

Abteilung Umweltschutz
Rechtliche Angelegenheiten

Telefax: 0512/508-3455

E-Mail: umweltschutz@tirol.gv.at

DVR: 0059463

UID: ATU36970505

6 SK - naturschutzrechtliches Bewilligungsverfahren;
Bescheid

Geschäftszahl U-7954/26

Innsbruck, 23.06.2003

B E S C H E I D

Mit Schreiben vom 21.2.2003, hieramts eingelangt am 24.2.2003, hat die
vertreten durch den Direktor um die naturschutzrechtliche Bewilligung für die Errichtung des
6 als Ersatz des bestehenden Doppelsesselliftes sowie des Schlepliftes
samt Begleitmaßnahmen und der Errichtung der unter Vorlage der entsprechenden
Antragsunterlagen angesucht.

Bei der am 28.5.2003 abgehaltenen mündlichen Verhandlung wurde der Antrag modifiziert
(Lawinenschutz in der Liftrasse).

Die Tiroler Landesregierung als Naturschutzbehörde gemäß § 40 Abs. 2 lit. a Tiroler Naturschutzgesetz
1997 – TNSchG, LGBl. Nr. 33/1997 in der Fassung LGBl. Nr. 89/2002, entscheidet über dieses Ansuchen
wie folgt:

S P R U C H:

I.

Gemäß § 6 lit. c und e, § 7 Abs. 1 lit. b und § 7 Abs. 2 lit. a in Verbindung mit § 27 Abs. 1 lit. b und § 27
Abs. 2 lit. a Zif. 2 und Abs. 5 Tiroler Naturschutzgesetz 1997 – TNSchG, LGBl. Nr. 33/1997 in der Fassung
LGBl. Nr. 89/2002, wird der vertreten durch den Direktor

_____ die naturschutzrechtliche Bewilligung für die Errichtung des 6 _____ (schräge Länge der Bahn: 1.037 m) als Ersatz für den Doppelsessellift _____ sowie den Schleplift _____ samt der Verlegung der Talstation und der Bergstation, Erdkabel- und Beschneigungsleitungsverlegung, der Errichtung eines Zufahrtsweges, der Errichtung des Schiweges samt Bachquerungen und der Erneuerung der Schibrücke (exklusive der neu zu errichtenden _____ nach Maßgabe der mit Genehmigungsvermerk versehenen Einreichunterlagen (Projekt der _____ bei Einhaltung nachfolgender Nebenbestimmungen erteilt:

1. Der Baubeginn ist der Behörde **spätestens innerhalb einer Woche** schriftlich mitzuteilen.
2. Für die Durchführung der Bauarbeiten ist eine fachlich geeignete Person als ökologische Bauaufsicht beizuziehen, welche der Behörde vor Baubeginn namhaft zu machen ist. Über die durchgeführten Arbeiten ist ein **Endbericht mit Fotodokumentation** vorzulegen, aus der der Zustand des Geländes vor, während und nach der Bauarbeiten erkenntlich ist. Zudem sind der Behörde während der Bauarbeiten zumindest **zwei Zwischenberichte** mit Fotodokumentation unaufgefordert zu übermitteln.
3. Die im Projekt angeführten ökologischen Begleit- und Kompensationsmaßnahmen sind vollinhaltlich umzusetzen. Dies gilt insbesondere für die Durchführung der erdbaulichen Maßnahmen, die geplanten Maßnahmen an den Böschungen, die Erhaltung des Humushorizontes, die Verwendung von Saatgut, das Begrünungsverfahren, den Begrünungszeitpunkt sowie die Düngung und Pflege.
4. Der auf dem Orthofoto Pistenadaptionen Projektbeilage 3a von der bestehenden Piste abzweigende Weg auf dem Gst _____ ist in einem solchen Zustand zu erhalten bzw. in einen solchen Zustand zu bringen, dass er für das Weidevieh kein Hindernis darstellt.
5. **Bis zum 15.11.2003** sind die aufgelassenen Anlagenteile des zu ersetzenden Schlepliftes _____ abzutragen und die Fundamente der Stützen bis 0,5 m unter das Gelände abzuschremmen, zu überschütten und zu rekultivieren.
6. **Bis zum 15.10.2004** sind die aufgelassenen Anlagenteile des zu ersetzenden Doppelsesselliftes _____ abzutragen und die Fundamente der Stützen bis 0,5 m unter das Gelände abzuschremmen, zu überschütten und zu rekultivieren.
7. Sämtliche blechmäßige Ausführungen bei der Bergstation und dem Bahnhof sind mit den RAL-Farben 6006, 6008, 6015 und 6022 und verwandten Farbarten zu versehen.

II.

Die von der _____ vertreten durch den Direktor _____ beantragte Erteilung der naturschutzrechtlichen Genehmigung für die Errichtung der _____ (Seite 15 ff. des Technischen Berichtes, Projektbeilage 1a, sowie Geotechnisches Gutachten von _____ vom 29.1.2003, Seite 1) wird gemäß § 6 lit. e in Verbindung mit § 27 Abs. 6 TNSchG 1997 unter Berücksichtigung des Artikel 14 des Protokolls zur Durchführung der Alpenkonvention vom 1991 im Bereich Bodenschutz, BGBl. III Nr. 235/2002, **versagt**.

Kosten:

Gemäß Tarifpost 63 der Landesabgabenverordnung 2001 – LVAV, LGBl. Nr. 83/2001 in der Fassung LGBl. Nr. 23/2003, wird die Verwaltungsabgabe für die Erteilung dieser Bewilligung mit EUR 870,– festgesetzt.

Dieser Betrag ist gemäß § 76 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991 (Wv) in der Fassung BGBl. I Nr. 117/2002, von der Antragstellerin binnen zwei Wochen ab Zustellung dieses Bescheides mittels beigelegten Erlagschein einzuzahlen.

Weiters ist für die Durchführung der mündlichen Verhandlung am 28.5.2003 nach der Landes-Kommissionsgebührenverordnung, LGBl. Nr. 3/1999 in der Fassung LGBl. Nr. 119/2001 eine Kommissionsgebühr in Höhe von EUR 382,80 (3 Amtorgane für 11/2 Stunden) angefallen.

