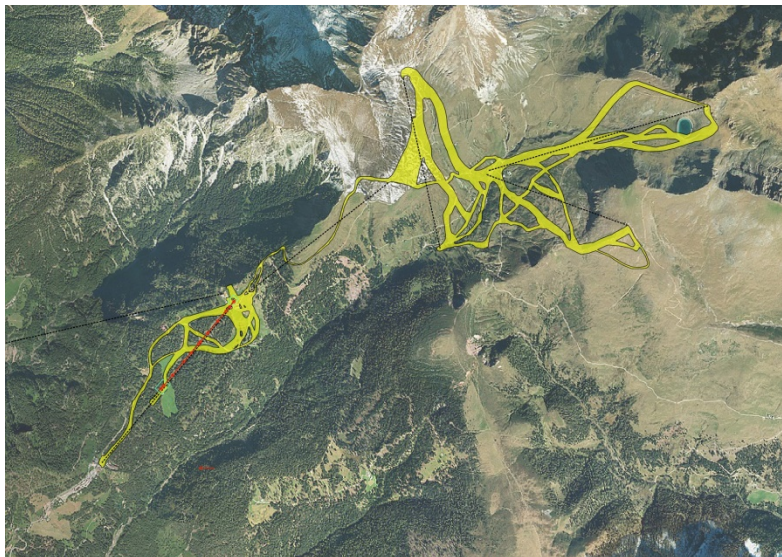


**AUTONOME PROVINZ BOZEN  
GEMEINDE HAFLING**

**UMWELTVORSTUDIE (SCREENING)  
LAUT ANHANG II A DER EU RICHTLINIE  
2011/92**

**ERNEUERUNG DES SESSELLIFTES „WALLPACH“ IM  
SKIGEBIET MERAN 2000**



**AUFTRAGGEBER**  
MERAN 2000 BERGBAHNEN AG  
39012 MERAN  
NAIFWEG 37  
TEL: 0473/234821  
E-MAIL: INFO@MERAN2000.COM

**AUFTRAGNEHMER**  
STEFAN GASSER  
39042 BRIXEN  
KÖSTLANSTRASSE 119A  
TEL: 0472/971052  
E-MAIL: INFO@UMWELT-GIS.IT

**AUSGEARBEITET**  
STEFAN GASSER

**UMWELT GIS**  
LANDSCHAFTSPLANUNG UND GEOINFORMATION  
PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA E GEOINFORMAZIONE

**DATUM**  
BRIXEN 12.04.2018

# Inhalt

1	Beschreibung des Projektes .....	3
1.1	Skizonenbewertung lt. Fachplan der Aufstiegsanlagen und Skipisten .....	3
1.2	Eintragung in das Register der Skipisten und Lifтанlagen .....	7
1.3	Vergleich des Bauvorhabens mit dem Bauleitplan und dem Landschaftsplan der Gemeinde Hafling .....	8
1.4	Grösse des Projektes .....	9
1.4.1	Zusammenfassung der technischen Hauptmerkmale .....	9
1.5	Kumulierung mit anderen Projekten .....	10
1.6	Nutzung der natürlichen Ressourcen .....	10
1.6.1	Boden .....	10
1.6.2	Wasser .....	11
1.6.3	Biologische Vielfalt .....	11
1.7	Abfallerzeugung .....	11
1.8	Umweltverschmutzung und Belästigungen .....	12
1.8.1	Verschmutzung von Wasser / Boden .....	12
1.9	Risiken schwerer Unfälle und/oder von Katastrophen, die für das betroffene Projekt relevant sind, Einschliesslich durch den Klimawandel bedingte Risiken .....	13
1.9.1	Unfälle .....	13
1.9.2	Katastrophen durch Naturgefahren .....	13
1.9.3	Durch den Klimawandel bedingte Risiken .....	15
1.10	Risiken für die menschliche Gesundheit (Wasserverunreinigung, Luftverschmutzung) .....	15
2	Standort des Projektes .....	16
2.1	Bestehende Landnutzung .....	17
2.2	Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebiets ...	17
2.3	Belastbarkeit der Natur unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete .....	17
2.3.1	Bergregionen .....	18
3	Merkmale der potenziellen Auswirkungen .....	18
3.1	Art und Ausmass der Auswirkungen (Geografisches Gebiet und Bevölkerung) .....	18
3.2	Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen .....	19
3.3	Schwere und Komplexität der Auswirkungen .....	19

3.4	Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen.....	20
3.5	Von den Auswirkungen betroffene Personen .....	20
3.6	Erwarteter Eintrittszeitpunkt, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen .....	21
3.7	Möglichkeit die Auswirkungen wirksam zu verringern .....	22
3.7.1	Boden und Untergrund .....	22
3.7.2	Flora.....	22
3.7.3	Fauna.....	22
3.7.4	Landschaft .....	22
4	Ausgleichsmassnahmen .....	23
5	Schlussfolgerung.....	23

Die Inhalte der Vorstudie lehnen sich an die Europäische Richtlinie 2011/92/EU ANHANG III an und wurden mit den Vorgaben des Amtes für Umweltverträglichkeit in Bozen abgeglichen  
[http://umwelt.provinz.bz.it/downloads/01\\_Inhalte\\_Vorstudie\\_Kriterien\\_Screening\\_2017\\_11\\_16.pdf](http://umwelt.provinz.bz.it/downloads/01_Inhalte_Vorstudie_Kriterien_Screening_2017_11_16.pdf)

## Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Verortung und Ausmaß des gegenständlichen Projektes im Skigebiet Meran 2000.....	3
Abbildung 2: Auszug aus dem Fachregister der Skipisten und Aufstiegsanlagen der Autonomen Provinz Bozen.....	8
Abbildung 3: Verortung des Eingriffsgebietes in Südtirol .....	16
Tabelle 1: Erwarteter Eintrittszeitpunkt, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen.....	21

# 1 BESCHREIBUNG DES PROJEKTES

Die Betreibergesellschaft *Meran 2000 Bergbahnen AG* beabsichtigt die Erneuerung des mittlerweile technisch veralteten 2er Sessellifts *Wallpach*, welcher neben der Umlaufbahn *Falzeben* u. a. die bestehenden Skipisten *Falzeben II*, *Falzeben I* und *Wallpach* bedient. Der bestehende Lift entspricht nicht mehr den heutigen Ansprüchen an Komfort und Förderleistung und soll aus diesem Grund durch einen zeitgemäßen, modernen Sessellift mit sechs Sitzplätzen und einer Förderleistung von max. 2.600 P/h bei Einsatz von 48 Sesseln, ersetzt werden. Bei dem gegenständlichen Projekt handelt es sich um eine reine Ersetzung der bestehenden Anlage. Sowohl der Verlauf der Trasse, als auch Länge (905,46 m) und Position von Berg- und Talstation bleiben im Wesentlichen unverändert.

