UVP-Verfahren [REDACTED] im Bescheid geforderte Auflage und das UVP-Verkehrsgutachten im genannten Verfahren verwiesen.

Mit Schreiben vom 02.03.2005, ZI. U-13.721/26, hat der naturkundefachliche Amtssachverständige [REDACTED] ein Gutachten abgegeben.

Am 11.03.2005 hat in gegenständlicher Sache eine Besprechung bei [REDACTED] unter Beisein von ua. [REDACTED] [REDACTED] Herrn [REDACTED] [REDACTED] und [REDACTED] stattgefunden. Dabei wurden ergänzende Unterlagen zur Thematik Verkehr zur [REDACTED] [REDACTED] beigebracht.

Mit Schreiben vom 21.03.2005 wurde von der Antragsstellerin der Verkehrsdienstleistungsvertrag der [REDACTED] mit [REDACTED] an die Behörde übermittelt.

Mit Schreiben vom 24.03.2005 wurde zudem ein Ergänzungsoperat zur Thematik Verkehr eingebracht.

Dazu hat sich der verkehrsfachliche Amtssachverständige [REDACTED] mit Schreiben vom 20.04.2005, ZI. VIb4-0.132/458, ergänzend gutachterlich geäußert.

Mit Schriftsatz vom 26.04.2005, ZI. If-1054/7/138-2005, hat der sportfachliche Amtssachverständige eine ergänzende gutachterliche Äußerung abgegeben.

Sämtliche gutachterlichen Äußerungen wurden den Parteien des Naturschutzverfahrens unter Hinweis auf die Wahrung des Parteiengehörs mit der Möglichkeit der Abgabe einer Äußerung übermittelt.

Eine Stellungnahme der Antragstellerin und des Landesumweltanwaltes sind dazu eingelangt.

Am 2.6.2005 und am 13.6.2005 haben in dieser Sache Besprechungen beim zuständigen Regierungsmitglied unter Beisein des Leiters der Abteilung Verkehrsplanung stattgefunden.

2. Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens – Sachverhaltsfeststellungen:

2.1. Allgemeines zum Projekt:

Geplant ist der Zubau einer neuen 8 EUB [REDACTED] direkt neben der bestehenden, in zwei Sektionen geführten 8 EUB, bei paralleler Trassenführung im Abstand von ca. 15 m. Die neue Bahn dient als Zubringerbahn zusätzlich zur bestehenden 8 EUB ins oberhalb weit verzweigte Schigebiet [REDACTED]

Die Beförderungskapazität beträgt 2.600 Pers/h, die bestehende Beförderungskapazität beträgt 3.200 Pers/h. Die gesamte Förderleistung der weiterführenden Bahnen beträgt alleine unter Berücksichtigung der [REDACTED] und der [REDACTED] 5.200 Pers/h.

Pistenverbreiterungen bzw. Neuanlagen von Pisten sind nicht geplant.

Als PKW- und Busparkplätze steht der bestehende Parkplatz zur Verfügung, derzeit bestehen 1.500 PKW Parkplätze und 50 Busparkplätze. Weitere Stellplätze sind in einem Parkhaus, welches nicht projektsgegenständlich ist, vorgesehen.

Im Wesentlichen sind folgende Maßnahmen geplant:

1. Talstation

2. Bergstation

3. Bahntrasse.

Talstation:

Die neue Talstation soll nordseitig direkt an die bestehende Talstation der 8 EUB [REDACTED] angebaut werden. Das neue Gebäude wird baulich mit dem bestehenden Erdgeschoß verbunden. Die neue Talstation soll auf dem Gp. [REDACTED] in der [REDACTED] auf einer Seehöhe von 553 m errichtet werden.

In das Talstationsgebäude wird auch die unterirdische Garage für alle Fahrbetriebsmittel integriert. Der Bahnsteig wird niveaugleich mit dem jetzigen Bahnsteig ca. 4 m über dem Parkplatzniveau ausgeführt, wobei die seilbahntechnische Einrichtung als moderne offene Station nur mit Blechabdeckung der Kuppelstellen bzw. Förderer ausgebildet wird. Die Zu- und Abgänge werden wie bei der bestehenden Station als Stahltreppen ausgeführt.

Bergstation:

Die neue Bergstation ist nördlich neben der bestehenden Bergstation der [REDACTED] auf ca. 1.733 m Seehöhe auf den Gp. [REDACTED] in der [REDACTED] geplant.

Der elektrische Antrieb wird in der Bergstation als Unterflurantrieb ausgeführt, bergseitig des Antriebsraumes befindet sich der Niederspannungsraum. Der Bahnsteig der neuen Bergstation wird niveaugleich mit dem bestehenden Bahnsteig ausgeführt. Die seilbahntechnische Einrichtung wird als offene Station mit Blechabdeckung der Kuppelstellen und Förderer ausgebildet.

Die Zu- und Abgänge der neuen Anlage werden als aufgeständerter Steg entlang des Bergstationsgebäudes über den Einfahrten der Pistenmaschinengaragen ausgeführt.

Die Signalübertragung von der Tal- zur Bergstation und die Streckenüberwachung erfolgen über neu zu verlegende Erdkabel (Kabelgraben) entlang.

Bahntrasse:

Die neue Bahntrasse hat eine horizontale Länge von 2.845 m und eine schräge Länge von ca. 3.090 m. Sie wird im bewaldeten Bereich über eine Trassenbreite von ca. 12 m errichtet, weshalb eine Rodungsmaßnahme notwendig ist. Der Kabelgraben wird innerhalb dieser Trasse geführt.

Innerhalb der neuen Bahntrasse werden 24 Stützenstandorte notwendig, wobei es sich bei den Stützenstandorten 1 und 9 um Doppelstützen und den Stützenstandorten 10 und 24 um Dreifachstützen handelt. Die Bahntrasse verläuft in etwa parallel (nordseitig) zu den bestehenden Bahnachsen der beiden [REDACTED] der bestehenden [REDACTED]. Sie nimmt zusätzlich ca. 12 m Rodungsbreite in Anspruch. Die Höhendifferenz zwischen Berg- und Talstation beträgt 1.180 m.

Laut Einreichprojekt sind entlang der neuen Bahntrasse keine Abtrags- bzw. Schüttungsmaßnahmen zur Einhaltung der Mindest- bzw. Maximalabstände der Fahrbetriebsmittel zum Boden notwendig.

Die weiteren Projektunterlagen sind:

1. Ökologische Stellungnahme des Technischen Büros [REDACTED]

2. Ökologische Bestandsaufnahme von [REDACTED];
3. Geologisch-Geotechnisches Gutachten von [REDACTED];
4. Ausführungen zum Thema „Verkehr“.

Der ökologischen Stellungnahme ist im Wesentlichen zu entnehmen, dass mehrere Arten aus Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie auftreten. Zudem treten das Haselhuhn, das Birkhuhn, der Sperlingskauz, der Raufußkauz, der Schwarzspecht und der Dreizehenspecht mit großer Wahrscheinlichkeit auf.

Neben diesen wildlebenden, nicht jagdbaren Vögel, treten zudem wildlebende, nicht jagdbare Säugetiere, Tagfalter, Schwärmer, Spinner, Bärenspinner, Hügelbau- und Waldameisen, Schwanzlurche, schwanzlose Lurche, Kriechtiere und eventuell auch die Weinbergschnecke auf.

Für die Genannten gilt, dass durch die notwendigen Rodungsarbeiten für die Liftrasse ein Teil ihres Waldlebensraumes verloren geht. Die zusätzliche Störwirkung sei jedoch vernachlässigbar.

Der ökologischen Bestandsaufnahme ist im Wesentlichen zu entnehmen, dass durch die geplanten Maßnahmen überwiegend ökologisch durchschnittliche bzw. sekundäre Lebensräume betroffen sind. Betreffend der Wiesen sind – abgesehen von einer vorübergehenden Störung während der Bauphase – kaum Beeinträchtigungen zu erwarten. In den Fichtenwäldern werden nur sekundäre, meistens artenarme Bestände betroffen. Der ökologische Schaden in diesen Bereichen kann als gering eingestuft werden. Geschützte Pflanzen kommen nur selten vor und dieser gehören durchwegs zu in im Gebiet häufigen Arten.