Hinweis:

Nach dem Gebührengesetz 1957, BGBl. Nr. 26/1957 in der Fassung BGBl. I Nr. 84/2002, ist der Antrag vom 21.2.2003 mit EUR 13,– (TP 6) sowie das dem Antrag beiliegende Projekt mit EUR 331,60 (TP 5) und die Verhandlungsniederschrift vom 28.5.2003 mit EUR 13,– (TP 7) zu vergebühren.

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

RECHTSMITTELBELEHRUNG:

Gegen diesen Bescheid ist ein ordentliches Rechtsmittel nicht zulässig.

HINWEIS:

Sie haben jedoch das Recht, gegen diesen Bescheid innerhalb von sechs Wochen nach seiner Zustellung Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Die Beschwerde muss von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein.

Bei Einbringung der Beschwerde ist eine Gebühr von EUR 180,– zu entrichten.

Die Gebühr ist zu entrichten, indem sie mit Erlagschein unter Angabe des Verwendungszwecks auf ein entsprechendes Konto des Finanzamtes für Gebühren und Verkehrssteuern in Wien eingezahlt wird. Der postamtlich bestätigte Nachweis der Erlagscheineinzahlung ist der Beschwerde anzuschließen.

BEGRÜNDUNG:

1. Verfahrensablauf:

Mit Eingabe vom 21.2.2003, hieramts eingelangt am 24.2.2003, hat die [REDACTED] um die Erteilung der naturschutzrechtlichen Bewilligung zum Abtrag des Doppelsesselliftes [REDACTED] und des Schlepliftes [REDACTED] und den Ersatz der vorzitierten Anlagen durch eine kuppelbare Sechsesselbahn mit Witterungsschutzhauben (6 SK [REDACTED] samt Begleitmaßnahmen und Errichtung der [REDACTED] angesucht. Die genaue Darstellung des Vorhabens ist den Ausführungen in Punkt 2.1. zu entnehmen.

Aufgrund dieses Ansuchens wurden Stellungnahmen eines sportfachlichen Amtssachverständigen und eines Amtssachverständigen für örtliche und überörtliche Raumordnung eingeholt.

Weiters hat am 28.5.2003 eine mündliche Verhandlung an Ort und Stelle stattgefunden, bei der ein naturkundefachlicher Amtssachverständiger nach Durchführung eines Lokalausweises ein naturkundliches Gutachten abgegeben hat.

Bei dieser am 28.5.2003 abgehaltenen mündlichen Verhandlung an Ort und Stelle haben die Antragsteller den Antrag derart modifiziert, als im Bereich der Liftrasse für die lawinensichere Bergung die Errichtung von vier Holzstützwerksreihen als Lawinenschutz vorgesehen ist.

Im Zuge der mündlichen Verhandlung an Ort und Stelle hat sich ergeben, dass seitens der Antragstellerin eine Abklärung mit dem Landesgeologen [REDACTED] erfolgt ist. Dieser erschien am 16.6.2003 persönlich und erläuterte die Begehung im Herbst 2002 samt der geologischen Beurteilung.

2. Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens – Sachverhaltsfeststellung:

2.1. Allgemeines zum Projekt:

Folgendes lässt sich aufgrund der Einreichunterlagen festhalten:

Projekts- und antragsgemäß soll der bestehende Doppelsessellift [REDACTED] durch eine kuppelbare Sechsesselbahn mit Witterungsschutzhauben ersetzt werden. Dabei soll die Talstation bis zur Talsohle des [REDACTED] nahe der Talstation des jetzigen Schlepliftes [REDACTED] verlegt werden. Dies ermöglicht einen direkten Zugang vom Gebiet [REDACTED] zur Anlage. Bisher musste der Fahrgast den Schleplift [REDACTED] benutzen um zur Anlage des Doppelsesselliftes [REDACTED] zu gelangen. Durch diese Maßnahme, bei der die Talstation ca. 400 m westwärts verschoben wird, wird auch der Schleplift [REDACTED] abgetragen. Weiters wird die Lage der neuen Bergstation gegenüber dem jetzigen Standort ca. 200 m Richtung Westen verlegt, dadurch kann eine zusätzliche Abfahrt erschlossen werden und zudem wird die Anbindung an das Schigebiet [REDACTED] verbessert. Die Anlage befindet sich mit Ausnahme der Bergstation und Stütze Nr. 9 im Gemeindegebiet von [REDACTED]. Die Bergstation und Stütze Nr. 9 kommen auf dem Gemeindegebiet [REDACTED] zu liegen.

Folgende technische Daten betreffend der Sechsesselbahn sind festzuhalten:

Bahntype:	Sechser-Sesselbahn mit Witterungsschutzhauben und betrieblich lösbaren Fahrbetriebsmitteln		
Bergförderung:	Fahrgäste mit angeschnallten Wintersportgeräten		
Talförderung:	Keine		
Spurweite Strecke:	6,1 m		
Auffahrtseite:	Rechts		
Horizontale Länge:	953 m		
Höhenunterschied:	376 m		
mittlere Neigung:	39,4 %		
schräge Länge:	1037 m		
endlose Seillänge:	2131 m		
Fahrtstrecke:	1057 m		
Fahrgeschwindigkeit:	5,0 m/s		
Förderleistung:	3000 Pers/h		
Sesselanzahl:	58	Stk.	(auf der Strecke)
	7	Stk.	(in den Stationen)
Sesselabstand:	36 m		
Sesselfolgezeit:	7,2 s		
Fahrzeit:	3,5 min		

Zur Talstation ist festzuhalten, dass diese ca. 400 m westlich der bestehenden Talstation des Doppelsesselliftes im Bereich der Talstation [REDACTED] auf der orthographisch rechten Seite des [REDACTED] auf Gst. [REDACTED] in einer Seehöhe von ca. 1.688 m errichtet wird. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Das Dienstobjekt mit Dienstraum und Abort für den Dienstnehmer wird bergwärts gesehen auf der rechten Seite der Seilbahn situiert und ebenerdig ausgeführt. Zur Herstellung des notwendigen Vorplatzes bei der Talstation ist eine Verbauung des [REDACTED] mit einer geringen Verlegung auf ca. 70 m erforderlich. Die derzeit bestehende Schibrücke wird in diesem Zuge erneuert und auf 12 m verbreitert.