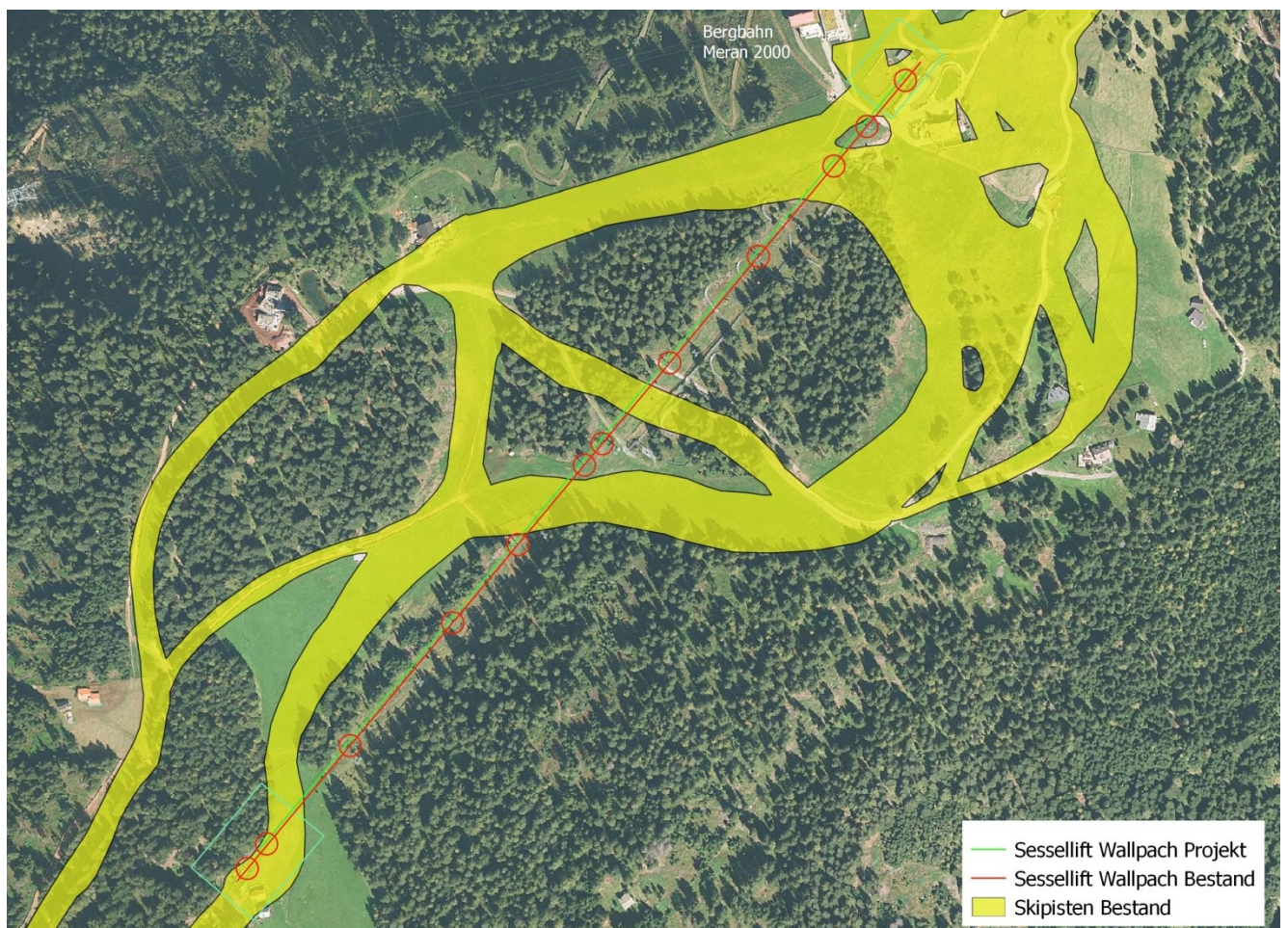
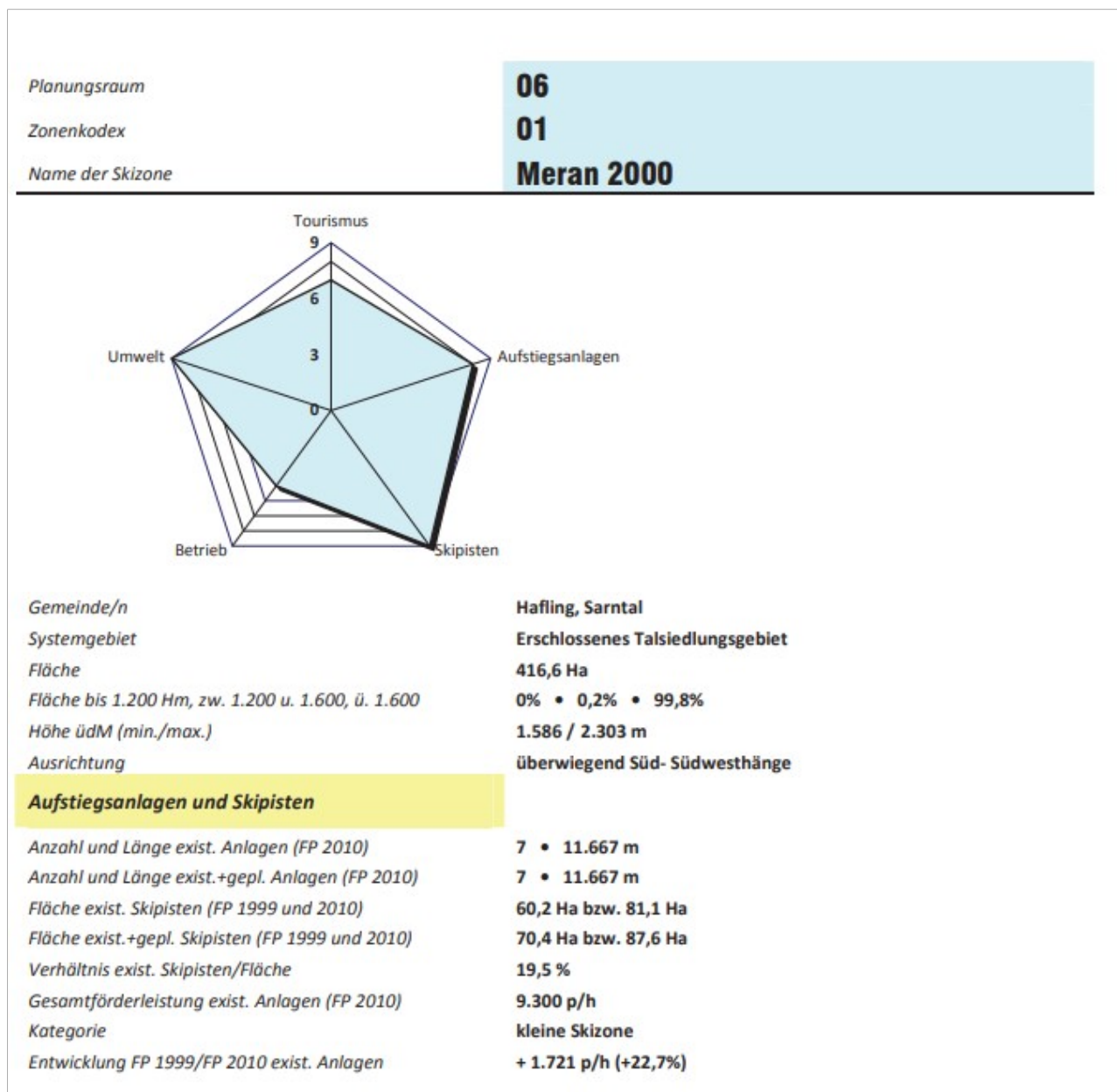


Abbildung 1: Verortung und Ausmaß des gegenständlichen Projektes im Skigebiet Meran 2000

## 1.1 SKIZONENBEWERTUNG LT. FACHPLAN DER AUFSTIEGSANLAGEN UND SKIPISTEN

Die Skizonen werden im neuen Fachplan der Aufstiegsanlagen und Skipisten anhand eines Kiviat-

Diagrammes bewertet. Dazu werden die einzelnen Teilbereiche anhand einer Ampeltabelle bewertet und diese Ergebnisse im Kiviat-Diagramm zusammengefasst. Es folgt der Auszug aus dem Fachplan.