Eine besondere Stellung ist jedoch für folgende Teilflächen anzuerkennen:

1. Felsaustritte bei der Stütze 5;
2. Eichen im Waldmantel auf der Teilfläche [REDACTED];
3. Erlenbestände im mittleren Abschnitt der Gondelbahn;
4. Bestehende Pfeifengraswiese beim Haus [REDACTED];
5. Die Quellflur in der bestehenden Gondelbahntrasse.

Im naturschutzrechtlichen Einreichoperat zum Thema „Verkehr“ der [REDACTED] ist zusammenfassend ausgeführt, dass durch die Errichtung der neuen [REDACTED] die im Rahmen der UVP für den Zusammenschluss der Schigebiete [REDACTED] ermittelten Verkehrsstärke nicht erhöht werden. Zudem sind die maximalen Zubringerkapazitäten angeführt.

Darüber hinaus ist dem Einreichprojekt der Antragstellerin ([REDACTED] vom 12.05.2004 – Technischer Bericht) zu entnehmen, dass als UVP-relevante Fläche für die Seilbahntrasse eine Fläche von 31.152 m² bei einer Trassenbreite von 12 m vorhanden ist.

2.2. Feststellungen aus naturkundefachlicher Sicht:

Beeinträchtigungen des Lebensraumes heimischer Pflanzen und Tiere sind im Planungsbereich (insbesondere Erlen, Weiden und Birken) für die Zeit der Bauarbeiten festzustellen. Darüber hinaus liegen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes (insbesondere im Pistenbereich) und des Naturhaushaltes vor. Anzumerken ist zudem, dass für die vorweg unter 2.1. erwähnten Pflanzen und Tierarten keinesfalls eine bestandesbedrohende bzw. (im Hinblick auf § 14 Abs. 4 TNSchG 2005) erhebliche Beeinträchtigung vorhanden ist. Quellhorizonte und das im Planungsbereich liegende Feuchtgebiet können bei bauschonender Ausführung geschont werden.

2.3. Feststellungen zu den (langfristigen) öffentlichen Interessen:

Mit der Verwirklichung der Errichtung der zur bestehende [REDACTED] parallelen [REDACTED] soll eine Attraktivitätssteigerung und Komfortverbesserung erreicht werden.

Darüber hinaus ist nicht auszuschließen, dass aus ski- und sicherheitstechnischer Sicht Probleme auftreten werden. Die derzeit bestehende hohe Skifahrerdichte soll durch die geplante Bahn vor allem auf den Pisten zu den Zubringern Richtung [REDACTED] zu Stoßzeiten einen sicherheitstechnischen Grenzbereich erreichen.

Dass insgesamt ein (langfristiges) öffentliches Interesse an der Verwirklichung des geplanten Vorhabens besteht wurde vom zuständigen Regierungsmitglied auf Grundlage der zuletzt getätigten Stellungnahme der zuständigen Fachabteilung (Abteilung Verkehrsplanung) als gegeben erachtet.

3. Beweiswürdigung:

Die Feststellungen zu Punkt 2.1. ergeben sich aus den Einreichunterlagen und sind unbestritten.

Die Feststellungen zu Punkt 2.2. ergeben sich aus der Stellungnahme des naturkundefachlichen Amtssachverständigen [REDACTED]

Dieser hat wörtlich ausgeführt wie folgt:

„A. BEFUND

Naturkundlich relevante Sachverhalte des Projektes sind in folgenden Projektunterlagen enthalten:

Technischer Bericht

Übersichtskarte M 1:25.000

Orthofotokatasterlageplan mit geplanten Maßnahmen M 1:5.000

Talstation – Situation, Grundriss / Schnitte

Bergstation – Situation, Grundriss / Schnitte

Ökologische Bestandsaufnahme [REDACTED] August 2003-April 2004)

Tierökologische Stellungnahme [REDACTED] Mai 2004)

Darüber hinaus fand am 1.9.2004 ein Lokalaugenschein statt, bei dem insbesondere die in der Ökologischen Stellungnahme dargestellten kritischen Bereiche (Quellfluren, Feuchtgebiete) besichtigt wurden.

Die vorstehend erwähnten Unterlagen sind ausreichend zur Erstellung eines naturkundlichen Gutachtens, jedoch nur isoliert für sich; Aspekte wie Kraftfahrzeugverkehr im [REDACTED] Parkplatz-Situation oder Verkehrsströme der Wintersportler im Schigebiet werden keiner Beurteilung unterzogen.

Grundsätzlich ergibt sich die Situation, dass die geplante Anlage nördlich der bestehenden Bahn im seilbahntechnisch erforderlichen Mindestabstand zu dieser errichtet werden soll und damit im unmittelbaren Nahebereich zu dieser bestehenden technischen Anlage zu liegen kommt. Es wird sich eine Verbreiterung der bestehenden Trassen-Schneise um durchschnittlich 12 m ergeben.

B. GUTACHTEN

Die geplante Anlage befindet sich im technisch erschlossenen Schigebiet, in dem die technische Anlage der bestehenden [REDACTED] das Landschaftsbild dominiert. Weiters sind bereits starke Beeinflussungen des Naturerzeuges durch bestehende Schipisten gegeben.

Es werden somit die Schutzgüter des § 1 Tiroler Naturschutzgesetz 1997 gegenüber dem derzeit schon gegebenen Maß der Beeinträchtigung nur in relativ geringem Maße zusätzlich negativ beeinflusst. Neuerliche Rodungen und Geländeingriffe in einem Ausmaß auf einer Fläche von über 3 ha (vgl. Technischer Bericht Pkt.7) können aber trotzdem nicht als bedeutungslos für diese Schutzgüter angesehen werden – sie müssen als Beeinträchtigungen beurteilt werden.

Geschützte Pflanzen- und Tierarten nach der Tiroler Naturschutzverordnung 1997 werden lokal betroffen sein (vgl. Ökologische Bestandsaufnahme und Tierökologische Stellungnahme), solche betroffene Arten sind in der näheren und weiteren Umgebung weit verbreitet, sodass eine Gefährdung des Bestandes dieser Arten ausgeschlossen werden kann (insbesondere Erlen, Weiden und Birken). Als kritisch ist jedoch der Feuchtgebiets-Standort (Pfeifengraswiese) oberhalb der Mittelstation der bestehenden Bahn anzusehen – dieser kann jedoch, eine schonende Bauausführung vorausgesetzt, geschont bleiben und ist in der Folge auszuzäunen. Ebenso können Quellhorizonte im Trassenbereich durch eine entsprechende Verlegung des Kabelgrabens in trockene Bereiche weitgehend geschont werden.

Auf der Basis der vorliegenden Unterlagen sind keine Anzeichen einer Instabilität der Böden zu erkennen, welche in der Folge Erosionen befürchten lassen.

Es sind Nebenbestimmungen geeignet, beim Bau entstehende Beeinträchtigungen auf ein geringes Maß abzumindern. Bei projektsgemäßer Ausführung der Erdbauarbeiten und bei Einhaltung der darüber hinausgehenden Nebenbestimmungen kann die Bestandserhaltung bestehender Vegetationsformen gewährleistet werden und eine Wiederbegrünung von Bodenwunden mit standortgerechten heimischen Pflanzenarten wird möglich sein.

Nebenbestimmungen:

1. Die bestehende Pfeifengraswiese beim Haus [REDACTED] (zwischen den Stützen 14 und 15, Fläche Nr. 34 des Planes der Ökologischen Bestandsaufnahme) muss unbedingt unberührt bleiben. Es sind darin keinerlei Grabungsarbeiten zulässig und Grabungen in der Umgebung sind so auszuführen, dass das hydrologische Regime dieser Fläche nicht gestört wird. Die Fläche ist weiters durch Auszäunung dauerhaft vor Beweidung zu schützen.
2. Der Erlenbestand / Quellhorizont zwischen den Stützen 13 und 14 (Fläche Nr. 19 des Planes der Ökologischen Bestandsaufnahme) ist so weit wie technisch irgendwie möglich zu erhalten. Der Kabelgraben ist hier in der bestehenden Seilbahntrasse bzw. Schipiste anzulegen.
3. Die Quellhorizonte zwischen den Stützen 19 und 22, insbesondere der ausgedehnte Feuchtbereich zwischen Stützen 21 und 22, sind mit dem Kabelgraben lokal zu umgehen, d.h. dieser ist so weit wie technisch irgendwie möglich in trockenem Gelände anzulegen. Sollte dies nicht vollständig möglich sein, so sind Vorkehrungen zu treffen, die eine Drainagewirkung des Kabelgrabens ausschließen.
4. In allen von Grabungsarbeiten berührten Bereichen ist als erster Arbeitsschritt der vorhandene Oberboden samt Vegetation in Form von Vegetationssoden sorgfältig abzutragen, fachgerecht zwischenzulagern und zum Abschluss der Arbeiten in den jeweiligen Bauabschnitten auf die Geländewunden möglichst flächig und jedenfalls lagerichtig wieder aufzubringen.
5. Vegetationssoden und mineralische Bodenbestandteile dürfen nicht vermengt werden, eine Überschüttung von Vegetation mit mineralischem Material ist keinesfalls zulässig.