Zur Bergstation ist festzuhalten, dass diese ca. 200 m westlich der jetzigen Bergstation des Doppelsesselliftes [REDACTED] auf Gst. [REDACTED] und [REDACTED] in einer Seehöhe von ca. 2.064 m errichtet wird. Die seilbahntechnische Einrichtung ist freistehend und wird mittels einer leichten Stahl-Glas-Konstruktion überdacht. Das Dienstobjekt wird bergseitig rechtwinkelig zur Bahn situiert und geländebedingt zweigeschossig ausgeführt. Auf Höhe der Ausstiegsebene ist der Führerraum mit Niederspannungsraum und Abort vorgesehen. Der Trafo, ein Hochspannungsraum und ein Lagerraum sind im Untergeschoss untergebracht. Der Bahnhof für sämtliche Fahrzeuge wird in einem ebenerdigen Bahnhof garagiert. Der Bahnhof wird in Massivbauweise errichtet und infolge des ansteigenden Hanges größtenteils hinterfüllt und mit Erdreich überschüttet. Die Südwest- und Nordwest-Außenwand des Bahnhofes, die nicht hinterfüllt sind, werden mit Trapezblech und

einem Lichtband geschlossen. In diesem Bahnhof ist auch die Klemmenrevisionsbühne untergebracht.

Zu den Geländeänderungen ist anzumerken, dass sowohl in der Berg- als auch in der Talstation eine Anpassung des Geländes vorgenommen werden muss. In der Talstation im Umfang von ca. 4.000 m² und in der Bergstation im Umfang von ca. 2.000 m².

Betreffend Antrieb und Energieversorgung ist festzuhalten, dass der Antrieb, der in der Bergstation als Brückenantrieb ausgeführt wird, elektrisch erfolgt. Die Stromversorgung erfolgt über die im Betriebsgebäude befindliche Trafostation, die an das Hochspannungskabel der TIWAG, angeschlossen wird. Die Signalübertragung von der Tal- zur Bergstation erfolgt über neu verlegte Erdkabel, wobei der Kabelgraben entlang der Abfahrt geführt wird. Die Erdkabel werden gemeinsam mit der Beschneileitung verlegt. Für die Stützenüberwachung wird das Streckenkabel in Stichgräben zu den Stützen geführt. Die Stromversorgung der Talstation erfolgt niederspannungsmäßig von der Bergstation der 8 Sk [REDACTED]

Betreffend Abfahrten ist dem Einreichprojekt zu entnehmen, dass als lawinensichere Abfahrt die bestehende Abfahrt zur Verfügung steht.

Westlich der Seilbahntrasse ist zudem die Errichtung einer neuen Abfahrt geplant. Nähere diesbezügliche Angaben sind den Einreichunterlagen zu entnehmen (va. Technischer Bericht, S. 15 ff.). Dem den Einreichunterlagen angeschlossenen geotechnischen Gutachten ist außerdem zu entnehmen, dass zumindest ein Teil der neu geplanten Abfahrt in einen Bereich führt, bei dem Steinschlag nicht auszuschließen ist. Darüber hinaus beginnt ab ca. 1.880 SH eine flache Strecke, auf der die Piste ziemlich geradlinig geführt wird. Das abrupte Einsetzen dieses flachen Geländes geht auf eine alte Sackung des Geländes zurück, in dem Wasser zurückgehalten wird, bzw. wo das Lockergestein stark durchnässt ist. Dieser stark durchnässte Bereich hält bis zum Ende der Piste an. In diesem Abschnitt ist es erforderlich, die im Zuge des Pistenbaus anfallenden Wasser kontrolliert abzuleiten.

Ergänzend zu den Einreichunterlagen wird von [REDACTED] ausgeführt, dass auf der neu geplanten Abfahrt im Hinblick auf eine allfällige Steinschlaggefahr, insbesondere in der Hauptsaison, tägliche Begehungen durch das Liftpersonal stattfinden werden. Außerdem führt er aus, dass in der Hauptsaison Dauerfrost vorliegt und daher Steinschlag kein Problem sein dürfte.

Zusätzlich zur Neuerrichtung der Abfahrt(en) ist noch eine Anbindung von der bestehenden [REDACTED] Abfahrt zur neuen Talstation in Form eines Schiweges mit einer Länge von ca. 200 m und einer Breite von durchschnittlich 35 m geplant. Weiters sind die Errichtung einer Hangsicherung und Entwässerungsmaßnahmen des Pistenplanums projektiert (S. 19 des Technischen Berichts). Zudem sollen im Pisten- bzw. Schiwegsbereich 7 Bachläufe gequert werden (S. 26 des Technischen Berichts).

Neben der Abtragung des DSB [REDACTED] soll auch der SL [REDACTED] abgetragen werden und ein Zufahrtsweg zur Bergstation errichtet werden, sowie die Schibrücke über den [REDACTED] erneuert werden.

Weiters sind in den Einreichunterlagen unter anderem eine Vegetationskartierung sowie ein technischer Bericht inklusive den Entwässerungsmaßnahmen enthalten. Im technischen Bericht sind insbesondere ökologische Begleit- und Kompensationsmaßnahmen enthalten. Diese enthalten die Punkte Allgemeines, Durchführung der erdbaulichen Maßnahmen, geplante Maßnahmen an den Böschungen, Erhaltung des Humushorizontes und Saaten (Saatgutmischung, Begrünungszeitpunkt, Düngung und Pflege). [Projektsbeilage 1a].

Darüber hinaus wird ein Verbindungsweg zwischen der [REDACTED] alt“ und der geplanten [REDACTED] neu“ errichtet, welcher 7 Bachläufe quert (Seite 26 des Technischen Berichts und Beilage 7 „Bauvorbild Bachquerungen“).

Zusammenfassend sind folgende (naturschutzrechtlich relevante) Maßnahmen festzuhalten:

1. Ersatz Doppelsessellift durch 6 SK [REDACTED]
2. Verlegung der Talstation um 400 m,
3. Abtragung des Schleppliftes [REDACTED]
4. Verlegung der Bergstation um 400 m,
5. Erdkabel- und Beschneiungsleitungsverlegung entlang der Piste,
6. Errichtung eines Zufahrtsweges,
7. Erneuerung der Schibrücke und
8. Errichtung eines Verbindungs- bzw. Schiweges samt Verrohrungen und Bachquerungen.