<i>Entwicklung FP 1999/FP 2010 exist. Skipisten</i>	+ 20,9 Ha (+34,7%)
<i>Beförderte Personen 1988-2000-2011</i>	1.093.959 – 856.579 (-21,7%) – 1.719.208 (+57,2%)
<i>Auslastung WS 2011/2012</i>	21,4% (Rang 19 von 31)
<i>Attraktivität der Anlagen (Jahr 2012)</i>	77,9 (Rang 8 von 42)
<i>Skipistenvielfalt</i>	blau: 3 • rot: 4 • schwarz: 2
<i>Energieverbrauch pro Person (kW/h)</i>	1,74 (Rang 23 von 28)
<i>Anzahl Schneekanonen/ha Pistenfläche</i>	2,25 (Rang 2 von 31)
<i>Kapazität Speicherbecken/Beschneite Fläche (m³/ha)</i>	890,6 m³/ha (Rang 6 von 31)
<b>Natur, Landschaft, Umwelt</b>	
<i>Natura 2000</i>	nicht betroffen
<i>Naturparke</i>	nicht betroffen
<i>Nationalpark Stilfserjoch</i>	nicht betroffen
<i>UNESCO Gebiete</i>	nicht betroffen
<i>Biotope</i>	keine
<i>Naturdenkmäler</i>	keine
<i>Landschaftsschutzgebiete</i>	2 Gebiete mit besonderer landschaftlicher Bindung
<i>Gewässer</i>	10, u.a. „Sinichbach“, „St. Oswaldbach“, „Piffinger Quelle“
<i>Quellen</i>	64, davon 14 Trinkwasserquellen
<i>Speicherbecken</i>	1
<i>Gewässerschutz</i>	5 TWSG davon 3 der Zone II und 2 der Zone III
<i>Feuchtgebiete</i>	keine
<i>Wald gemäß Bauleitplan</i>	100,8 ha (24,2% der Skizone)
<i>Gebiete mit Denkmalschutz gemäß Bauleitplan</i>	keine
<b>Sozioökonomische Aspekte</b>	
<i>Konsortium</i>	Ortler Skiarena
<i>Rodelbahnen</i>	3 km
<i>Langlaufloipen</i>	3 Km
<i>Skischulen und Skilehrer</i>	1 – 38 (Meran 2000)
<i>Snowparks</i>	nein
<i>Kindereinrichtung/Skigarten</i>	ja
<i>Sonstige Einrichtungen</i>	Alpin Bob, Nachtskillauf
<i>Entfernung zur nächstgelegenen Skizone</i>	Vigil Joch (Lana) ca. 10 Km
<b>Gebiet gem. DLH 55/2007</b>	
<i>Einkommen</i>	Touristisch Entwickelt
<i>Bettenanzahl</i>	15.108 € (Jahr 2010, Gemeinde Hafling. Rang 28 von 116)
<i>Einwohner</i>	1.120 (WS 2010/2011, Gemeinde Hafling)
<i>Gemeindefläche</i>	740 (Jahr 2011, Gemeinde Hafling)
<i>Bevölkerungsdichte (Einwohner/Gemeindefläche)</i>	27,4 km²
<i>Bettendichte (Betten/Einwohner)</i>	27,0 Einw./Km² (Jahr 2011, Gemeinde Hafling)
<i>Beherbergungsdichte (Betten/Km²)</i>	1,51 (Jahr 2011, Gemeinde Hafling)
<i>Bettendichte (Skifahrer/Betten)</i>	40,9 (WS 2010/2011, Gemeinde Hafling)
<i>Bettenauslastung (Brutto)</i>	1.535 (WS 2010/2011, Meran2000/Gem. Hafling)
<i>Entwicklungstrend Betten</i>	44,0% (WS 2010/2011, Gemeinde Hafling)
<i>Entfernung zur nächsten Ausfahrt</i>	+119,8% (WS 2000/2001 und 2010/2011, Gemeinde Hafling)
<i>Entfernung zum nächsten Zugbahnhof</i>	Ca. 8,0 Km bis zur SS38 (Anschluss MeBo)
<i>Skipass-Preise</i>	Ca. 5,5 Km bis zum nächst gelegenen Bahnhof (Meran)
<i>Verkehrsberuhigung (potential)</i>	184,0 € (Wochenpass für Erwachsene in der Hauptsaison, ADAC SkiGuide 2013)
	trifft nicht zu

## 06.01 Meran 2000



### Eigenschaften, Entwicklungspotential und Schlussfolgerungen

Die Skizone Meran 2000 ist mit der 'neuen' Seilbahn sehr schnell quasi direkt von der Stadt zu erreichen. Einzugsgebiet und Bevölkerungspotential sind groß. Meran 2000 ist ein sehr familienfreundliches Skigebiet, das auch ein ausgewogenes Angebot an zusätzlichen Infrastrukturen bietet (Rodelpiste, Kinderland, Schneeschuhwandern, Skitour, etc.). Neben der lokalen Nachfrage spielt auch der Tourismus eine bedeutende Rolle: die Beherbergungsstrukturen von Meran, Schenna und Hafling sind sehr gut ausgebaut. Allerdings sind Meran und Schenna keine 'klassische' Destination für den Winterurlaub, so dass somit Vermarktungs- und Beherbergungspotential, insbesondere in Kombination mit Zusatzangeboten wie Therme, Kultur, etc., besteht. Die Pistenvielfalt ist ausgewogen, auch wenn die Skiverbindung mit der 'hinteren' Zone (Mittager, Kesselberg, St. Oswald) verbesserungswürdig ist. Verbesserenswert sind auch einzelne veraltete und langsame Aufstiegsanlagen. Problematisch waren die schneearmen Winter, sodass nicht immer alle Pisten geöffnet und trotz neuer Speicherbecken ausreichend Wasser für die Erzeugung von Kunstschnee vorhanden war. Andererseits ist die sonnige Skizone Meran 2000 insbesondere in den kalten Tagen eine beliebte Destination.

Angemessene Marketingmaßnahmen könnten unabhängig vom Skisport eine Nutzung der Zone in den Wintermonaten fördern. Die Bereiche Kesselberg, Mittager und die Talstation St. Oswald befinden sich in der Nähe von Landschaftsschutzgebieten. Diese sind bei neuen Projekten für Pisten und Aufstiegsanlagen zu berücksichtigen.

Trotz eines Speicherbeckens für die Erzeugung von Kunstschnee ist die Situation hinsichtlich der technischen Beschneidung nicht zufrieden stellend, da die Wasserressourcen knapp sind. In Anbetracht der möglichen Effekte des anstehenden Klimawandels und der Ausrichtung nach Süden ist eine Strategie zu erarbeiten, um auf nachhaltige Weise die notwendige Wassermenge für die technische Beschneidung zur Verfügung zu stellen.

Das Eingriffsgebiet liegt zur Gänze innerhalb der Skizone 06.01 MERAN 2000.

Der Fachplan zeigt auf, dass die Bereiche der Aufstiegsanlagen, Skipisten sowie Tourismus und Umwelt im Allgemeinen grundsätzlich als sehr hochwertig und angemessen ausgebaut anzusehen sind, wohingegen der Faktor Betrieb, welcher den Energieverbrauch, die Kapazität der Speicherbecken sowie die Schneekanonen beinhaltet weniger gut ausgebaut ist. Ebenfalls eine

gewisse Gefahr für den hochwertigen Betrieb stellen mehrere veraltete und Aufstiegsanlagen, wie die gegenständliche Anlage *Wallpach* dar, deren Ersetzung für die Wettbewerbsfähigkeit von zentraler Bedeutung ist. Die Thematik der skitechnischen Zusammenschlüsse ist für Meran 2000 nicht von Belang, da sich keine weiteren Skigebiete in der unmittelbaren Umgebung befinden. Insofern müssen Maßnahmen zur Qualitäts- und Attraktivitätssteigerung skigebietsintern erfolgen. Das Projekt zur Ersetzung des veralteten Sessellifts *Wallpach* stellt somit einen Punkt der internen, qualitativen Verbesserungen dar.