6. Sollten trotz sorgfältiger Erhaltung der natürlichen Vegetation die Soden zur Bedeckung der offenen Böden nicht ausreichen, so sind diese offenen Stellen durch Einsaat mit geeignetem Hochlagensaatgut heimischer Provenienz zu rekultivieren (vgl. Technischer Bericht Pkt. 6.5.).

7. Die Rekultivierungsmaßnahmen (Aufbringen der Soden, Einsaaten) sind bis Mitte August abzuschließen, um ein einwandfreies Anwachsen / Keimen noch vor der Frostperiode zu ermöglichen. Sollten Einsaaten auf kleinflächigen Geländewunden aus zwingenden Gründen innerhalb dieser Frist nicht mehr möglich sein, können sie bis 30 Juni des Folgejahres durchgeführt werden.

8. Einsaaten sind so lange nachzubessern und zu pflegen, bis eine Vegetationsdeckung von mindestens 90 % erreicht ist und erhalten werden kann.

9. Bauhilfseinrichtungen sind nach Abschluss der Bauarbeiten umgehend zu entfernen.

10. Die Bauleiter der bauausführenden Firmen sowie die Baumaschinenfahrer sind über die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen zur Minderung von Natur- und Landschaftseingriffen sowie über die Nebenbestimmungen nachweislich zu informieren.

Es wird für notwendig erachtet, eine ökologische Bauaufsicht im Sinne des § 42 Abs. 4 des Tiroler Naturschutzgesetzes idF LGBl.Nr. 50/2004 zu bestellen. Dies wird damit begründet, dass es in der Vergangenheit bei der Realisierung von Projekten der Konsenswerberin mehrmals zu Missständen gekommen ist, welche aus der Nichterfüllung von Nebenbestimmungen resultieren. Als letztes Beispiel seien die massiven Eingriffe [REDACTED] im Jahre 2004 angeführt.“

Die Feststellungen zu Punkt 2.3. ergeben sich im Wesentlichen einerseits aus den Stellungnahmen des sporttechnischen, raumordnungsfachlichen und verkehrsfachlichen Amtssachverständigen und andererseits aus der Äußerung des zuständigen politischen Regierungsmitgliedes sowie des Vorstandes des Abteilung Verkehrsplanung.

Der sporttechnische Amtssachverständige [REDACTED] hat in seiner Stellungnahme vom 29.09.2004, Zl. If-1054/7/137-2004, wörtlich ausgeführt wie folgt:

„[REDACTED] hat um die naturschutzrechtliche Bewilligung zur Errichtung einer [REDACTED] parallel zur bestehenden [REDACTED] angesucht.“

Befund

Das Skigebiet [REDACTED] betreibt derzeit insgesamt 20 Seilbahnanlagen. Zusätzlich ist die

[REDACTED] behördlich bewilligt und soll 2005 fertig gestellt werden. Aus dem Tal führt derzeit eine [REDACTED] mit einer Förderleistung von 3200 P/h in zwei Sektionen in das Zentrum des Skigebietes. Die Gesamtförderleistung nach Errichtung des [REDACTED] beträgt ohne die Zubringerbahn ca. 30.000 P/h. Weiters geht im kommenden Winter der Zusammenschluss mit dem Skigebiet [REDACTED] in Betrieb. Somit ergibt sich ein zusammenhängendes Skigebiet mit einer Gesamtförderleistung von rd. 60.000 P/h.

Die [REDACTED] planen nun die Errichtung einer zweiten Zubringerbahn in einer Sektion parallel zur bestehenden Bahn. Die Förderleistung wird 2.600 P/h betragen und soll die bestehenden Wartezeiten bei der Berg- bzw. Talbeförderung verkürzen.

Eine Erweiterung der Pistenflächen aufgrund der erhöhten Förderkapazität ist nicht geplant.

Im Bergstationsbereich werden die Skisportler zum einen Richtung Süden in das „Hauptskigebiet“ mit den leistungsstarken Bahnen [REDACTED] und [REDACTED] sowie weiter nach [REDACTED] als auch Richtung Norden zur [REDACTED] verteilt.

Gutachten

Seitens der Abt. Sport wurden schon des Öfteren Stauungen während der Hauptsaison im Talstationsbereich und in den Nachmittagsstunden an der Bergstation festgestellt. Durch die neue Bahn können während dieser Spitzen die Wartezeiten sicher verkürzt bzw. abgebaut werden.

Erfahrungsgemäß bewegt sich ein Großteil der Wintersportler vom Tal kommend Richtung Süden entlang des [REDACTED]. Zudem ist die Verbindung mit [REDACTED] derzeit nur über den [REDACTED] möglich.

Diese Piste hat ein schwaches Gefälle bei einer durchschnittlichen Breite von rd. 45 m und eine Länge von 600 m bis zur Talstation des [REDACTED]. Lt. unseren Analysen ist diese Piste für die Einsteiger in das Skigebiet auch nach dem Bau der projektierten Zubringerbahn knapp ausreichend. Bei Vollaustattung der Zubringerbahn und der Annahme, dass wenig Wiederholungsfahrer während dieses Zeitraumes besagten Pistenabschnitt bevölkern, kann der Skifahrerstrom gefahrlos abgeleitet werden. Zur Steigerung der Sicherheit, sollte allerdings eine Verbreiterung dieser Piste bis zur Talstation [REDACTED] angedacht werden.

Zur Skifahrerdichte im gesamten Gebiet wird festgestellt, dass diese im Vergleich mit anderen Gebieten relativ hoch aber derzeit noch problemlos zu bewältigen ist. Durch den Bau der bereits genehmigten

[REDACTED] wird ein Teil der Wiederholungsfahrer vom Bereich des [REDACTED] abgezogen, wodurch dessen Pistenabschnitte für Einsteiger aus dem Skigebiet [REDACTED] kommend entlastet werden. Eine massive Erhöhung der Gesamtdichte im Skigebiet erscheint aus skitechnischer Sicht nicht sinnvoll, da die Qualität dadurch verringert und das Sicherheitsrisiko erhöht wird. Inwieweit ein Ausgleich der Skifahrerdichte durch die Entflechtung der Skifahrerströme mit dem Gebiet [REDACTED] stattfindet, kann derzeit nur vermutet und deshalb noch nicht beurteilt werden. Die Erstellung einer Skifahrerstromanalyse bzw. Berechnungen zum Fassungsvermögen des Skigebietes sind zur Beantwortung dieser Fragen notwendig. Allerdings kann diese Beurteilung erst nach Inbetriebnahme des [REDACTED] und damit dem Zusammenschluss mit dem Skigebiet [REDACTED] erfolgen.

Um eine zweite Möglichkeit des Zuganges vom Zentrum des Skigebietes [REDACTED] zum [REDACTED] und damit zum Skigebiet [REDACTED] zu schaffen, sollte eine direkte Verbindung von der Bergstation [REDACTED] zur Talstation [REDACTED] überlegt werden. Dadurch könnte die Zubringerpiste zum [REDACTED] weiter entlastet werden.

Zusammenfassung:

Durch den Bau einer zweiten Zubringerbahn können Wartezeiten sowohl berg- als auch talwärts verkürzt und damit der Eintritt in das Skigebiet attraktiver werden. Da die Anschlusspiste in den südlichen Teil des Skigebietes sehr flach und genügend breit ausgeführt ist, kann die erhöhte Skifahrerdichte zu Stoßzeiten aufgenommen werden. Berechnungen der Abt. Sport ergaben allerdings, dass eine Verbreiterung dieser Piste aus sicherheitstechnischer Sicht von Vorteil wäre. Zudem sollte eine direkte Verbindung der Bergstation [REDACTED] mit der Talstation [REDACTED] zur Verteilung der Skifahrerströme angedacht werden.