Als Bestandteil der Einreichunterlagen wurden zudem die Geotechnischen Gutachten des [REDACTED] vom 28.11.2002 und vom 29.1.2003 vorgelegt.

Aufgrund der im Zuge der Verhandlung an Ort und Stelle am 28.5.2003 übermittelten zusätzlichen Antragsunterlagen betreffend Antragsmodifikation [Ergänzung zum technischen Bericht, Orthofoto mit geplanten Maßnahmen (Pistenadaptionen), Kopie der Stellungnahme der Wildbach- und Lawinerverbauung [REDACTED] vom 14.4.2003, Zl. 31425/9-2003], und zweier Aktenvermerke des Planungsbüros] ist darüber hinaus festzuhalten, dass im Bereich der Liftrasse für die lawinensichere Bergung die Errichtung von vier Holzstützwerksreihen Type 3,5/1,8/1,1 als Lawinenschutz vorgesehen ist. Diese Reihen werden mit unterschiedlichen Längen ausgeführt, die aus dem Lageplan ersichtlich sind (Projektsbeilage 3a). Vorgeschlagen werden Holzstützwerke aus Rubinienholz. Die Rubinie ist aufgrund der natürlichen physikalischen und chemischen Holzeigenschaft überaus dauerhaft. Selbst unter ungünstigsten Bedingungen liegt die Haltbarkeit bei über 30 Jahren. Sie entspricht gemäß ÖNORM B 3012, DIN 68364 als einzige heimische Baumart der Residenzklasse 1 und ist damit zumindest ebenso widerstandsfähig wie Kesseldruck imprägniertes Holz. Die Hölzer müssen also nicht chemisch vorbehandelt werden und die Beeinträchtigung der Landschaft und des Naturhaushaltes wird minimiert. Die Demissionierung der Werkshöhe und der Abstände zwischen den Werksreihen erfolgte nach den „Schweizer Richtlinien“. Die Stützverbauung soll im Bergesfall ein lawinensicheres Begehen der Seilbahntrasse ermöglichen. Die Gesamtlänge der Holzstützverbauung beträgt 198 lfm, wovon sich 48 lfm in der Liftrasse befinden.

Zudem wurde aufgrund dieser Maßnahmen eine geänderte Flächenbilanz betreffend UVP-relevanter Flächen vorgelegt.

2.2. Feststellungen aus naturkundefachlicher Sicht:

Beeinträchtigungen des Lebensraumes heimischer Pflanzen sind im Planungsbereich für die relativ kurze Zeit der Bauarbeiten festzustellen. Darüber hinaus liegen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes (insbesondere im Pistenbereich von Hektarmeter 3 bis 5) und des Naturhaushaltes vor.

Anzumerken ist außerdem, dass die naturkundliche Beurteilung ergeben hat, dass im Planungsbereich zwar zum Teil geschützte bzw. teilweise geschützte Pflanzenarten (Bürstlingsrasen bzw. –weiden) nach der Naturschutzverordnung 1997 vorkommen. Im Gutachten wird jedoch zudem ausgeführt, dass die erwähnte Pflanzenart keinesfalls bestandesbedrohend beeinträchtigt wird.

2.3. Feststellungen zu den öffentlichen Interessen:

Mit dem Abtragen des Doppelsesselliftes [REDACTED] und der Schleppliftanlage [REDACTED] und der Errichtung des 6 SK [REDACTED] werden gleichzeitig mehrere Ziele erreicht. Dies sind unter anderem die Erhöhung des Komforts und der Sicherheit sowie eine Qualitätsverbesserung bzw. langfristige Absicherung des Wirtschaftszweiges, als auch die Entschärfung bzw. Vermeidung von derzeit bestehenden Kreuzungsbereichen (Erhöhung der Sicherheit).

Ziel des Vorhabens betreffend Neuerrichtung der [REDACTED] ist es, insbesondere eine bisher bereits frequentierte Variantenabfahrt zu einer präparierbaren Piste höheren Schwierigkeitsgrades zu adaptieren.

3. Beweiswürdigung:

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

Die Feststellungen zu Punkt 2.2. ergeben sich einerseits aus der Stellungnahme des naturkundefachlichen Amtssachverständigen. Dieser hat im Wesentlichen ausgeführt, dass naturkundlich besonders auffallend im [REDACTED] die beidseitige dichte Erschließung durch seilbahntechnische Anlagen, Pisten und einer Unzahl von Wegen ist. Diese Einrichtungen prägen dieses Tal massiv und stellen zum Teil grobe Beeinträchtigungen dar. Der Bereich zwischen bestehenden [REDACTED] und Nordhanganlagen [REDACTED] ist seilbahntechnisch noch nicht erschlossen, wird jedoch landwirtschaftlich ebenfalls teilweise intensiv genutzt. Die Anlage der geplanten Bahn wird unter der Voraussetzung der Abtragung der beiden alten Anlagen kaum zusätzliche Beeinträchtigungen hinsichtlich der Schutzgüter nach § 1 TNSchG 1997 verursachen. Über die Anlage der Bahn hinaus, sind jedoch weitere Maßnahmen vorgesehen, die eine gewisse Flächigkeit von Eingriffen bedingen (Pistenkehre im mittleren Abschnitt der Abfahrt, Ausgleich einer Geländekante im obersten Abschnitt der Piste, Verlegung von Beschneiungsleitungen, Verlegung eines Kabelgrabens, Talstation, Bergstation mit Garage/Bahnhof). Weitere Bereiche mit flächiger Relevanz werden auch im Pistenbereich nicht mehr betroffen. Betreffend der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes führt der naturkundefachliche Amtssachverständige insbesondere wörtlich aus:

Für den Pistenabschnitt zwischen Hektometer 3 bis 5 wird auf das Projekt – technischer Bericht unter 6.3 Errichtung einer Hangsicherung – verwiesen. Hier sind alle Maßnahmen beschrieben. Für diesen

Abschnitt ergibt sich aus naturkundlicher Sicht, dass durch die Ausführung technischer Bauwerke und der Gefelseumstrukturierung eine gewisse Auffälligkeit für die Landschaft im diesem Bereiche gegeben ist. Einsehbar ist das ganze aus den Almbereichen des [REDACTED] bzw. den gegenüberliegenden Flanken und Pistenflächen. Hingewiesen wird in diesem Zuge auf relativ knapp daneben liegende andere Pistenbauten, die in anderer Bauweise errichtet wurden. Es handelt sich hierbei um rückverankerte Krainerwände, die ohne zusätzliche ingenieur-biologische Maßnahmen in unmittelbarer Nähe errichtet wurden. In diesem Bereich der beantragten Piste soll jedoch durch ingenieur-biologische Begleitmaßnahmen gesichert werden, dass einerseits eine biologische Entwässerung und eine Abminderung der Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild gewährleistet werden sollen. Zusätzlich soll eine Stabilisierung des Oberbodens erfolgen. Diese im Projekt beschriebenen Maßnahmen scheinen aus naturkundlicher Sicht nachvollziehbar. Hingewiesen wird darauf, dass durch die Bewerkstelligung dieser Maßnahmen eine Erkennbarkeit aus tiefer liegenden Standpunkten erschwert möglich ist. Aus erhöhten Standpunkten wird jedoch die Maßnahme leichter erkennbar sein.