Der Bereich Umwelt, welcher anerkannte Schutzgebiete, sonstige geschützte Gebiete und Wald beinhaltet, wird im Fachplan hingegen gut bewertet. Es gibt zurzeit keine Konflikte mit bekannten Schutzgebieten oder -gütern. Die Waldfläche in der Skizone beträgt ca. 100,8 ha, was in etwa 24,4 % der Gesamtfläche entspricht. Weitere Einzelheiten und Daten sind dem vorangegangenen Auszug aus dem Fachplan zu entnehmen. Wie die SWOT-Analyse aufzeigt, wirkt das gegenständliche Projekt dem Punkt „*teilweise veraltete Aufstiegsanlagen*“ aus der Rubrik **Weaknesses** entgegen und trägt somit zur qualitativen Aufwertung des Skigebietes bei, ohne eine neuerliche Mehrbelastung für die Umwelt herbeizuführen.

## 1.2 EINTRAGUNG IN DAS REGISTER DER SKIPISTEN UND LIFTANLAGEN

Die Trasse der neuen Anlage weicht von Tal zu Berg nicht in einem relevanten Ausmaß von der bereits bestehenden Anlage *Wallpach* ab. Im Register der Skipisten und Aufstiegsanlagen der Autonomen Provinz Bozen ist der betreffende Lift eingetragen.



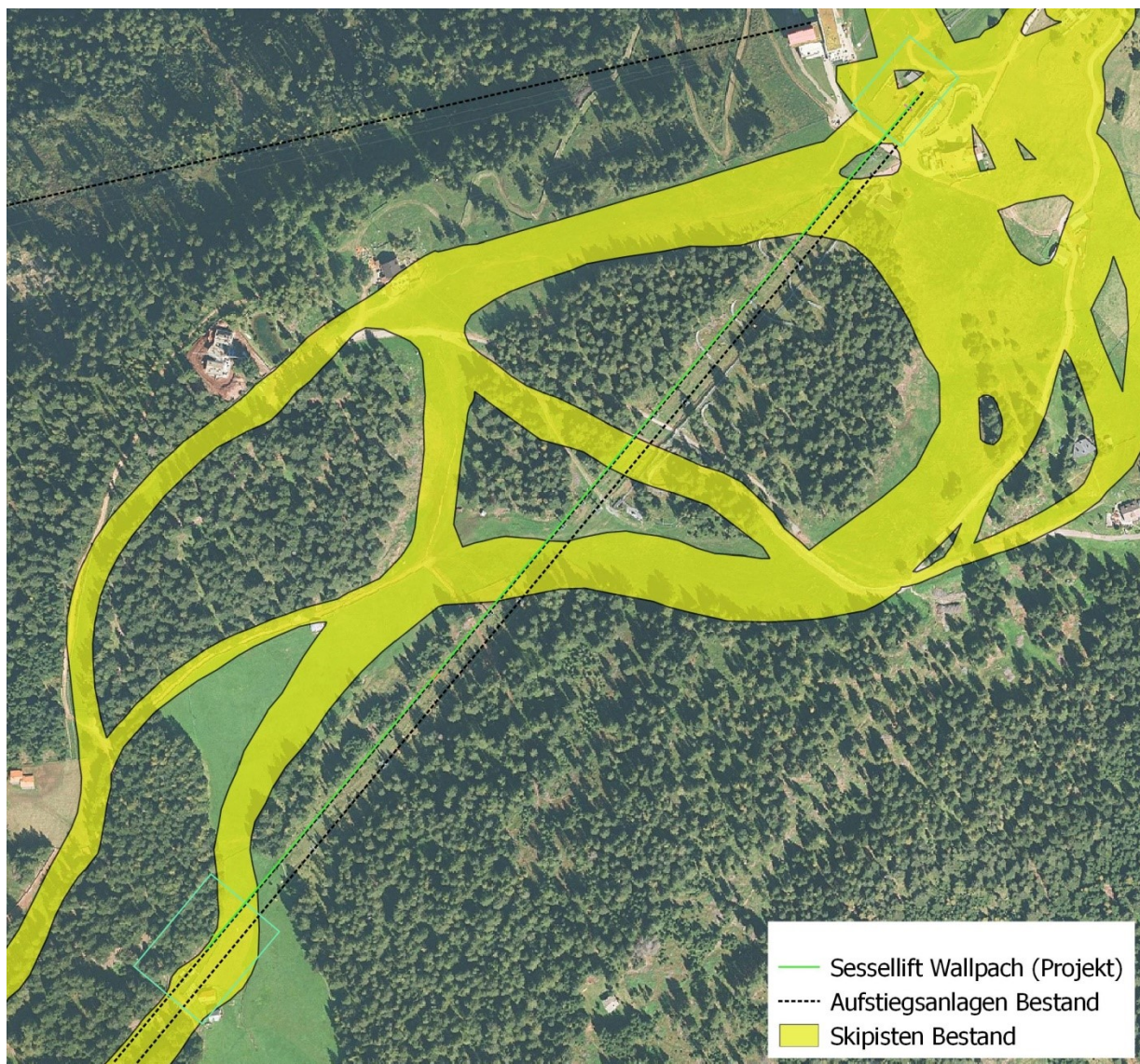


Abbildung 2: Auszug aus dem Fachregister der Skipisten und Aufstiegsanlagen der Autonomen Provinz Bozen

### 1.3 VERGLEICH DES BAUVORHABENS MIT DEM BAULEITPLAN UND DEM LANDSCHAFTSPLAN DER GEMEINDE HAFLING

#### Bauleitplan

Der Großteil des Eingriffsbereiches des Projektes liegt innerhalb der Flächenwidmung WALD, wobei keine flächigen Rodungen geplant sind, da die bestehende Trasse weiterhin verwendet wird. Der oberste Teil, sowie die Talstation liegen im Bereich der Flächenwidmung ALPINES GRÜNLAND.

#### Landschaftsplan

Das Projekt liegt innerhalb der Zonen WALD UND FLURGEHÖLZE und ALPINES GRÜN, WEIDEN UND FELSREGION. Es liegen keine Konflikte mit Schutzgütern oder -interessen vor.

## 1.4 GRÖSSE DES PROJEKTES

Das geplante Projekt sieht zusammenfassend folgende Arbeiten in der angeführten Abfolge vor:

- Abbruch des bestehenden ca. 905 m langen, fixgeklemmten 2er Sessellifts WALLPACH samt der bestehenden Linienstützen, Berg- sowie Talstation.
- Errichtung der neuen Talstation an der Position der bestehenden Talstation.
- Errichtung 9 neuer Linienstützen
- Errichtung der neuen Bergstation an der Position der bestehenden Station
- Fertigstellung des neuen automatisch kuppelbaren 6er Sessellifts WALLPACH (Förderleistung 2.200, bzw. max. 2.600 P/h bei  $v = 5,0$  m/s)

Das neue Landesgesetzes vom 13/10/2017, Nr. 17 sieht lt. Anhang A (Artikel 15 Absatz 2) vor, dass für Projekte laut Anhang IV zum 2. Teil des gesetzesvertretenden Dekretes vom 3. April 2006, Nr. 152, in geltender Fassung (Liftanlage mit einer Förderleistung von mehr als 1.800 P/h und Skipisten mit mehr als 5,0 ha oder 1,5 km Länge – Reduzierung der Schwellenwerte um 50 %, wenn das Projektgebiet in der forstlich-hydrogeologisch Vinkulierung-Zone liegt (Gebiete über 1.600 m. Mh) ein SCREENING-Verfahren zur Festlegung, ob für das Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss oder nicht, vor. Das vorliegende Projekt überschreitet bzgl. der geplanten Aufstiegsanlage WALLPACH mit einer Förderleistung von 2.200 bzw. max. 2.600 P/h klar den Grenzwert von 1.800 P/h, bzw. 900 P/h (Reduzierung um 50 %, da die Anlage über 1.600 m ü. d. M. liegt). Aus diesem Grund unterliegt das vorliegende Projekt dem SCREENING-Verfahren.