Es kann also festgestellt werden, dass die unmittelbar betroffenen Pistenflächen die erhöhte Förderkapazität der neuen Zubringerbahn zu Spitzenzeiten aufnehmen können. Eine Erhöhung der Maximalbelegung im Skigebiet ist durch die neue Bahn sowie den Zusammenschluss mit [REDACTED] durchaus möglich. Eine diesbezügliche Beurteilung der bestehenden Pisten kann erst aufgrund von

Skifahrerstromanalysen, Berechnungen des Fassungsvermögens etc. sowie Erfahrungen durch den Zusammenschluss mit [REDACTED] erstellt werden. Es ist durchaus möglich, dass es aufgrund dieser Ergebnisse notwendig sein wird, die Eintritte in das Skigebiet aus ski- und sicherheitstechnischer Sicht zu beschränken.

Gesamt gesehen überwiegen bei Errichtung der neuen Zubringerbahn derzeit aus sporttechnischer Sicht die Vorteile für das gesamte Skigebiet. Aus diesem Grund werden gegen das eingereichte Projekt keine Einwände erhoben.“

Weiters hat er in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 26.04.2005, Zl. If-1054/7/138-2005, wörtlich ausgeführt wie folgt:

„Aufgrund Ihres Ersuchens um eine ergänzende sportfachliche Stellungnahme darf mitgeteilt werden:

Generell bleibt meine Stellungnahme vom 29.09.2004 (If-1054/7/137-2004) aufrecht. Beobachtungen in der letzten Wintersaison haben ergeben, dass der Einstieg in das Skigebiet [REDACTED] sich sicher teilweise von [REDACTED] Richtung [REDACTED] verlagert hat. Dadurch verlängern sich die Wartezeiten vor allem bei der Bergfahrt in [REDACTED]. Durch den Bau der [REDACTED] können die Wartezeiten verkürzt und damit der Einstieg in das Skigebiet attraktiver gestaltet werden. Wie bereits vorab angeführt, weist das Skigebiet [REDACTED] bereits jetzt eine hohe Skifahrerdichte auf, welche durch die geplante Bahn vor allem auf den Pisten zu den Zubringern Richtung [REDACTED] zu Stoßzeiten in einen sicherheitstechnischen Grenzbereich vorstoßen wird. Um diese Pisten zu entlasten wäre eine Verlagerung der Skifahrerströme durch die in og Stellungnahme beschriebenen Maßnahmen wünschenswert und aus sicherheitstechnischer Sicht massiv zu unterstützen.

Um geplante Maßnahmen in Zukunft besser abschätzen zu können, sollte von Betreiberseite eine Skifahrerstromanalyse für das gesamte Gebiet sowie eine Studie zum Fassungsvermögen des Skigebietes erstellt werden.

Zusammenfassend kann aus sportfachlicher Sicht der geplanten Maßnahme zugestimmt werden.“

Der raumordnungsfachliche Amtssachverständige [REDACTED] hat in seiner Stellungnahme vom 20.09.2004, Zl. Ic-1.3812.027/3.04 wörtlich wie folgt ausgeführt:

„Bezüglich des Vorhabens der [REDACTED] parallel zur bestehenden [REDACTED] eine weitere [REDACTED] zu errichten, wird aus raumordnungsfachlicher Sicht vorläufig festgestellt:

Grundsätzlich stellt die Errichtung einer weiteren Zubringeranlage in ein gut frequentiertes Skigebiet bzw. die Erhöhung der Förderleistung einer solchen Bahn eine Erhöhung des Komforts für den Benutzer dar. Dies betrifft sowohl die Beförderung ins Skigebiet als auch – im besonderen Maße bei schlechter Schneelage oder bei weniger attraktiven bzw. schwierigen Talabfahrten – die Rückbringung am Tagesende. Ein durch die Leistungserhöhung bewirkter Abbau von Wartezeiten wird vom Gast naturgemäß positiv registriert.

Allerdings kann diese Attraktivitätssteigerung nur ein Teilaspekt bei der raumordnungsfachlichen Beurteilung einer geplanten Zubringeranlage sein. Erfahrungsgemäß besteht auch ein enger Zusammenhang zwischen der Förderleistung von Seilbahnen mit ausschließlicher oder überwiegender Zubringerfunktion und dem dadurch induzierten Verkehrsaufkommen sowie dem Fassungsvermögen des jeweiligen Skigebiets.

Wie schon das UVP – Verfahren für die [REDACTED] – ein Vorhaben, das in engem Konnex mit dem gegenständlichen Projekt in [REDACTED] zu sehen ist – gezeigt hat, ist eine Beurteilung der zu erwartenden Verkehrsauswirkungen (insbesondere auf der [REDACTED]) hier von besonderer Relevanz und Bedeutung.

Diesbezüglich sind im vorliegenden Projekt jedoch keinerlei Unterlagen bzw. fachlichen Aussagen enthalten.

Da eine raumordnungsfachliche Beurteilung, insbesondere des öffentlichen Interesses ohne detaillierte und aktuelle Erkenntnisse über die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf den Verkehr im [REDACTED] nicht möglich ist, wird vorgeschlagen, eine entsprechende verkehrstechnische Studie erstellen zu lassen bzw. die Einreichunterlagen um die Ergebnisse einer solchen Untersuchung zu ergänzen.“

Der verkehrsfachliche Amtssachverständige [REDACTED] hat in seiner Stellungnahme vom 8.02.2005, Zl. Vib4-0.132/448-05, im Wesentlichen die Mangelhaftigkeit der Antragsunterlagen dargelegt.

In der Stellungnahme vom 20.04.2005, Zl. Vib4-0.132/458, hat er nach erfolgter Projektsergänzung wörtlich ausgeführt wie folgt:

„Für die Beurteilung im Rahmen des naturschutzrechtlichen Verfahrens wurden im Hinblick auf die Stellungnahme Zl. Vib4-0.132/448 vom 08.02.2005 Unterlagen über die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Errichtung der [REDACTED] sowie auch der in diesem Zusammenhang geplanten Errichtung eines Parkhauses bei der Talstation [REDACTED] mit Zl. U-13.721/40 vom 04.04.2005 vorgelegt. Dazu wird folgende verkehrstechnische Stellungnahme abgegeben:

1. Verkehrsdaten/Verkehrsaufkommen:

Die im Gutachten (GA) der [REDACTED] verwendeten Analyse-Verkehrsdaten - einer Verkehrszählung des Baubezirksamtes Innsbruck vom Sonntag den 13.02.2005 und Mittwoch, den 16.02.2005 auf der ehemaligen [REDACTED] sowie der [REDACTED] - sind in Bezug mit den ebenso verwendeten Tagesganglinien der Verkehrsstärken im Feber 2005 bei der Zählstelle [REDACTED] nicht repräsentativ für Spitzenstundenwerte an Wintertagen (siehe GA IFS „Kreisverkehr“, Anlage 2). Die täglichen Verkehrsstärken am 13. und 16.02.2005 sind deutlich unter dem DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) vom Feber 2005 und erreichen nur die halbe Belastung vom Samstagsverkehr.

Der im GA ausgeführte Vergleich Verkehrsstärken [REDACTED] und Tageseintritte ist in der Aussage nicht nachvollziehbar.

Die derzeitige Verkehrssituation auf der [REDACTED] wird sehr gut durch die Auswertung der Durchschnittsgeschwindigkeit im [REDACTED] aufgezeigt, die an den Samstagen im Winter während der Tagesstunden aufgrund von Verkehrsüberlastungen massiv absinkt. Beispielhaft werden die Auswertungen der Durchschnittsgeschwindigkeit vom Samstag, den 14.02.2004 und Samstag, den 21.02.2004 beigelegt.

