



Amt der Tiroler Landesregierung

**Abteilung Umweltschutz
Rechtliche Angelegenheiten**

Mag. Franz Schett

Telefon +43(0)512/508-3451

Fax +43(0)512/508-3455

umweltschutz@tirol.gv.at

DVR:0059463

UID: ATU36970505

**Bergbahn AG Kitzbühel, Kitzbühel;
10 EUB Maierl und 8 SB Ochsalm samt Pistenbaumaßnahmen –
Verfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000**

Geschäftszahl U-5229/

Innsbruck, 26.05.2010

BESCHEID

Die Bergbahn AG Kitzbühel, Hahnenkammstraße 1a, 6370 Kitzbühel, plant die Errichtung der 10 EUB Maierl und der 8 SB Ochsalm samt Pistenbaumaßnahmen im Gemeindegebiet von Kirchberg i.T.. Hinsichtlich dieser Projekte wurde bereits um die naturschutzrechtliche Genehmigung angesucht und wurden zu den Geschäftszahlen U-14.369 (10 EUB Maierl) und U-14.319 (8 SB Ochsalm) detaillierte Projektsunterlagen vorgelegt.

Mit Eingabe vom 14.04.2010 hat die Bergbahn AG Kitzbühel, vertreten durch die Schönherr Rechtsanwälte GmbH, Tuchlauben 17, 1014 Wien, die Feststellung beantragt, dass für die betreffenden Projekte keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 87/2009, durchzuführen ist.

SPRUCH:

Die Tiroler Landesregierung als UVP-Behörde I. Instanz gemäß § 39 Abs. 1 UVP-G 2000 entscheidet über diesen Antrag der Bergbahn AG Kitzbühel, vertreten durch die Schönherr Rechtsanwälte GmbH, Tuchlauben 17, 1014 Wien, wie folgt:

Es wird **festgestellt**, dass für das Vorhaben „10 EUB Maierl und 8 SB Ochsalm samt Pistenbaumaßnahmen“ im Gemeindegebiet von Kirchberg i. T. (Ausführung laut den zur Geschäftszahl U-14.369 mit Eingabe vom 09.04.2010 vorgelegten Unterlagen und den zur Geschäftszahl U-14.319

vorgelegten Unterlagen in der mit Eingabe vom 09.04.2010 modifizierten Fassung) **keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen** ist.

Rechtsgrundlagen:

§ 3 Abs. 7 i.V.m. § 3a und Anhang 1 Ziff. 12 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 87/2009

Verfahrenskosten

Die Verwaltungsabgabe für die bescheidmäßige Feststellung wird gemäß § 1 Abs. 1 der Landes-Verwaltungsabgabenverordnung 2007, LGBl. Nr. 30/2007, zuletzt geändert durch LGBl. Nr. 118/2009, mit **EUR 15,00** festgesetzt (TP 2).

Gemäß § 78 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 135/2009, ist der genannte Betrag von der Antragstellerin binnen 2 Wochen ab Zustellung dieses Bescheides mittels Erlagscheins einzuzahlen.

Hinweis:

Nach dem Gebührengesetz 1957, BGBl. Nr. 267/1957, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 9/2010, sind der UVP-Feststellungsantrag und die dazu vorgelegten Unterlagen wie folgt zu vergebühren:

Antrag:	EUR	13,20	(§ 14 TP 6 Abs. 1 Gebührengesetz 1957)
Beilagen (einfach):	EUR	21,60	(§ 14 TP 5 Abs. 1 Gebührengesetz 1957)
Summe:	EUR	34,80	

Der Gesamtgebührenbetrag von **EUR 34,80** ist binnen zwei Wochen ab Zustellung des Bescheides mittels Zahlscheines an das Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Umweltschutz, zu überweisen.

RECHTSMITTELBELEHRUNG:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von vier Wochen ab der Zustellung das Rechtsmittel der Berufung bei der Tiroler Landesregierung (Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Umweltschutz, Landhaus 1, Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6010 Innsbruck) eingebracht werden (§ 40 Abs. 1 und 2 UVP-G 2000).

Die Berufung ist schriftlich, telegraphisch, mit Telefax, im Wege automationsunterstützter Datenübertragung oder in einer anderen technisch möglichen Weise einzubringen. Sie können die Berufung gegen diesen Bescheid auch mit unseren Online-Formularen rechtswirksam einbringen, die Sie unter www.tirol.gv.at/formulare finden.

Die Berufung hat den Bescheid zu bezeichnen, gegen den sie sich richtet, und einen begründeten Berufungsantrag zu enthalten.

BEGRÜNDUNG:

1. Verfahrensablauf:

Die Bergbahn AG Kitzbühel, Hahnenkammstraße 1a, 6370 Kitzbühel, beabsichtigt die Errichtung der Seilbahnanlagen 10 EUB Maierl und 8 SB Ochsalm samt Pistenbaumaßnahmen. Für die betreffenden Maßnahmen wurden auch naturschutzrechtliche Genehmigungsanträge gestellt und zu den Geschäftszahlen U-14.369 (10 EUB Maierl) und U-14.319 (8 SB Ochsalm) detaillierte Projektunterlagen vorgelegt.