### 1.4.1 Zusammenfassung der technischen Hauptmerkmale

Die technischen Hauptmerkmale der geplanten, neuen Aufstiegsanlage WALLPACH sind:

- Talstation (Einstieg):	1.670,50 m ü.d.Mh.
- Bergstation (Antriebsstation):	1.905,00 m ü.d.Mh.
- Horizontale Länge:	870,00 m
- Höhenunterschied:	243,50 m
- Schräge Länge:	905,46 m
- Mittlere Neigung:	26,95 %
- Anzahl Stützen	9 Stk.
- Anzahl Fahrzeuge	48 Stk.
- Anzahl der Seilführungsrollen	122 Stk.
- Maximale Förderleistung:	2.600 Pers./Std.
- Maximale Fahrgeschwindigkeit mit Hauptantrieb	5,0 m/s
- Anzahl der Fahrgäste/Fahrzeug:	6 Pers.

- Abstand der Fahrzeuge auf der Linie:	49,10 m
- Maximale Fahrgeschwindigkeit mit Notantrieb	1,0 m/s
- Fahrtdauer in der Linie	3'01"
- Förderseildurchmesser	48 mm
- Drehrichtung der Anlage	im Uhrzeigersinn

Mit der Errichtung der neuen Liftanlage wird der derzeit bestehende fixgeklemmte 2er Sessellift WALLPACH zur Gänze abgebrochen.

## 1.5 KUMULIERUNG MIT ANDEREN PROJEKTEN

Keine Kumulierung mit anderen Projekten

## 1.6 NUTZUNG DER NATÜRLICHEN RESSOURCEN

Als zentrale, durch das gegenständliche Vorhaben beanspruchte natürliche Ressource darf der Boden, in Form der benötigten Flächen, gelten. Es soll an dieser Stelle bereits vorweggenommen werden, dass es zu keinem zusätzlichen Flächenverbrauch im Vergleich zur Ist-Situation kommt.

### 1.6.1 Boden

Der geplante 6er Sessellift WALLPACH weist genau wie die bestehende Anlage eine Länge von etwa 905 m (schräge Länge) auf und verläuft zur Gänze über bestehende Skipisten, bzw. entlang der bestehenden Liftrasse WALLPACH. Der zusätzliche Flächenverbrauch durch die neuen Strukturen, v. a. an der Berg- und Talstation ist unerheblich. Die Anzahl der Linienstützen reduziert sich von bislang 11 auf 9.

Bezüglich der geplanten Erdbewegungsarbeiten sei folgendes festgehalten:

Um die Stationsgebäude optimal ins Gelände zu integrieren und einen möglichst fließenden und schonenden Übergang zum anschließenden Gelände zu bewahren, sind in der Talstation ca. 9.838 m<sup>3</sup> an Aushub sowie ca. 3.639 m<sup>3</sup> an Aufschüttungs- bzw. Hinterfüllungsarbeiten, und in der Bergstation ca. 386 m<sup>3</sup> an Aushub sowie ca. 54 m<sup>3</sup> an Aufschüttungs-, bzw. Hinterfüllungsarbeiten erforderlich. Die Differenz von insgesamt 6.531 m<sup>3</sup> wird zur Gänze für die Modellierung der angrenzenden Pistenflächen verwendet sowie auf der GP 919 der KG Hafling (Besitzerin Kienzl Monika), südlich der Talstation ausgebracht.

Im Zuge der Neuerrichtung der Linienstützen kommt es lediglich zu geringfügigen Erdbewegungsarbeiten im Umfang von etwa 130 m<sup>3</sup>. Das gesamte Aushubmaterial wird vor Ort wieder verbaut.

Nach Abschluss der Arbeiten werden die Böschungsbereiche, sowie die von den Erdarbeiten betroffenen Flächen, bepflanzt bzw. mit ortstypischen und an die Höhenlage angepassten Grassamen begrünt.

Letztlich führt die Umsetzung des gegenständlichen Projektes zu keinen wesentlichen Veränderungen in Bezug auf den Faktor Boden, da es sich faktisch um keine Neu-Errichtung sondern um die Ersetzung bestehender Infrastrukturen handelt. Der zusätzliche Boden, bzw. Flächenverbrauch ist aus ökologischer Perspektive unerheblich.

### **1.6.2 Wasser**

Die Ressource „Wasser“ spielt im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Projekt keine Rolle.

### **1.6.3 Biologische Vielfalt**

Durch das projektierte Vorhaben müssen keine Waldflächen gerodet und auch sonst keine bestehenden, natürlichen oder naturnahen Lebensräume umgestaltet werden. Der überwiegende Teil der Trasse wird von Offenflächen der bestehenden Skipisten oder von der bestehenden Liftrasse, sowie von jener der Sommerrodelbahn eingenommen. Die ökologische Relevanz dieser anthropogen stark überprägten und genutzten Standorte als Lebensräume für Flora und Fauna ist von untergeordneter Bedeutung. Aufgrund der Position der Anlage im direkten Immissionsbereich des Skigebiets ist v. a. während der winterlichen Öffnungszeiten, sowie im Zuge der Beschneidung und Pistenpräparierung mit einer erheblichen Meidung des Gebietes durch Wildtiere zu rechnen. Kleinere Arten, wie Arthropoden oder auch Reptilien, welche derzeit unter den gebotenen Bedingungen im Untersuchungsgebiet vorkommen, werden sich nach Abschluss der Bauphase, mit sehr großer Wahrscheinlichkeit auch wieder einfinden. Da es sich lediglich um die Ersetzung einer bestehenden Struktur durch eine Gleichartige handelt, tritt keine wesentliche Veränderung der vorherrschenden Bedingungen ein. Die aktuelle Störwirkung wird weder erhöht, noch verringert.

## **1.7 ABFALLERZEUGUNG**

In puncto Abfallerzeugung ergeben sich keine nennenswerten Neuerungen im Vergleich zur Ist-Situation.

## 1.8 UMWELTVERSCHMUTZUNG UND BELÄSTIGUNGEN

Während der Bauphase kommt es durch den Einsatz entsprechender Baumaschinen zu einer temporären Mehrbelastung durch Lärm- und Schadstoffemission. Ebenso wirkt sich die Anwesenheit der Baustelle negativ auf das örtliche Landschaftsbild aus.

Die Betriebsphase stellt im Großen und Ganzen den Ausgangszustand wieder her. Anstatt eines 2er Sesselliftes quert nun ein 6er Sessellift den betreffenden Hang. Die Störwirkung der geplanten Anlage unterscheidet sich nicht von jener der bestehenden Strukturen. Geringe Emissionen fallen beim Betrieb des Notstromgenerators an (Verbrennungsmotoren), welche aber nur bei sehr seltenen Stromausfällen oder einmal bei einem größeren Antriebsschaden an der Anlage in Betrieb genommen werden müssen.

Die durch die Bauphase entstehende Lärmbelästigung an den Baustellen der Aufstiegsanlage ist zeitlich begrenzt und endet mit dem Abschluss der Bauarbeiten. Weder im Bereich der Berg- noch der Talstation befinden sich Wohnhäuser.

Dadurch sind auch die Auswirkungen des entstehenden Lärms auf die Umgebung und etwaige angrenzenden Wohnhäuser beim vorliegenden Projekt nicht relevant. In Bezug auf die Tierwelt stellt die Lärmbelastung durch die neue Anlage keine Veränderung im Vergleich zur Ausgangssituation dar.