2. Umbau [REDACTED]:

Bei der derzeitigen Knotenpunktsgestaltung hat der vom [REDACTED] kommende und über den [REDACTED] (zur Talstation [REDACTED] ausfahrende Verkehr gegenüber dem gesamten talauswärts fließenden

Verkehr auf [REDACTED] Vorrang. Auf die Problematik bei diesem Knoten wurde seitens der Abteilung Verkehrsplanung bereits im UVP-Verfahren [REDACTED] (Zl.-Vlb4 0.132/380 vom 25.07.2003), in der Stellungnahme zum Zufahrtsansuchen Parkdeck (Zl.-Vlb4 2.4/1777 vom 29.11.2004) sowie in der Stellungnahme Zl. Vlb4-0.132/448 vom 08.02.2005 hingewiesen.

Als Ergebnis der am 11.03.2005 stattgefundenen Besprechung bei LR [REDACTED] soll im Jahr 2005 ein Umbau beim Knoten [REDACTED] in [REDACTED] einer direkten Ausfahrtsrampe von der [REDACTED] in die [REDACTED] durch die Landesstraßenverwaltung erfolgen. Die nunmehr vorgesehene Baumaßnahme entspricht den Vorschlägen in o.a Schreiben.

Die geplante Maßnahme beim Knoten [REDACTED] ist aus verkehrstechnischer Sicht notwendig und positiv zu bewerten. Sie ist eine Voraussetzung für die angestrebte Entlastung der Ortsdurchfahrten [REDACTED] und [REDACTED].

Die Planung und verkehrstechnische Dimensionierung der Abfahrtsrampe von der [REDACTED] auf die [REDACTED] erfolgt durch die Abteilung Straßenbau.

3. Zufahrt Parkhaus:

Im Gutachten IFS wurde für die Beurteilung eine Verkehrsaufteilung der Zufahrtsbelastung zu den Stellflächen [REDACTED] von 50 % aus Richtung Norden [REDACTED] und 50 % aus Richtung Süden [REDACTED] zugrundegelegt. Die verkehrstechnischen Beurteilungen durch IFS erfolgten einerseits für die sogenannte „maßgebende Stundenbelastung“ der Zufahrt zum Parkhaus sowie für die „Spitzenstundenbelastung“ der Parkhauszufahrt. Für die Verkehrsstärken auf der [REDACTED] wurden die Zählraten vom 13.02.2005 bzw. 16.02.2005 laut IFS auf das Jahr 2013 hochgerechnet. Die Basisdaten (Zählraten) sind im Gutachten IFS nicht enthalten. Auf der [REDACTED] liegen die Verkehrsmengen an den Zähltagen deutlich unter den durchschnittlichen Verkehrsmengen und entsprechen nur etwa 50 % der Verkehrsbelastungen an den Samstagen im Winter.

Aufgrund von Erfahrungswerten wurde für die maßgebende Stundenbelastung von einer Befüllung bzw. Entleerung von 35 % der Parkhauskapazität ausgegangen. Für die Spitzenstunde wurde eine Befüllung sowie Entleerung von 60 % der gesamten Parkplatzkapazität angesetzt. Die Verkehrsmenge der Spitzenstunde berücksichtigt die höheren Verkehrsbelastungen in den Stosszeiten, die in Zusammenhang mit der geplanten Kapazitätssteigerung bei den Zubringerbahnen und der dadurch bedingten rascheren Entleerung des Parkplatzes bei Betriebsende stehen.

Bei der im GA getätigten Annahme der Aufteilung des Zulaufverkehrs von 50 % aus Süden und 50 % aus Norden wird jedoch dem in der UVP [REDACTED] und in weiterer Folge durch den Umbau beim [REDACTED] angestrebten Ziel, den Verkehr über [REDACTED] (Umfahrung) und nicht durch die Ortsdurchfahrten zu leiten, nicht entsprochen. Eine Begründung für die angenommene Verkehrsaufteilung ist im GA nicht angeführt.

Im Speziellen wurde im GA der Nachweis geführt, dass der geplante Linksabbieger von der [REDACTED] zum Parkdeck mit einer Länge der Aufstellstrecke von 20 m für das zu erwartende Verkehrsaufkommen ausreichend dimensioniert ist. Eine Überprüfung gemäß RVS 3.42 (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau) Tabelle 2 ergibt bei den verwendeten Verkehrsmengen (Verkehrsdaten gemäß Analyse Punkt 1) eine Mindestlänge der Aufstellstrecke der Linksabbiegespur von der [REDACTED] zum Parkdeck von 30 m. Voraussetzung dieser Dimensionierung ist, dass der Verkehrsfluss im Parkhaus ohne Behinderung abfließen kann, womit in den Spitzenstunden keine Parkvorgänge im Einfahrtsbereich in der Ebene 2 stattfinden dürfen.

Die Verkehrsführung bei der Ausfahrt soll laut Gutachten durch ein verkehrstechnisch bedingtes Rechtseinbiegegebot eingeschränkt werden. Trotz dieser Maßnahme treten in der maßgebenden Stunde bereits Behinderungen und in der Spitzenstunde massive Behinderungen (lange Wartezeiten) für ausfahrende PKW auf.

Bei den der Beurteilung zugrunde gelegten Verkehrsdaten, Annahmen und Berechnungen (Zähltag,

Verkehrsaufteilung 50/50, erhebliche Abweichungen bei den Verkehrsmengen an den benachbarten Kreuzungen – siehe Punkt 4) sind Unsicherheiten enthalten. Wenn das Verkehrsaufkommen in den Zufahrten zu den Stellflächen [REDACTED] zu einem höheren Prozentsatz als im Gutachten angenommen über die Umfahrung [REDACTED] und [REDACTED] erfolgt bzw. wenn innerhalb des Parkhauses Behinderungen bei der Befüllung auftreten, muss mit größeren Stausituationen bei der Linksabbiegespur auf der [REDACTED] gerechnet werden. In weiterer Folge sind Auswirkungen auf die [REDACTED] nicht auszuschließen.

4. Zufahrt Parkplatz [REDACTED] und Kreuzung [REDACTED]

In den eingereichten Planunterlagen ist ein Umbau der Kreuzungen Zufahrt Parkplatz [REDACTED] und [REDACTED] sowie der Trassentausch zwischen [REDACTED] und [REDACTED] enthalten. In den verkehrstechnischen Beurteilungen im GA IFS wird von der Umsetzung der o.a. Maßnahmen sowohl für den Analyse- als auch den Prognosezeitpunkt ausgegangen. Die derzeitigen Straßenverhältnisse wurden verkehrstechnisch nicht überprüft.

Den Untersuchungen liegen die Verkehrsbelastungen auf der [REDACTED] an den Zähltagen 13.02.2005 und 16.02.2005 zu Grunde. Anzumerken ist zudem, dass die Verkehrsgrundlagen für die Leistungsfähigkeitsberechnungen der benachbarten Kreuzungen teilweise gravierend voneinander abweichen (zum Teil um mehr als 20 %).

Die Beurteilung der geplanten Kreuzungslösungen weist laut IFS sowohl für den Kreisverkehr [REDACTED] als auch für die neu gestaltete Kreuzung bei der Zufahrt Parkplatz [REDACTED] bereits für den Analysezeitpunkt zum Teil erhebliche Leistungsdefizite aus (Qualitätsstufe F bei der Ausfahrt Parkplatz und Einfahrt Kreisverkehr). Bereits zum Analysezeitpunkt ist laut GA IFS (Seite 8) eine 40%ige Verlagerung des abfließenden Verkehrs von der Talstation zur [REDACTED] erforderlich, um die angestrebte Verkehrsqualitätsstufe D zu erreichen. In welchem Ausmaß dieser über die [REDACTED] verlagerte Verkehr [REDACTED] wiederum den [REDACTED] mitbenützt und damit die erwarteten Entlastungswirkungen an den beiden erwähnten Kreuzungen teilweise wieder aufhebt, geht aus den Unterlagen nicht hervor. Auch die gegenseitige Beeinflussung der Kreuzungen bei den Überlastungssituationen wurde im GA IFS nicht geprüft.

Über die Einmündung der Gemeindestraße [REDACTED] in die [REDACTED] und die bestehende Eisenbahnkreuzung mit der [REDACTED] sind im Hinblick auf die zusätzlichen Verkehrsbelastungen infolge der vorgeschlagenen Verkehrslenkung keine Aussagen im GA IFS enthalten.