Hingewiesen wird wiederum darauf, dass dieser Abschnitt ebenso in unmittelbarer Nähe diverser Beeinträchtigungen liegt: Unterhalb führt ein Weg vorbei, taleinwärts führen mehrere Pisten ins Tal und talauswärts bzw. ostwärts soll die neue Liftrasse errichtet werden und weiter ostwärts verläuft die bestehende [REDACTED] und die [REDACTED]. Ebenso wird aus naturkundlicher Sicht festgehalten, dass zwei alte Anlagen (alter [REDACTED] und Schleplift [REDACTED] im Talboden gänzlich entfernt und rückgebaut werden. Diese Anlagen sind derart errichtet worden, dass sie in der Landschaft gut zu erkennen und ebenfalls störend wirken. Zum alten [REDACTED] wird angemerkt, dass die Trassenführung eigentlich in den schönsten Bereich des Knorrenmassivs hineinführt und deshalb eine Beeinträchtigung darstellt. Die neue [REDACTED] verläuft auf der neuen Trasse und wird diese Beeinträchtigung nicht erreichen.

Dieser Pistenbereich von Hektarmeter 0,3 bis 0,5 stellt den stärksten Eingriff im Bereich der geplanten Piste dar. Die unterhalb liegenden zu errichtenden Pistenbereiche bedingen keine flächigen oder linienhaften Eingriffe. Nur fallweise müssen einzelne zu große Steine tiefer gelegt werden. Im weiteren Pistenverlauf folgt die Trasse den darunter liegenden Waldblößen im Fichten-Lärchenwald, wobei auf die linienhaften Querstrukturen der massenweise vorhandenen Wege hingewiesen wird. Im Zuge der Errichtung sollen diverse Wege, die als störend in der Landschaft empfunden werden, zurückgebaut werden. Ebenso wird das störende Strukturelement des Schlepliftes mit seiner Trasse soweit als möglich rückgebaut.

Darüber hinaus ist andererseits auf Grund des den Einreichunterlagen beigelegten Geotechnischen Gutachtens von [REDACTED] vom 28.1.2003 von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes auszugehen. Auf Seite 4 wird im vorzitierten Geotechnischen Gutachten wörtlich ausgeführt wie folgt:

Obwohl alle Blöcke einen Flächen- und Eigenbewuchs teilweise sogar einen Moosbewuchs aufweisen, d. h., es sind dies Blöcke, die bereits vor mehreren Jahren aus der Felswand gestürzt sind und es in den letzten Jahren kein größeres Ereignis mehr gab, ist ein Herausbrechen einzelner Gesteinsblöcke, d.h. ein Steinschlag nicht auszuschließen.

Weil die Wände viel zu hoch sind um die Piste vor Steinschlag mit Hilfe von Netzen abzusichern, wird vorgeschlagen, dass man die Felswände jährlich einmal, möglich kurz vor Saisonbeginn, von einem

Fachmann einer Kontrolle unterzieht und wenn es erforderlich sein sollte, entsprechende Abräumarbeiten durchzuführen sind.

Außerdem wird es erforderlich sein, jeden Tag vor Freigabe der Piste diesen Streckabschnitt vom Seilbahnpersonal zu begehen.

Ab ca. 1.880 m Seehöhe beginnt eine flache Strecke, auf der die Piste ziemlich geradlinig geführt wird. Das abrupte Einsetzen dieses flachen Geländes geht auf eine alte Sackung des Gehänges zurück, in dem Wasser zurückgehalten wird, bzw. wo das Lockergestein stark durchnässt ist. Dieser stark durchnässte Bereich hält bis zum Ende der Piste an. Für diesen Pistenabschnitt wird es erforderlich sein, die im Zuge des Pistenbaus anfallenden Wässer kontrolliert auszuleiten.

Diese Ausführungen des [REDACTED] werden vom Amtssachverständigen für Geologie, welcher von der Antragstellerin zur grundsätzlichen Abklärung beigezogen wurde (siehe den bei der Verhandlung an Ort und Stelle übergebenen Aktenvermerk des [REDACTED] vom 29.10.2002 – Beilage D), bestätigt. [REDACTED] hat insbesondere zur Problematik betreffend Steinschlaggefahr bei Errichtung des 6 SK [REDACTED] erläuternd in einem Aktenvermerk Folgendes festgehalten:

Das betreffende Gebiet wurde von mir im Herbst 2002 begangen und auch geologisch beurteilt (29.10.2002). Die Situation stellte sich damals so dar, dass im Bereich des [REDACTED] das Gebirge generell von Bergzerreißen in Folge von Massenbewegungen in Richtung der beider Täler betroffen ist. Das bedeutet, dass sich im Bereich [REDACTED] die meisten Hangflanken zumindest in Kriechbewegungen (Bewegungsbeträge in zumindest Millimeterbereich pro Jahr) befinden. Im betreffenden Bereich des Pistenabschnittes fiel bereits im Rahmen des Lokalausweises auf, dass dort der Hang von Blockschutt und Gesteinsschutt bedeckt ist. Dabei handelt es sich um aus den oberen Felswandbereichen abgestürzte Blöcke und Steine. Diese Abstürze sind dadurch erklärbar, dass die Felswand, die aufgrund der Massenbewegungen in talwärtigem Kriechen ist, durch das Abwerfen von Gestein an ihrer Stirn versucht, den natürlichen Böschungswinkel, der aufgrund der Hangbewegungen immer wieder übersteilt wird, wieder herzustellen. Somit handelt es sich hier um natürliche Prozesse von Hanginstabilität, deren Motor in den Niederschlagswässern (Wegen und Schmelzwässer) liegt. Diese Niederschlagswässer vermindern beim Eindringen in den Untergrund die Reibung, was in Verbindung mit der Eintiefung der Vorfluter (Bäche) zu einer Übersteilung und Instabilisierung der Hangfußbereiche führt und nachfolgend zu einer Ausweitung der Bewegungen bis in den Gratbereich. Aus den bisherigen Erfahrungen heraus ist festzustellen, dass das Abstürzen von Steinen und Blöcken (Steinschlag- und Blocksturzgefahr) zwar bevorzugt bei Frost- und Tauwechsel, weiters im Zuge der Schneeschmelze und im Zuge von kurzzeitigem Starkniederschlagsereignissen bzw. langzeitigen Landregenereignissen stattfinden kann, prinzipiell ist jedoch diese Gefahr zu jeder Tages- und Nachtzeit an jedem Tag des Jahres gegeben. Aus diesem Grunde wurde auch bei der Besprechung am 29.10. bereits verlangt, dass ein Fachmann für Geologie für die Projektstellung dieses Gebiet einer geologischen Beurteilung unterziehen muss, und die Aussagen dieses Fachmannes in das Projekt einfließen müssen. Dies ist durch das geotechnische Gutachten „Schwarze Piste [REDACTED]“ von [REDACTED] mit Datum 29.1.2003 [Vorbegutachtung mittels geotechnischem Gutachten-6 SK- [REDACTED] vom [REDACTED] vom 28.11.2002] geschehen. In seinem geotechnischen Gutachten vom Jänner 2003 führt Herr [REDACTED] aus, dass Steinschlag und Blocksturz nicht auszuschließen sind. Weil die Wände viel zu hoch sind, um die Piste vor Steinschlag mit Hilfe von Netzen abzusichern, schlägt Herr [REDACTED] weiters vor, die Felswände jährlich einmal, möglichst kurz vor Saisonbeginn von einem Fachmann einer Kontrolle zu unterziehen. Sollte es erforderlich sein, sind entsprechende Abräumarbeiten durchzuführen. Weiters sieht er es als erforderlich an, jeden Tag vor Freigabe der Piste diesen Streckenabschnitt vom Seilbahnpersonal zu

begehen. Grundsätzlich wird den Ansichten von [REDACTED] in diesem geotechnischen Gutachten voll zugestimmt und es wäre auch die eigene Beurteilung nicht anders ausgefallen. Allerdings ist ergänzend zu fordern, dass im Falle der Bewilligung des Vorhabens die jährliche Kontrolle durch den Fachmann für Geologie in einer gutachterlichen Äußerung Niederschlag findet und auch die eventuell erforderlichen Abräumarbeiten von diesem Fachmann fachlich begleitet und betreut werden müssen (allenfalls Berichtspflicht). Weiters erscheint die tägliche Kontrolle der Piste gerechtfertigt, da wie bereits erläutert, prinzipiell jederzeit Absturzereignissen nicht ausgeschlossen werden können. Die Kontrolle durch den Pistendienst kann allerdings nur so erfolgen, dass dieser im Rahmen seiner ohnedies durchzuführenden morgentlichen Kontrollfahrt die Piste und den unmittelbar darüber liegenden Hangbereich dahingehend beurteilt, ob frisches Absturzmaterial angetroffen wird oder nicht. Im Falle der Feststellung von frischem Absturzmaterial in diesem Bereich dürfte die Piste für den Schibetrieb erst nach Beurteilung durch einen Fachmann für Geologie (Berichtspflicht an die Behörde) wieder freigegeben werden.

Bereits in diesem Zusammenhang ist grundsätzlich auch auf das Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Bodenschutz hinzuweisen. Diese Protokoll ist in Österreich mit BGBl. III Nr. 235/2002 am 18.12.2002 in Kraft getreten.

Gemäß Artikel 14 Abs. 1 (Auswirkungen touristischer Infrastrukturen) des vorzitierten Protokolls zur Durchführung der Alpenkonvention wirken die Vertragsparteien in geeigneter Weise darauf hin, dass Genehmigungen für den Bau und die Planung von Schipisten in labilen Gebieten nicht erteilt werden. Damit kommt in intensiv genutzten touristischen Gebieten dem Schutzgut „Naturhaushalt“ besondere Bedeutung zu. Auch diese internationale Regelung stützt die im Kapitel 2.2. getroffene Feststellung.

Die Sachverhaltsdarstellungen zu Punkt 2.3. ergeben sich im Wesentlichen aus den Stellungnahmen der sporttechnischen und raumordnungsfachlichen Amtssachverständigen.

Der raumordnungsfachliche Amtssachverständige hat in seiner Stellungnahme vom 18.3.2003, Zl. Ic-1.3812.005/3.03, im Wesentlichen ausgeführt, dass zwei veraltete, von ihrer Kapazität und ihrer räumlichen Anordnung nicht mehr den Anforderungen eines attraktiven Schigebiets entsprechende, Liftanlagen durch eine moderne und leistungsfähige kuppelbare Sesselbahn ersetzt werden sollen. Durch den Zusammenschluss der Schigebiete [REDACTED] und [REDACTED] ist der Strom der Schifahrer von [REDACTED] in Richtung [REDACTED] recht stark. Dadurch ergeben sich am späten Nachmittag größere Probleme bei der Rückbringung, welche durch den Ersatz des bestehenden Schlepliftes [REDACTED] und des Doppelsesselliftes [REDACTED] durch die geplante 6-Sesselbahn deutlich gemildert werden können. Zudem spricht für den Ersatz der Komfort und die höhere Sicherheit einer kuppelbaren Aufstiegshilfe. Bei Schlechtwetter ist durch die vorgesehenen Wetterschutzhauben eine deutliche Erhöhung der Annehmlichkeit für den Schifahrer gegeben. Grundsätzlich steht das gegenständliche Vorhaben im Einklang mit den geltenden Tiroler Seilbahngrundsätzen 2000 bis 2004, wonach in Zonen mit intensivem Tourismus innerhalb der Außengrenzen der Schigebiete alle Maßnahmen zugelassen und erwünscht sind, die der Verbesserung der technischen Qualität der Beförderungsanlagen, der Sicherheit, des Komforts und der Attraktivität des bestehenden Schigebiets dienen. An der Erhaltung bzw. dem Ausbau einer hochwertigen touristischen Infrastruktur im [REDACTED] besteht grundsätzlich ein langfristiges öffentliches Interesse. Diesem Ziel wird durch das gegenständliche Vorhaben insofern entsprochen, dass derartige Verbesserungsmaßnahmen bzw. Attraktivitätserhöhungen erforderlich sind, um in der Konkurrenz zu vergleichbaren Schigrobräumen bestehen zu können. Wenn diese