### 1.8.1 Verschmutzung von Wasser / Boden

#### Wasserhaltung

Im Untersuchungsgebiet gibt es keinen permanenten, kanalisierten Wasserlauf oder Wasserabfluss. Der Abfluss erfolgt über zahlreiche Drainagegräben, die im Falle von Starkniederschlägen, bzw. im Zuge der Schneeschmelze als bevorzugte Wasserabflusskanäle fungieren. Im Zuge der Geländeerhebung wurden keinerlei lokale Wasserläufe erhoben.

#### Quellen und Feuchtzonen

Im Bereich des Untersuchungsgebietes gibt es Quellen.

Etwa 130 m oberhalb der bestehenden, bzw. geplanten Talstation befindet sich die Trinkwasserquelle *Wallpach 8*. Da es durch das gegenständliche Projekt zu keinen grundlegenden Änderungen kommt, ist mit keiner Beeinträchtigung der Quelle zu rechnen. Die Bauarbeiten an der nächstgelegenen Linienstütze, welche sich in einer Entfernung von lediglich 30 m befindet, haben mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Der Bereich östlich der Trasse ist als Trinkwasserschutzgebiet (Zone II und Zone III) ausgewiesen.

Der Eingriffsbereich ist nicht als Trinkwasserschutzgebiet ausgewiesen.

## 1.9 RISIKEN SCHWERER UNFÄLLE UND/ODER VON KATASTROPHEN, DIE FÜR DAS BETROFFENE PROJEKT RELEVANT SIND, EINSCHLIESSLICH DURCH DEN KLIMAWANDEL BEDINGTE RISIKEN

Dieser Punkt behandelt Risiken schwerer Unfälle und/oder von Katastrophen, die für das betroffene Projekt relevant sind, einschließlich solcher, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind.

### 1.9.1 Unfälle

Besondere Unfallrisiken in der **Bauphase** sind nicht zu erwarten, im Detail werden die Maßnahmen zur Unfallvermeidung durch die Sicherheitsplanung definiert. In der **Betriebsphase** sind keine besonderen Unfallrisiken zu erwarten, welche über das übliche Risiko von Skipisten und Aufstiegsanlagen hinausgehen.

### 1.9.2 Katastrophen durch Naturgefahren

Im Zuge der Voruntersuchungen wurde die neu geplante Trasse auf die geologische Machbarkeit hin geprüft.

#### Geologische Situation

Die geologischen Berichte der Dr. geol. Maria-Luise Gögl, betreffend die Errichtung der Aufstiegsanlage, befinden sich in den Anhängen zum Projekt.

#### Schlussfolgerungen aus dem Bericht:

Aus geologischer Sicht liegt das Untersuchungsgebiet innerhalb der Südalpinen Gesteinseinheiten, am NE-Ende der Bozner Quarzporphyrplattform, der im Bereich der höchsten Erhebungen (u.a. Piffinger Köpfl) von der Gröden Formation überlagert wird. Der Felsuntergrund im Untersuchungsgebiet baut sich aus Sand- und Siltsteinen der Gröden Formation auf, die oberflächlich teils durch eine tiefgreifende Verwitterungskruste gekennzeichnet sind. Diese Gesteine sind durch eine deutliche Bankung gekennzeichnet, die im Untersuchungsgebiet zumeist flach nach W einfällt (Einfallwinkel zwischen 5-10°). Die Mächtigkeit der Schichten liegt im dm-Bereich. Aufschlüsse des Felsuntergrunds gibt es teilweise entlang der Forststraßen und der Böschungen. Stellenweise ist er von geringmächtigen glazialen Ablagerungen überdeckt. Diese setzen sich generell aus Kies und Sand mit Geröllen in schluffiger Matrix zusammen. Diese Ablagerungen sind im Allgemeinen durch einen guten Verdichtungsgrad gekennzeichnet.

## **Lawinengefahr entlang der Trasse, Muren und Erdbebengefahr (entnommen aus dem geol. Bericht)**

Im Gefahrenzonenplan der Gemeinde Hafling, abrufbar über den Geobrowser der Autonomen Provinz und in der Folge als Auszug (Fig. 3) wiedergegeben, wurden die Bereich der Berg- und Talstation bereits untersucht und wurde folgendermaßen eingestuft:

### Massenbewegungen

Entsprechend des Massenbewegungskatasters IFFI und dem GeoBrowser der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol gibt es direkt im Untersuchungsgebiet keine bekannten Massenbewegungen.

Der Lokalausweis ergab Anzeichen von oberflächlichen Kriechbewegungen im Ursprungsbereich des Wallpachs, wobei diese allerdings durch den Einbau von Dränagen im Zuge des Skipistenbaus teilweise trocken gelegt wurden.

Das Untersuchungsgebiet liegt in einer Zone ohne Gefahr durch Massenbewegung (untersucht und nicht (H4-H2) gefährlich).

### Wassergefahren

Das Untersuchungsgebiet liegt in einer Zone ohne Wassergefahr (untersucht und nicht (H4-H2) gefährlich).

### Lawinen

Das Untersuchungsgebiet liegt in einer Zone ohne Lawinengefahr (untersucht und nicht (H4-H2) gefährlich). Auch für die Trasse selbst gibt es keine Gefahr durch Massenbewegungen, Wassergefahren und Lawinen.

## **Erklärung über nicht bestehende Erdbeben- und Lawinengefahr (Matthias Platzer)**

### Lawinengefahr

Ausgehend von den Aussagen des Auftraggebers sowie den Recherchen hinsichtlich dokumentierter Lawinenereignisse (Lawinenkataster und LGK) kann keine offensichtliche Lawinengefährdung festgestellt werden. Die Analysen hinsichtlich der lawinenrelevanten Hangneigungen ergaben ebenfalls keine potentielle Anbruchdisposition. Somit ist eine permanente Lawinengefährdung längs der Trasse auszuschließen.

### Muren- und Erdbebengefahr

Eine akute Erdbebengefahr entlang der Trasse wurde ebenso wie eine akute Murengefahr nicht erkannt. Das Gelände weist eine stabile und durchgehende Vegetationsdecke ohne nennenswerte Erosionserscheinungen auf. Anzeichen gravitativer Massenbewegungen, Anbrüche oder Ablagerungen rezenter Hangrutschungen oder Muren wurden ebenfalls nicht festgestellt. Ausgehend vom Gefahrenkataster im Hazardbrowser der Provinz Bozen sind entlang bzw. angrenzend an die

Trasse keine Rutschungen ausgewiesen. Der wasserführende Graben (A.130.30) im unteren Bereich der Trasse wird als ungefährlich für das Vorhaben eingestuft. Das entsprechende Einzugsgebiet ist zu klein, um Wildbachphänomene in Gang zu setzen, ebenso sind die Stützen außerhalb der Reichweite potentieller Gefahrenprozesse. Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass keine potentiell-langfristige Muren-, Erdbeben und Wildbachgefahr im Gebiet der geplanten, bzw. bestehenden Trasse vorherrscht.

### **1.9.3 Durch den Klimawandel bedingte Risiken**

Aufgrund des Klimawandels sind keine besonderen Risiken hinsichtlich des Gefahrenpotentials etwaiger Naturgefahren zu erwarten. Vielmehr bedroht der Klimawandel die Schnee- und Temperatursicherheit im Winter und damit die Aufrechterhaltung eines rentablen Winterbetriebes. Die zunehmende Unsicherheit der natürlichen Schneelage v. a. zu Beginn der Saison drängt die Betreiber der Skigebiete zur Einrichtung einer flächendeckenden, künstlichen Beschneigung, bzw. zur Speicherung entsprechender benötigter Wassermengen. Dieser Umstand wirkt sich im Skigebiet *Meran 2000* aufgrund der süd- bis südwestlichen Ausrichtung der meisten Skipisten besonders brisant aus. Das gegenständliche Projekt hat in diesem Kontext allerdings keine Auswirkungen.