Eine Verbesserung der Situation an der Einmündung in die [REDACTED] ist vor allem in sicherheitstechnischer Hinsicht nach dem Trassentausch [REDACTED] und der [REDACTED] im Bereich südlich von [REDACTED] zu erwarten. Andernfalls müsste bei der vorgeschlagenen Verkehrslenkung über die Gemeindestraße [REDACTED] die bestehende Sicherung der Eisenbahnkreuzung eisenbahnrechtlich überprüft werden.

Nach dem GA IFS ist davon auszugehen, dass im Zusammenhang mit den Frequenzsteigerungen nach dem Neubau der zweiten Zubringerbahn [REDACTED] in den drei Kreuzungsbereichen ([REDACTED])

Verkehrsüberlastungen auftreten (siehe auch Punkt 3). Für diesen Fall könnte ein Verkehrsleitsystem bei der Ausfahrt [REDACTED] der [REDACTED] mit einer Verkehrslenkung des zufließenden Verkehrs über die Ortsdurchfahrt [REDACTED] Abhilfe schaffen. Die geplante dynamische Leittafel bei der Abzweigung [REDACTED] (siehe Seite 27 des GA IFS) müsste entsprechend adaptiert und mit Verkehrsdetektoren auf der [REDACTED] kombiniert werden

5. Maßnahmen im öffentlichen Verkehr:

Die im UVP-Bescheid (Zl. U 5121/276 vom 20.1.2004) enthaltene Auflage „wenn eine zukünftige Erhöhung der Förderleistung bei der Zubringerbahn [REDACTED] erfolgt, ist unverzüglich im gleichen Ausmaß eine Kapazitätssteigerung im Skibus- bzw. Skizug-Angebot durchzuführen“ ist in Abstimmung mit der [REDACTED] (aufbauend auf den bereits erstellten Vertrag mit den [REDACTED] und den [REDACTED]) umzusetzen. Der vorgelegte Verkehrsdienstvertrag zwischen Antragsteller und [REDACTED] ist noch mit der [REDACTED] hinsichtlich Taktfrequenz, Abstimmung mit [REDACTED] und [REDACTED] etc. abzustimmen.

Auf das hohe öffentliche Interesse an der Verbesserung der Verkehrssituation im [REDACTED] wurde auch im gemeinsamen Schreiben von LHStv. [REDACTED] und LR [REDACTED] hingewiesen. (Zl. SHO-NA-112/365 vom 04.04.2005)

6. Zusammenfassung und Auflagen:

Die Verkehrssituation auf der [REDACTED] wurde im GA IFS nicht beurteilt.

Zur Verkehrsthematik im [REDACTED] wird grundsätzlich auf das im Zuge des UVP-Verfahrens (Zl. U-5121/73) betreffend „Skiverbindung [REDACTED]“ erstellte Teilgutachten Fachbereich Verkehr (Zl. Vlb4-0.132/380) verwiesen. Die Schlussfolgerungen dieses Gutachtens gelten grundsätzlich auch für das beantragte Vorhaben, wobei durch das neu beantragte Projekt [REDACTED] und Parkhaus) jedenfalls mit noch höheren Verkehrsstärken zu rechnen ist. Es kann von einer weiteren Verschlechterung der Verkehrsqualität an den Winterwochenenden auf der [REDACTED] zwischen [REDACTED] und [REDACTED] ausgegangen werden. Die vorgelegten Gutachten der IFS bezüglich Leistungsfähigkeit der 3 Kreuzungen auf der [REDACTED] und der [REDACTED] gehen bei der zugrunde gelegten Verkehrsbelastung (siehe Punkt 1) und der angenommenen Verkehrsaufteilung (siehe Punkt 3 und 4) der Zufahrten ins Skigebiet [REDACTED] von einem Absinken der Verkehrsqualität auf Stufe E (Kolonnenverkehr) aus. Bei der Entleerung des Parkhauses sowie auch des Parkplatzes (ohne Ausleitung auf die [REDACTED]) ist laut GA IFS mit massiven Behinderungen zu rechnen. Diesen Beurteilungen wurden Umbaumaßnahmen an den Kreuzungen der Zufahrt zum Parkplatz und der [REDACTED] sowie ein Trassentausch zwischen der [REDACTED] und der [REDACTED] zugrunde gelegt. Die derzeitigen Straßenverhältnisse wurden verkehrstechnisch nicht überprüft.

Durch die geplante Herstellung einer direkten Abfahrtsrampe von der [REDACTED] (Fahrtrichtung Süden) auf die [REDACTED] im Bereich [REDACTED] wird das Abfahren von der [REDACTED] (vom [REDACTED] zur Talstation [REDACTED]) ohne Kreuzen mit dem Talauswärts-Verkehr der [REDACTED] ermöglicht.

Ohne Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen des beantragten Projekts auf die [REDACTED] werden aus verkehrstechnischer Sicht im Falle einer Genehmigung folgende lokale Maßnahmen als Minimalerfordernis (Auflagen) für notwendig erachtet:

- Beim Knoten [REDACTED] ist eine direkte Ausfahrtsrampe von der [REDACTED] auf die [REDACTED] zu errichten.
- Die geplante Linksabbiegespur zum Parkdeck ist mit einer Mindestlänge der Aufstellstrecke von 30 m auszuführen.

- Für den Fall von Stausituationen auf der [REDACTED] im Bereich der Zufahrt zum Parkhaus ist ein entsprechendes Verkehrsleitsystem mit einer Verkehrslenkung des zufließenden Verkehrs bei der Ausfahrt [REDACTED] der [REDACTED] aus verkehrstechnischen und sicherheitstechnischen Gründen notwendig, wobei die geplante dynamische Leittafel bei der Abzweigung [REDACTED] (siehe Seite 27 des GA IFS) entsprechend adaptiert und mit Verkehrsdetektoren auf der [REDACTED] kombiniert werden müsste.
- Die im GA IFS ausgeführten verkehrstechnischen Empfehlungen bezüglich Verkehrsabwicklung im Parkhaus sind umzusetzen:
 - Rechtseinbiegegebot bei der Ausfahrt in die [REDACTED]
 - Anordnung der östlichen Parkstände in der Ebene 2 in Längsaufstellung
 - Entfernung der Stellplätze bzw. Markierung durch Sperrflächen im Einfahrtsbereich des Parkhauses
 - Verlegung der Parkhausrampen an die nördliche bzw. südliche Außenwand des Parkhauses.
- Eine Parkplatzbewirtschaftung im Parkhaus ist laut GA IFS nicht vorgesehen. Eine Abschränkungsanlage im Bereich der gesamten Einfahrtsebene des Parkhauses in Zusammenhang mit einer allfälligen Parkplatzbewirtschaftung wurde im GA IFS nicht geprüft. Diese würde mit großer Wahrscheinlichkeit zu erheblichen Verkehrsbehinderungen auf der [REDACTED] führen.
- Die laut GA IFS zur Gewährleistung einer entsprechenden Verkehrsqualität vorgeschlagene Verkehrslenkung vom Parkplatz [REDACTED] zu [REDACTED] (um zumindest eine 40%ige Verlagerung des abfließenden Verkehrs von der Talstation zur [REDACTED] zu erreichen) geht von einem Trassentausch zwischen [REDACTED] und der [REDACTED] aus. Dies erscheint nur mittelfristig realisierbar. Aus Verkehrssicherheitsgründen ist die Sicherung bei der bestehenden Eisenbahnkreuzung vor der Einmündung der Gemeindestraße [REDACTED] in die [REDACTED] eisenbahnrechtlich zu überprüfen.
- Die Einhaltung der Vorschriften des UVP-Bescheides im Verfahren [REDACTED] (Zl. U-5121/276) bezüglich der Maßnahmen im öffentlichen Verkehr ist sicherzustellen. Der vorgelegte Verkehrsdienstvertrag zwischen Antragsteller und [REDACTED] ist noch mit der [REDACTED] hinsichtlich Taktfrequenz, Abstimmung mit [REDACTED] und [REDACTED] etc. abzustimmen.“

In der Stellungnahme vom 20.04.2005, Zl. Vib4-0.132/458, hat er sohin zusammenfassend nach erfolgter Projektsergänzung auf verkehrsfachliche Problempunkte hingewiesen und die Vorschreibung von 6 Nebenbestimmungen als Minimalerfordernis gefordert.