Qualitätsverbesserung – als Einzelmaßnahme – auch kaum von größerer Relevanz für den bereits jetzt äußerst hochwertigen Wintertourismus in [REDACTED] sein wird, ist der Ersatz von veralteten Aufstiegshilfen durch moderne Anlagen eine touristische Notwendigkeit. Eine nennenswerte Erhöhung des Individualverkehrs ist nicht zu erwarten.

Der sporttechnische Amtssachverständige hat in seiner Stellungnahme vom 22.04.2003, Zl. If-1055/15/104-2003, im Wesentlichen ausgeführt, dass die neue kuppelbare 6-Sesselbahn [REDACTED], sowie die neu zu errichtende schwarze Abfahrt vom [REDACTED] ins [REDACTED] folgende positive Punkte für das Schigebiet [REDACTED] bewirken: Der in den späten Nachmittagsstunden anfallende Stau kann unter Kontrolle gebracht werden. Dies bewirkt eine Entflechtung der Schifahrerströme, was wiederum eine wesentliche Steigerung der Schipistensicherheit zur Folge hat. Weiters wird eine wesentliche Verbesserung bzw. Entschärfung der derzeitigen Gefahrenstelle im Bereich Schlepplift-Talstation [REDACTED] und Schlepplift-Talstation [REDACTED] bewirkt. Es kann von einer Abfahrt mit hoher Attraktivität ausgegangen werden kann.

Betreffend der Feststellungen zu den (langfristigen) öffentlichen Interessen haben die Antragsteller einerseits dargetan, dass grundsätzlich ua. von einer Attraktivitätssteigerung und Erhöhung der Sicherheit auszugehen ist. Darüber hinaus besteht zudem jedoch ein Interesse an der möglichst gefahrenfreien Benützung der zu errichtenden Piste sowie der Erhaltung des Naturhaushaltes.

4. Rechtlich ergibt sich daraus Folgendes:

4.1.) Zu Spruchpunkt I:

Gemäß § 6 lit. c Tiroler Naturschutzgesetz 1997 – TNSchG 1997, LGBl. Nr. 33/1997 in der Fassung LGBl. Nr. 89/2002, bedarf die Errichtung von Seilbahnen, sofern sie nicht dem Güter- und Seilwege-Landesgesetz unterliegen, und von Schleppliften außerhalb geschlossener Ortschaften einer Bewilligung.

Weiters bedarf gemäß § 6 lit. e leg. cit. die Errichtung von Sportanlagen, wie Schipisten, Rodelbahnen, Klettersteige, Golf-, Fußball- und Tennisplätzen und dergleichen, sowie von Anlagen zur Erzeugung von Schnee einer naturschutzrechtlichen Bewilligung.

Gemäß § 7 Abs. 1 lit. b bedarf im Bereich von fließenden natürlichen Gewässern außerhalb geschlossener Ortschaften die Errichtung, Aufstellung und Anbringung von Anlagen, einer naturschutzrechtlichen Bewilligung.

Gemäß § 7 Abs. 2 lit. a TNSchG 1997 bedarf im Bereich der Uferböschung von fließenden natürlichen Gewässern und eines 5 m breiten, von der Uferböschungskrone landeinwärts zu messenden Geländestreifen außerhalb geschlossener Ortschaften die Errichtung, Aufstellung und Anbringung von Anlagen sowie die Änderung von Anlagen einer naturschutzrechtlichen Bewilligung, sofern die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 berührt werden (Zif. 1).

Dass im gegenständlich vorliegenden Projekt Bäche gequert werden, ergibt sich schon aus den Einreichunterlagen (Seite 26 des Technischen Berichts und Beilage 7 „Bauvorbild Bachquerungen“).

Gemäß § 27 Abs. 1 leg. cit. ist diese naturschutzrechtliche Bewilligung zu erteilen, wenn das Vorhaben, für das die Bewilligung beantragt wird, die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 nicht beeinträchtigt (lit. a), oder wenn andere öffentliche Interessen an der Erteilung der Bewilligung die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 überwiegen (lit. b).

Gemäß § 27 Abs. 2 lit. a leg. cit. darf eine naturschutzrechtliche Bewilligung unter anderem für Vorhaben nach den §§ 7 Abs. 1 und 2 nur erteilt werden, wenn das Vorhaben für das die Bewilligung beantragt wird, die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 nicht beeinträchtigt (Zif. 1) oder, wenn andere langfristige öffentliche Interessen an der Erteilung der Bewilligung die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 überwiegen (Zif. 2).

Gemäß § 27 Abs. 3 leg. cit. darf eine naturschutzrechtliche Bewilligung für Ausnahmen von den in Verordnungen nach den §§ 22 Abs. 1 oder 23 Abs. 1 festgesetzten Verboten (diese sind in der Tiroler Naturschutzverordnung 1997 verankert bzw. ausgeführt) nur erteilt werden, wenn andere langfristige öffentliche Interessen an der Erteilung der Bewilligung die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 leg. cit. überwiegen. Da die naturkundliche Beurteilung ergeben hat, dass im Planungsbereich zwar zum Teil geschützte bzw. teilweise geschützte Pflanzenarten nach der Naturschutzverordnung 1997 vorkommen, diese jedoch keinesfalls bestandesbedrohend beeinträchtigt werden, ist eine Ausnahmebewilligung im Sinne des § 27 Abs. 3 Tiroler Naturschutzgesetz 1997 nicht notwendig.

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

Gemäß § 27 Abs. 1 lit. b Tiroler Naturschutzgesetz 1997 ist bei Vorliegen von Beeinträchtigungen der Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 TNSchG 1997 zu prüfen, ob andere öffentliche Interessen an der Erteilung der Bewilligung die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 leg. cit. überwiegen.