## **1.10 RISIKEN FÜR DIE MENSCHLICHE GESUNDHEIT (WASSERVERUNREINIGUNG, LUFTVERSCHMUTZUNG)**

Siehe vorangegangenes Kapitel 1.5 *Umweltverschmutzung und Belästigung*.



## 2 STANDORT DES PROJEKTES

Das geplante Projekt zur Ersetzung der bestehenden Aufstiegsanlage *Wallpach* soll im Skigebiet *Meran 2000*, östlich oberhalb von Meran, bzw. Hafling, umgesetzt werden. Der bestehende, mittlerweile veraltete 2er Sessellift mit einer Länge von ca. 905 m soll abgebrochen und durch einen modernen, automatisch kuppelbaren 6er Sessellift mit einer Förderleistung von max. 2.600 P/h bei einer Fahrtgeschwindigkeit von 5,0 m/s ersetzt werden. Sowohl Berg- als auch Talstation verbleiben an der aktuellen Position, werden allerdings ebenfalls abgebrochen und neu errichtet. Die Erneuerung der betreffenden Aufstiegsanlage stellt eine notwendige Investition dar um im Hinblick auf die Attraktivität des Skigebietes für Wintersportler im Vergleich zur regionalen und überregionalen Konkurrenz wettbewerbsfähig zu bleiben.



Abbildung 3: Verortung des Eingriffsgebietes in Südtirol

## 2.1 BESTEHENDE LANDNUTZUNG

Der betreffende Bereich wird aktuell zum überwiegenden Teil von bestehenden Pistenflächen (Wiese, Weide, Zwerggesellschaft etc.) sowie von der Bestandstrasse, welche durch lichten Fichtenwald verläuft, eingenommen. Im oberen Bereich quert der Lift überdies die Trasse der Sommerrodelbahn.

## 2.2 REICHTUM, QUALITÄT UND REGENERATIONSFÄHIGKEIT DER NATÜRLICHEN RESSOURCEN DES GEBIETS

Das Gesamtgebiet rund um den Eingriffsbereich verfügt über ein reiches Restangebot an Naturräumen, welche vom Menschen kaum oder allenfalls geringfügig beeinträchtigt werden. In Relation dazu wirken sich die durch das Projekt umgestalteten Flächen ökologisch kaum nennenswert aus. In diesem Zusammenhang sei neuerlich darauf verwiesen, dass es sich um ein Projekt zur Erneuerung bestehender Strukturen handelt. Es kommt demnach zu keiner geringfügigen Beeinträchtigung bislang unberührter Wald- oder Offenengebiete. Generell verfügt das Umland des Projektgebietes über ausgedehnte naturnahe und natürliche Lebensräume von hoher ökologischer Qualität und Wertigkeit mit einer hohen Regenerationsfähigkeit. Dies spielt v. a. im Hinblick auf die Eignung als Habitat für Wildtiere eine entscheidende Rolle.

Zusammenfassend kann demnach festgehalten werden, dass Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressource des Gebietes durch die Umsetzung des projektierten Bauvorhabens keine gravierenden, nachhaltig negativen Veränderungen, in Vergleich zum Ausgangszustand erfahren.

## 2.3 BELASTBARKEIT DER NATUR UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG FOLGENDER GEBIETE

*Feuchtgebiet, ufernahe Gebiete, Flussmündungen, Bergregionen, Waldgebiete, Naturparks, Naturreserve, Natur 2000 Gebiete, Gebiete wo Qualitätsnormen nicht eingehalten werden, Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, historisch, kulturell oder archäologisch bedeutende Landschaften und Stätten*

Folgende Gebiete befinden sich im erweiterten Einflussgebiet des gegenständlichen Projektes:

- Bergregionen

### 2.3.1 Bergregionen

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Bereich der Waldgrenze zwischen ca. 1.600 und 2.000 m ü. D. M. am südwestlich ausgerichteten Berghang unterhalb des Ifinger und oberhalb der Lokalität Falzeben und kann somit als eingebettet in eine Bergregion bezeichnet werden. Tatsächlich handelt es sich beim Projektgebiet um ein seit langem bestehendes Skigebiet, dessen Erscheinung neben subalpinen bis alpinen Formen v. a. durch skitechnische Infrastrukturen geprägt ist. Dies gilt auch für den direkten Eingriffsbereich im westlichen Teil des großen Skigebietes. Wie bereits mehrmals erwähnt, kommt es durch die Realisierung des Projektes zu keiner nennenswerten Wesensveränderung des betreffenden Bereiches. Der derzeitige Charakter der Bergregion als intensiv genutztes und sommerlich wie winterlich hoch frequentiertes Ski- und Wandergebiet bleibt ohne grundsätzliche Änderungen bestehen.

## 3 MERKMALE DER POTENZIELLEN AUSWIRKUNGEN

Die Merkmale der potentiellen Auswirkungen werden nachfolgend anhand der genannten Eingriffstypen, Errichtung zweier neuer Liftstationen sowie Errichtung 9 neuer Linienstützen.

### 3.1 ART UND AUSMASS DER AUSWIRKUNGEN (GEOGRAFISCHES GEBIET UND BEVÖLKERUNG)

#### **Rodung von Waldflächen und Umwandlung in offene Wiesen**

Es kommt zu keiner relevanten Zunahme der Rodungsfläche durch das gegenständliche Projekt.

#### **Errichtung zweier neuer Liftstationen**

- Errichtung neuer technischer Baukörper im hochmontanen, bzw. subalpinen Bereich an Stelle der bestehenden Strukturen
- Erneuerung von winterlichen Störquellen (Lärm- und Lichtemission - Keine Veränderung im Vergleich zum Ausgangszustand)

#### **Errichtung eines neuen Sessellifts**

- Erneuerung eines Flughindernisses für Vögel
- Gleichbleibende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Liftanlage (Keine nennenswerte Veränderung im Vergleich zum Ausgangszustand)

### 3.2 GRENZÜBERSCHREITENDER CHARAKTER DER AUSWIRKUNGEN

Es sind keine grenzüberschreitenden Auswirkungen des gegenständlichen Projektes zu erwarten.

### 3.3 SCHWERE UND KOMPLEXITÄT DER AUSWIRKUNGEN

In Bezug auf ihre Schwere und Komplexität, werden jene Auswirkungen, deren Eintreten als wahrscheinlich bis sehr wahrscheinlich eingestuft wurden nachfolgend einzeln hervorgehoben und in entsprechender Weise analysiert.

#### **Errichtung neuer technischer Baukörper im hochmontanen, bzw. subalpinen Bereich**

Tritt im Falle der Errichtung der geplanten Stationen auf. Das örtliche Landschaftsbild wird neben der umgebenden Bergkulisse von den Strukturen des Skigebietes bestimmt. Insofern stellen die geplanten Stationen keine neuen baulichen Eingriffe dar und fügen sich in das bestehende Bild des Skigebietes ein. In der Regel werden derartige Bauwerke von Besuchern auch als integraler Bestandteil des Skigebietes wahrgenommen und v. a. im wintersportlichen Kontext kaum als störend empfunden. Es werden keine neuen Bauwerke an bislang unbebauten Stellen errichtet.