Zu dieser Stellungnahme wurde vom Vorstand der Abteilung Verkehrsplanung am 13.6.2005 angeführt, dass diese – auf Grund der mit Herrn [REDACTED] und [REDACTED] persönlich getätigten Abklärung – als überholt anzusehen ist. Wörtlich wurde von [REDACTED] ausgeführt wie folgt:

„Ich darf Bezug nehmen auf das heutige Gespräch bei Frau Landesrätin [REDACTED] sowie auf den vorangegangenen e-mail Verkehr und nunmehr in Anknüpfung an die ha. Stellungnahme vom 18.04.2005, Zl. Vib4-0132/448, zu do Bezugsschreiben vom 04.04.2005, Zl. U-13.721/40, abschließend Folgendes mitteilen:

In der erwähnten ha. Stellungnahme wurde das Hauptaugenmerk der Beurteilung auf jene Bereiche gerichtet, wo schon derzeit bzw. zukünftig im Hinblick auf den durch die geplante Anlage induzierten zusätzlichen Verkehr in erhöhtem Ausmaß Verkehrsüberlastungen zu erwarten sind.

Ergänzend zu den von der Abteilung Verkehrsplanung vorgeschlagenen Auflagen darf ich Folgendes ausführen:

Zu Punkt 1:

Die bereits in zwei früheren Verfahren von der Fachabteilung für erforderlich erachtete direkte Ausfahrtsrampe wird nach Mitteilung der Abteilung Straßenbau von der Landesstraßenverwaltung errichtet werden. Die Vorschreibung dieses Auflagenpunktes erübrigt sich daher.

Zu Punkt 2:

Die Linksabbiegespur ist vom Unternehmer auf eigene Kosten zu errichten. Die hierfür erforderliche straßenrechtliche Bewilligung ist von der Landesstraßenverwaltung zu beantragen. Die Beauftragung der Baumaßnahmen erfolgt vom Seilbahnunternehmen; üblicherweise wird die Ausführung der Baumaßnahme von der Landesstraßenverwaltung überwacht.

Da im vorliegenden Fall der Seilbahnunternehmer auf Grund der Beauftragung eine gestaltende Rolle zukommt, ist meines Erachtens die Vorschreibung der Auflage gegenüber dem Konsenswerber gerechtfertigt.

Zu Punkt 3:

Die Installation eines Verkehrsleitsystems, das bei Rückstausituationen die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig warnen soll, ist auf Grund der Gesamtsituation erforderlich.

Zu Punkt 4:

Auf Grund des Fehlens einer Parkplatzbewirtschaftung im Parkhaus sind die in der Stellungnahme angeführten Empfehlungen unbedingt erforderlich, um das geordnete Befüllen und Entleeren des Parkhauses sicherzustellen.

Zu Punkt 5:

Ausgehend von der laut Projektsunterlage angenommenen Verlagerung wurden Bedenken bezüglich der Leistungsfähigkeit der bestehenden EK vor der Einmündung der Gemeindestraße in die [REDACTED] geäußert. Die Lösung dieser Problematik sehen die Sachverständigen in der Verlegung der [REDACTED]. Im Hinblick auf die Drittwirkung dieser Auflage, ist eine Vorschreibung derselben gegenüber dem Konsenswerber rechtlich nicht möglich.

Sinnvoll würde allerdings erscheinen, die Situation vor Ort genau zu beobachten, um bei Eintreten von Leistungsfähigkeitsengpässen auch im Hinblick auf die durch die Ausbaumaßnahme resultierenden Kosten, die Verursacher in die Leistungspflicht einzubinden (keine Auflage).

Zu Punkt 6:

Die Errichtung einer zusätzlichen 8 EUB Seilbahnanlage wird zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung des Schigebietes führen; in diesem Zusammenhang ist auch geplant, ein

Parkhaus mit 977 Stellplätzen zu errichten, sodass mit den bereits bestehenden Stellflächen in Summe 2200 Parkplätze zur Verfügung stehen werden.

Als aktiver Beitrag der Konsenswerberin wird im Hinblick auf die bereits angespannte Verkehrssituation im [REDACTED] im Allgemeinen und insbesondere im Hinblick auf die von der Abteilung Verkehrsplanung erkannten neuralgischen Bereiche im Speziellen zur Vermeidung erheblicher nachteiliger Auswirkungen des Verkehrs neben den zuvor angeführten verkehrstechnischen Maßnahmen eine Attraktivierung des bereits bestehenden Schibusverkehrs und öffentlichen Verkehrs erwartet.

Folgende Formulierung wird daher vorgeschlagen:

Die Konsenswerberin hat binnen 6 Wochen ab der Bescheiderlassung mit der [REDACTED] einen Bestellvertrag abzuschließen, der auf Grundlage des von der VTG erstellten Verkehrskonzeptes [REDACTED] (Schreiben vom 8. Juni 2005), das einen integrierenden Bestandteil dieses Bescheides bildet, ein zusätzliches Verkehrsangebot mit Bussen in Abstimmung mit dem Bahnbetrieb zur bedarfsgerechten Abdeckung zusätzlicher Nachfragen beinhaltet.

Im Detail wird auf das Konzept verwiesen, das eine bessere Anbindung des [REDACTED] an das [REDACTED] vorsieht und von der Konsenswerberin zustimmend zur Kenntnis genommen wurde.

Die zentralen Regelungen des Vertrages sind:

- a) Aufbau einer Vertriebsorganisation, sodass beispielsweise an allen Bahnhöfen der [REDACTED] Bergbahnkarten erworben werden können.
- b) Leistungsumfang auf den jeweiligen Linien
- c) Preisgestaltung mit der Maßgabe, dass mit dem Erwerb einer Skikarte die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel/Schibus gratis möglich ist
- d) Elektronisches Abrechnungssystem, das eine personenbezogene Abrechnung und eine elektronische Fahrgastzählung ermöglicht und des weiteren eine nachvollziehbare Erlöszuscheidung sicherstellt.

Die Konsenswerberin hat per FAX vom 08.06.2005 die Erklärung abgegeben, das erwähnte Konzept der VTG vollinhaltlich zu unterstützen, an der Umsetzung desselben mitzuwirken und sich auch anteilig an den Kosten zu beteiligen sowie des weiteren auch die elektronische Fahrgastzählung akzeptiert.

Bei Vorschreibung dieser Auflagen bestehen aus der Sicht der Abteilung Verkehrsplanung keine Bedenken gegen die Erteilung der beantragten naturschutzrechtlichen Bewilligung. "

Insbesondere wird kein Verstoß gegen die Nebenbestimmungen des UVP Bescheides [REDACTED] prognostiziert.

Betreffend den Feststellungen zu den öffentlichen Interessen hat die Antragstellerin dargetan, dass grundsätzlich unter anderem von einer Attraktivitätssteigerung und Erhöhung der Sicherheit auszugehen ist.

Sämtlichen übermittelten gutachterlichen Äußerungen konnte auf schlüssige, nachvollziehbare und widerspruchsfreie Weise entnommen werden, welche Beeinträchtigungen der Naturschutzinteressen einerseits und welche öffentlichen Interessen andererseits bzw. negativ öffentlichen Interessen andererseits im Hinblick auf das geplante Vorhaben vorliegen.

Im Hinblick auf die gutachterliche Äußerung des naturkundefachlichen Amtssachverständigen wird festgehalten, dass die Vorschreibung einer ökologischen Bauaufsicht im Sinne des § 44 TNSchG 2005 von der Behörde nicht für notwendig erachtet wurde, sehr wohl jedoch die Vorschreibung einer Begleitung der geplanten Maßnahmen durch eine fachlich befugte Person mit besonderen Fachkenntnissen.

Die Feststellung, dass insgesamt ein (langfristiges) öffentliches Interesse an der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens vorhanden ist, fußt unter Berücksichtigung der positiven verkehrsfachlichen Äußerung des Vorstandes der Abteilung Verkehrsplanung auf der Meinung des zuständigen politischen Regierungsmitgliedes, welches das höherwertige (langfristige) öffentliche Interesse – unter Einhaltung der als Nebenbestimmungen Nr. 15. bis 18. vorgeschriebenen Voraussetzungen – als gegeben erachtet hat.

4. Rechtlich ergibt sich daraus folgendes:

Gemäß § 6 lit. c Tiroler Naturschutzgesetz 2005 – TNSchG 2005, LGBl. Nr. 26, bedarf die Errichtung von Seilbahnen, sofern sie nicht dem Güter- und Seilwegelandesgesetz unterliegen, und von Schleppliften außerhalb geschlossener Ortschaften einer naturschutzrechtlichen Bewilligung.