Gemäß § 27 Abs. 2 lit. a Zif. 2 leg. cit. ist bei Vorliegen von Beeinträchtigungen der Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 TNSchG 1997 zu prüfen, ob andere langfristige öffentlichen Interessen an der Erteilung der Bewilligung die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 leg. cit. überwiegen.

Die Durchführung der geplanten Maßnahmen (Ersatz des Doppelsesselliftes und des Schleppliftes [REDACTED] durch den 6 SK [REDACTED] samt Begleitmaßnahmen exklusive der [REDACTED]) hat Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Landschaftsbild“ zur Folge. Darüber hinaus ist auch das Schutzgut „Naturhaushalt“ beeinträchtigt.

Die Naturschutzbehörde hat folglich eine Interessensabwägung im Sinne des § 27 Abs. 1 lit. b und § 27 Abs. 2 lit. a Zif. 2 TNSchG 1997 durchzuführen. Es sind dabei die durch das Vorhaben hervorgerufenen

Beeinträchtigungen den mit der Verwirklichung dieses Vorhabens verbundenen (langfristigen) öffentlichen Interessen gegenüberzustellen und abzuwägen.

Diesbezüglich ist festzuhalten, dass grundsätzlich mit Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Landschaftsbild“ bzw. „Naturhaushalt“ zu rechnen ist. Demgegenüber stehen die langfristigen öffentlichen Interessen der Qualitätsverbesserung, langfristigen Absicherung des Wirtschaftszweiges, der wesentlichen Komfortverbesserung und Erhöhung der Sicherheit durch Entschärfung bzw. Vermeidung der derzeit bestehenden Kreuzungsbereiche. In der Verwirklichung dieses Teils des Vorhabens erblickt die Behörde ein langfristiges öffentliches Interesse, welches geeignet ist, den Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Landschaftsbild“ bzw. „Naturhaushalt“ zu überwiegen.

Im Ergebnis kommt die Behörde nach Abwägung daher betreffend dieses Teils des Vorhabens zum Schluss, dass die öffentlichen Interessen bzw. langfristigen öffentlichen Interessen an der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens gegenüber den Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 TNSchG 1997 überwiegen.

Um die Beeinträchtigungen der Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 leg. cit. auf ein möglichst geringes Maß zu beschränken, war die Vorschreibung von Nebenbestimmungen notwendig. Die Nebenbestimmung I.4.) ergibt sich aus der Stellungnahme von zwei Grundstückseigentümern bei der mündlichen Verhandlung.

Insgesamt konnte die Bewilligung für diesen Teil des Vorhabens nach Ansicht der entscheidenden Behörde nach oben angeführter Abwägung daher erteilt werden.

4.2.) Zu Spruchpunkt II:

Gemäß § 6 lit. e TNSchG 1997 bedarf die Errichtung von Sportanlagen, wie Schipisten, Rodelbahnen, Klettersteige, Golf-, Fußball- und Tennisplätzen und dergleichen, sowie von Anlagen zur Erzeugung von Schnee einer naturschutzrechtlichen Bewilligung.

Gemäß § 27 Abs. 1 leg. cit. ist diese naturschutzrechtliche Bewilligung zu erteilen, wenn das Vorhaben, für das die Bewilligung beantragt wird, die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 nicht beeinträchtigt (lit. a), oder wenn andere öffentliche Interessen an der Erteilung der Bewilligung die Interessen des Naturschutzes nach § 1 Abs. 1 überwiegen (lit. b).

Gemäß Artikel 14 des seit 18.12.2002 geltenden Protokolls zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Bodenschutz, BGBl. III Nr. 235/2002, haben die Vertragsparteien in geeigneter Weise daraufhin zu wirken, dass Genehmigungen für den Bau und Planierung von Schipisten in labilen Gebieten nicht erteilt werden. Ohne im Einzelnen die Frage nach der direkten Anwendbarkeit zu erörtern, ist die Naturschutzbehörde im Naturschutzverfahren zu einer völkerrechtskonformen Auslegung verpflichtet (vgl. Vortrag von Univ.-Prof. Dr. Werner Schröder, die Umsetzung der Alpenkonvention aus der Sicht des Völkerrechts, des Österreichischen Rechts und des Europarechts, Seite 10). Die gegenständlich geplante [REDACTED] liegt aufgrund der täglich zu erwartenden Steinschlaggefahr jedenfalls in einem labilen

Gebiet. Die genannte Norm ist daher im Rahmen der Auslegung jedenfalls zu beachten und heranzuziehen.

Gemäß § 27 Abs. 6 TNSchG 1997 ist eine Bewilligung zu versagen, wenn eine Voraussetzung für die Erteilung nicht vorliegt.

Die mit der geplanten Errichtung der [REDACTED] verbundenen Beeinträchtigungen sind insbesondere im Hinblick auf die internationale Verpflichtung aufgrund der Alpenkonvention jedenfalls als nicht geringfügig einzustufen. Dies gilt insbesondere für das Schutzgut „Naturhaushalt“ sowie der Gefährdung des Einzelnen im labilen Bereich, welcher durch die täglich mögliche Steinschlaggefahr grundsätzlich im Bereich des Möglichen liegt. Dem gegenüber erblickt die Behörde in der Verwirklichung des beantragten Vorhabens (Errichtung einer schwarzen Piste zur Attraktivitätssteigerung im Nahebereich von bereits bestehenden Pisten) unter Berücksichtigung des bereits bestehenden Schigebietes kein öffentliches Interesse.

Sohin ist der Bewilligungstatbestand des § 27 Abs. 1 lit. b TNSchG 1997 nicht erfüllt.

Gemäß § 27 Abs. 6 TNSchG 1997 war die beantragte Bewilligung für den Teilbereich der Errichtung der [REDACTED] daher zu versagen.

Die Kostenvorschreibung stützt sich auf die dort angeführten Gesetzesstellen.

Hinweis: Gemäß § 18 Abs. 3 TNSchG 1997 ist unter anderem für die Errichtung oder den Ausbau von Seilbahnen oder Schleppliften S 20 je Meter Trasse (lit. b) zu entrichten. Der Abgabeananspruch entsteht mit dem Eintritt der Rechtskraft des Bewilligungsbescheides, die Abgabe wird mit dem Beginn der Ausführung des betreffenden Vorhabens fällig.