#### **Schaffung von winterlichen Störquellen (Lärm- und Lichtemission)**

Tritt an den Stationen der geplanten Kabinenbahn auf. Der winterliche Betrieb des Lifts und somit die Lärmemission beschränkt sich auf die Öffnungszeiten der Bahn, welche nicht mit dem Aktivitätsrhythmus der Wildtiere korrelieren. Demgegenüber steht die nächtliche Beschneigung und Präparation der umgebenden Pistenfläche, von welchen eine erhebliche Störwirkung für die Tierwelt ausgeht. Aufgrund der Lage der Eingriffsfläche im direkten Immissionsbereich des bestehenden Skigebietes, kann allerdings davon ausgegangen werden, dass das nahe Umfeld von den Tieren v. a. im Winter bereits gemieden wird, da die Tiere während dieser Zeit jeden unnötigen Energieaufwand zu vermeiden suchen.

Die Störwirkung wird durch das Projekt in keinem nennenswerten Ausmaß erhöht.

#### **Erneuerung eines Flughindernisses für Vögel**

Tritt entlang der Trasse der bestehenden wie neuen Aufstiegsanlage auf. Allen voran die Stahlseile des Lifts können für Vögel, v. a. an Tagen mit schlechter Sicht (Nebel, Regen, Schneefall usw.) einen erheblichen Risikofaktor darstellen. Es tritt keine Veränderung im Vergleich zur Ist-Situation ein.

#### **Beeinträchtigung des Landschaftsbildes**

Tritt entlang der Trasse des neuen Sessellifts auf. Liftpfeiler, Stahlseile und bei Betrieb der Bahn auch die Sessel selbst stellen erhebliche, da meist weitum sichtbare Elemente in der Landschaft dar. Als technische Infrastrukturen stören sie das von vielen erholungssuchenden Menschen gewünschte oder gesuchte natürliche oder naturnahe Landschaftsbild. Im Kontext des Skigebiets werden die betreffenden Strukturen aber, v. a. während der Wintersaison meist als zugehöriger Bestandteil

wahrgenommen und nur selten als störend empfunden. Demgegenüber stören sich in der Regel im Sommer weit mehr Menschen an der Anwesenheit der Strukturen. Generell stellt die Errichtung der geplanten Bahn keine Neuerung für das Gebiet dar, wenngleich die Dimension des Bauwerkes im betreffenden Hang die Ausmaße der ersetzten Bestandsanlagen leicht überschreitet.

### 3.4 WAHRSCHEINLICHKEIT VON AUSWIRKUNGEN

Alle vorab angeführten Auswirkungen müssen hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit mit den Attributen *wahrscheinlich* bis *sehr wahrscheinlich* charakterisiert werden.

Auswirkungen deren Auftreten als *unwahrscheinlich* gilt, wurden nicht berücksichtigt.

### 3.5 VON DEN AUSWIRKUNGEN BETROFFENE PERSONEN

Folgende Personengruppen sind vom gegenständlichen Projekt entweder direkt oder indirekt betroffen:

- Wintergäste (Wintersportler)
- Sommergäste

#### **Wintergäste (Wintersportler)**

Einheimische wie Gäste profitieren im Winter von der komfortablen, modernen Aufstiegsanlage sofern ihr primäres Anliegen der Wintersport im Skigebiet *Meran 2000* ist. Im Zusammenhang mit anderen winterlichen Freizeitaktivitäten wie z. B. Schneeschuhwandern oder Skitouren stehen andere Prioritäten im Fokus, wobei dabei in der Regel auch andere Ziele und Routen aufgesucht werden und das Kernskigebiet nicht besucht wird.

#### **Sommergäste**

Im Hinblick auf den sommerlichen Betrieb im Skigebiet stellen die geplanten Strukturen eine gewisse landschaftliche Beeinträchtigung dar, welche sich grundsätzlich aber nicht von der bestehenden Situation unterscheidet.

### 3.6 ERWARTETER EINTRITTSZEITPUNKT, DAUER, HÄUFIGKEIT UND REVERSIBILITÄT DER AUSWIRKUNGEN

Die vorab beschriebenen Auswirkungen können im Hinblick auf Eintrittszeitpunkt, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität unterschieden werden.

Auswirkung	Erw. Eintrittszeitpunkt	Dauer	Häufigkeit	Reversibilität
Errichtung neuer technischer Baukörper im hochmontanen, bzw. subalpinen Bereich	Entspricht Ausgangssituation	Nachhaltig	k. A.	Bedingt
Schaffung von winterlichen Störquellen (Lärm- und Lichtemission)	Entspricht Ausgangssituation	Temporär (Saisonal-Winter)	Wiederholt	k. A.
Erneuerung eines Flughindernisses für Vögel	Entspricht Ausgangssituation	Nachhaltig	k. A.	Bedingt
Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch neue Aufstiegsanlagen	Entspricht Ausgangszustand / Ab Bauphase	Nachhaltig	k. A.	Bedingt

Tabelle 1: Erwarteter Eintrittszeitpunkt, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen

### 3.7 MÖGLICHKEIT DIE AUSWIRKUNGEN WIRKSAM ZU VERRINGERN

Um die Tragweite der beschriebenen Auswirkungen so gering als möglich zu halten, können verschiedene mildernde Maßnahmen getroffen werden.

#### 3.7.1 Boden und Untergrund

- Alle geplanten Stützstrukturen müssen tief in den Untergrund eingebaut werden, um die Stabilität der Aufschüttungen zu garantieren.
- Bei der Erstellung von provisorischen Zufahrtsstraßen muss am Ende der Arbeiten der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt werden.
- Die Aushübe für die Verlegung der Wasser-, Elektro- und sonstigen Leitungen haben zeitgleich mit den restlichen Arbeiten zu erfolgen.
- Eventuelle Grabenaushübe sollen so durchgeführt werden, dass unmittelbar nach Verlegung der Leitungen, diese sobald wie möglich zugeschüttet werden können, um eine eventuelle Erosionsgefahr bei starken Regenfällen zu verhindern. Das Gelände muss in angemessener Weise systemiert werden.

#### 3.7.2 Flora

Es sind keine Milderungsmaßnahmen notwendig

#### 3.7.3 Fauna

- **Tafeln zur Sensibilisierung der Wintersportler/Erholungssuchenden**  
An strategisch günstigen Standpunkten könnten Tafeln zur Sensibilisierung der Erholungssuchenden angebracht werden. Diese sollen über die Bedürfnisse der Wildtiere im Winter informieren und Abfahrten abseits der markierten Pisten verhindern.

#### 3.7.4 Landschaft

- Form, Farbe und Konstruktion von Infrastrukturen sollte so gewählt werden, dass sie keine gravierenden Eingriffe in die natürliche Landschaft darstellen. Zudem sollen ortstypische Materialien verwendet werden (Siehe Technischer Bericht Kap. 13.1.1).

## 4 AUSGLEICHSMASSNAHMEN

Für das gegenständliche Projekt werden keine ökologischen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, da keine neuen Beeinträchtigungen entstehen.

## 5 SCHLUSSFOLGERUNG

Zusammenfassend kann ausgesagt werden,

- dass die alte Liftrasse durch eine neue ersetzt wird
- dass sowohl Berg-, als auch Talstation abgebrochen und neu errichtet werden
- dass keine neuen Störquellen oder Beeinträchtigungen für das lokale Ökosystem entstehen
- der betrachtete Eingriffsbereich innerhalb einer bestehenden Skizone und an der Position einer bestehenden skitechnischen Infrastruktur des gleichen Typs liegt (Ersetzung)

In Summe ergeben sich keine Veränderungen innerhalb einer bereits genutzten Skizone, wo sich die Wildtiere bereits an die Störungen gewöhnt haben, oder das Gebiet schon seit Inbetriebnahme meiden und die landschaftlichen Veränderungen nach außen hin kaum wahrgenommen werden, da das gesamte Umfeld durch die skitechnische Erschließung bereits verändert wurde und keine neue Struktur dazukommt.