Gemäß § 9 lit. c leg. cit. bedarf in Feuchtgebieten außerhalb geschlossener Ortschaften die Errichtung, Aufstellung und Anbringung von Anlagen sowie die Änderung von Anlagen einer naturschutzrechtlichen Bewilligung.

Gemäß § 29 Abs. 1 TNSchG 2005 ist eine naturschutzrechtliche Bewilligung zu erteilen,

- a. wenn das Vorhaben, für das die Bewilligung beantragt wird, die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 nicht beeinträchtigt oder
- b. wenn andere öffentliche Interessen an der Erteilung der Bewilligung die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 überwiegen.

Gemäß § 29 Abs. 2 lit. a TNSchG 2005 ist eine naturschutzrechtliche Bewilligung für Vorhaben nach § 9 nur dann zu erteilen, wenn

1. das Vorhaben für das die Bewilligung beantragt wird, die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 nicht beeinträchtigt oder
2. wenn andere langfristige öffentliche Interessen an der Erteilung der Bewilligung die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 überwiegen.

Die Interessen des Naturschutzes sind im § 1 Abs. 1 TNSchG 1997 als Ziel formuliert, die Natur als Lebensgrundlage des Menschen so zu erhalten und zu pflegen, dass sie ihre Vielfalt, Eigenart und Schönheit, ihr Erholungswert, der Artenreichtum der heimischen Tier- und Pflanzenwelt und deren natürliche Lebensräume und den möglichst unbeeinträchtigt und leistungsfähiger Naturhaushalt bewahrt und nachhaltig gesichert und wiederhergestellt werden. Die Erhaltung und die Pflege der Natur erstrecken sich auf alle ihre Erscheinungsformen, insbesondere auch auf die Landschaft, und zwar unabhängig davon, ob sie sich in ihrem ursprünglichen Zustand befindet (Naturlandschaft) oder durch den Menschen gestaltet wurde (Kulturlandschaft).

Gemäß § 29 Abs. 5 TNSchG 1997 ist eine Bewilligung befristet, mit Auflagen oder unter Bedingungen zu erteilen, soweit dies erforderlich ist, um Beeinträchtigungen der Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 zu vermeiden oder auf ein möglichst geringes Ausmaß zu beschränken.

Gemäß Art. 2 des Protokolls „Verkehr“ sind „erträgliche Belastungen und Risiken“ Belastungen und Risiken, die im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen zu definieren sind mit dem Ziel, einem weiteren Anstieg der Belastungen und Risiken Einhalt zu gebieten und diese sowohl bei Neubauten wie bei bestehenden Infrastrukturen mit erheblichen räumlichen Auswirkungen durch entsprechende Maßnahmen soweit erforderlich zu verringern.

Gemäß Art. 7 Abs. 2 lit. b leg. cit. verpflichten sich die Vertragsparteien, die erforderlichen Maßnahmen best möglich vorzunehmen in Gebieten mit besonderen Belastungen aus dem Verkehr zum Schutze der Menschen und der Umwelt.

Gemäß Art. 13 leg. cit. verpflichten sich die Vertragsparteien die verkehrlichen Auswirkungen weiterer Erschließungen mit touristischen Anlagen unter Berücksichtigung der Ziele dieses Protokolls zu überprüfen und soweit erforderlich Vorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen zur Erreichung der Ziele dieses oder anderer Protokolle zu ergreifen. Dabei ist dem öffentlichen Verkehr Vorrang einzuräumen (Abs. 1).

Gemäß Art. 1 leg. cit. verpflichten sich die Vertragsparteien zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, die

- a. Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß senkt, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize,
- b. zur nachhaltigen Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes als Lebensgrundlage der im Alpenraum wohnenden Bevölkerung durch eine alle Verkehrsträger umfassende, aufeinander abgestimmte Verkehrspolitik der Vertragsparteien beiträgt,
- c. dazu beiträgt, Einwirkungen, die die Rolle und die Ressourcen des Alpenraumes – dessen Bedeutung über seine Grenzen hinausreicht – sowie den Schutz seiner Kulturgüter und naturnahen Landschaften gefährdet, zu mindern und soweit wie möglich zu vermeiden,
- d. den inneralpinen und alpenquerenden Verkehr durch Steigerung der Effektivität und Effizienz der Verkehrssysteme und durch Förderung umwelt- und ressourcenschonenderer Verkehrsträger unter wirtschaftlich tragbaren Kosten gewährleistet,

e.faire Wettbewerbsbedingungen unter den einzelnen Verkehrstragen gewährleistet.

Zudem verpflichten sich die Vertragsparteien (Art. 1 Abs. 2 leg. cit.) den Verkehrsbereich unter Wahrung des Vorsorge-, Vermeidungs- und Verursacherprinzips zu entwickeln.

Durch die Verwirklichung des geplanten Vorhabens wird es zu Beeinträchtigungen der Interessen des Naturschutzes kommen.

Das höherwertige (langfristige) öffentliche Interesse wurde vom zuständigen politischen Regierungsmitglied auf Grundlage der verkehrsfachlichen Äußerung der zuständigen Fachabteilung und bei Einhaltung der als Nebenbestimmungen Nr. 15. bis 18. vorgeschriebenen Voraussetzungen als gegeben sowie überwiegend erachtet.

Weiters ist festzuhalten, dass für die angeführten Pflanzen und Tierarten keine erhebliche Beeinträchtigung vorliegt.

Abschließend ist zur Frage der Anwendung des Tiroler Seilbahn- und Schigebietsprogramms 2005 folgendes festzuhalten:

Gemäß § 1 Abs. 1 der Verordnung der Landesregierung vom 11.01.2005, mit der ein Raumordnungsprogramm betreffend Seilbahnen und skitechnischer Erschließungen erlassen wurde, LGBI. Nr. 10/2005, gilt das Raumordnungsprogramm für Neuerschließungen von Skigebieten, Erweiterung bestehender Skigebiete sowie für die Neuerschließung von Gebieten für sonstige Freizeit-, Sport- und Erholungszwecke mit Seilbahnen.

Gemäß § 1 Abs. 2 leg.cit. gilt das Raumordnungsprogramm nicht für die Errichtung von Seilbahnen und für schitechnische Erschließungen im Bereich bestehender Gebiete.

Wie bereits im Aktenvermerk vom 11.2.2005, Zl. U-12.392/126, festgehalten wurde, hat die Naturschutzbehörde im ersten Schritt zu klären, ob das Vorhaben im Bereich bestehender Schigebiete verwirklicht werden soll.

Dass sich das gegenständliche Vorhaben im Bereich der bestehenden Skigebiete befindet, ergibt sich aus Planbeilage 59 zum Tiroler Seilbahn- und Skigebietsprogramm 2005. Eine Rücksprache mit dem Amtssachverständigen für überörtliche Raumordnung, [REDACTED] Abteilung Raumordnung Statistik, am 17.3.2005 hat ergeben, dass die geplante Maßnahme vollinhaltlich im Abgrenzungsbereich enthalten ist. Dies ergibt sich ebenso aus der genannten Planbeilage. Daher ist § 1 Abs. 2 leg. cit. anzuwenden.

Nur wenn sich das Vorhaben außerhalb bestehender Schigebiete befindet, ist zu prüfen, ob es als Neuerschließung oder als Erweiterung zu qualifizieren ist.

Aus der Zusammenschau der obigen Ausführungen ist daher davon auszugehen, dass die geplante [REDACTED] nicht unter den Anwendungsbereich des Tiroler Seilbahn- und Skigebietsprogrammes 2005 zu subsumieren ist.

Die Kostenvorschreibung stützt sich auf die dort angeführten Gesetzesstellen.

Hinweis:

Gemäß § 19 Abs. 3 lit. b TNSchG 2005 ist unter anderem für die Errichtung und den Ausbau von Seilbahnen eine Naturschutzabgabe in Höhe von € 2,- je Meter Trasse zu entrichten. Abgabeananspruch entsteht mit dem Eintritt der Rechtskraft des Bewilligungsbescheides, die Abgabe wird mit dem Beginn der Ausführung des betreffenden Vorhabens fällig.