Mit Eingabe vom 14.04.2010 hat die Bergbahn AG Kitzbühel, vertreten durch die Schönherr Rechtsanwältinnen GmbH, Tuchlauben 17, 1014 Wien, die Feststellung beantragt, dass für die betreffenden Projekte keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist. Begründend hat die Antragstellerin im Wesentlichen ausgeführt, dass die Projekte 10 EUB Maierl und 8 SB Ochsalm aufgrund des räumlichen und sachlichen Zusammenhanges als ein Vorhaben im Sinne des UVP-G 2000 angesehen werden könnten. Dieses würde zu Flächeninanspruchnahmen mit Geländeänderungen im Ausmaß von insgesamt mehr als 5 ha (25% des Schwellenwertes) führen. Das Vorhaben stehe mit anderen Vorhaben iSd Anhanges 1 Ziff. 12 UVP-G (Pistenbau und Bau von Aufstiegshilfen), welche innerhalb der letzten 5 Jahre genehmigt wurden, in einem räumlichen Zusammenhang. Daraus würden sich insgesamt Flächeninanspruchnahmen mit Geländeänderungen von mehr als 20 ha (Schwellenwert) ergeben. Es sei daher gemäß § 3a Abs. 6 UVP-G 2000 zu prüfen, ob aufgrund einer Kumulierung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Kumulative Auswirkungen seien vorliegend allenfalls hinsichtlich Verkehr, Landschaftsbild und Tierökologie denkbar. Diesbezüglich seien kumulative (negative) Effekte allerdings auszuschließen und sei eine UVP-Pflicht daher zu verneinen. Sofern man das Schigebiet Kirchberg mit dem Schigebiet Kitzbühel als Einheit ansehe, was bezweifelt werde, käme auch eine Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. § 3a Abs. 5 UVP-G 2000 in Betracht. Aber auch eine solche Prüfung führe zum gleichen Ergebnis, weil durch die Änderung (Errichtung der 10 EUB Maierl und der 8 SB Ochsalm) mit keinen erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 zu rechnen sei.

Aufgrund dieses Antrages wurde seitens der Tiroler Landesregierung als UVP-Behörde I. Instanz ein Ermittlungsverfahren durchgeführt. In diesem wurden Stellungnahmen eines naturkundlichen, emissionstechnischen, immissionstechnischen, landwirtschaftlichen, geologischen/hydrogeologischen, forstfachlichen, verkehrstechnischen und wasserfachtechnischen Amtssachverständigen sowie die Stellungnahme eines Amtssachverständigen für Wildbach- und Lawinenverbauung eingeholt.

Die wesentlichen Ermittlungsergebnisse wurden dem Landesumweltanwalt, der Gemeinde Kirchberg i. T., der Bezirkshauptmannschaft Kitzbühel, dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft mit der Gelegenheit zur Stellungnahme übermittelt. Weiters wurde dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan die Möglichkeit eingeräumt, sich zum Feststellungsantrag der Bergbahn AG Kitzbühel zu äußern.

Der Landesumweltanwalt von Tirol hat in seiner schriftlichen Stellungnahme vom 17.05.2010 im Wesentlichen vorgebracht, dass laut den Ausführungen des forstfachlichen Amtssachverständigen die durch dauernde Rodungsmaßnahmen bewirkten Beeinträchtigungen der Schutzgüter nach TNSchG 2005 nicht vollständig durch Wiederaufforstung der aufgelassenen Liftrassen ausgeglichen werden könnten. Zudem ergebe sich zusammen mit den innerhalb der letzten 5 Jahre genehmigten bzw. errichteten Liften und Pisten für das beantragte Vorhaben eine Flächeninanspruchnahme von insgesamt über 20 ha. Ob

diesbezüglich ein räumlicher Zusammenhang bestehe und inwiefern die zu erwartenden Beeinträchtigungen effektiv keine kumulativen Wirkungen in Bezug auf bestehende Projekte hätten, wie in den eingeholten Stellungnahmen wiederholt vorgebracht werde, sei von der Behörde im Rahmen des Feststellungsverfahrens abschließend zu prüfen und zu klären.

Von den sonstigen Parteien und auch vom wasserwirtschaftlichen Planungsorgan wurden keine Stellungnahmen abgegeben.

2. Sachverhalt:

Sachverhaltsfeststellungen:

Die Bergbahn AG Kitzbühel plant als Ersatz für die beiden Lifte Maierl I und II die Errichtung der kuppelbaren 10 EUB Maierl. Weiters ist geplant, den bestehenden Doppelsessellift Maierl III durch die 8 SB Ochsalm zu ersetzen.

Projekt 10 EUB Maierl:

Ausgangssituation:

Der bestehende Anlage „Doppelsessellift Maierl I“ liegt im Gemeindegebiet Kirchberg i.T. und führt im Bereich „Röhrmoos“ vom Spertental in Richtung Ehrenbachhöhe bis in die Nähe des Gasthofes „Maierl“. Weiter führte die Anlage „Doppelsessellift Maierl II“ bis auf eine Seehöhe von ca. 1.560 m. Da der „Doppelsessellift Maierl II“ bereits 2008 stillgelegt worden ist, ist derzeit die weitere Bergfahrt nur über die Verbindungspiste zur Fleckalmbahn möglich.

Die Anlage hat eine sehr attraktive und beschneite Wiederholerpiste (blaue Piste Nr. 26 - Kaser). Diese Piste führt von der Ehrenbachhöhe bis zur Talstation des Doppelsesselliftes Maierl I und auch zur Fleckalmbahn.

Die bestehende Anlage wurde 1967 errichtet.

Die Förderleistung der Doppelsesselliftanlage liegt bei 800 P/h und reicht für die modernen Gästeansprüche und für die attraktive Piste nicht aus.

Projektbeschreibung:

Die Anlage 10 EUB (10-er Kabinenbahn) Maierl soll die Anlagen Doppelsessellift Maierl I und den aufgelassenen Doppelsessellift Maierl II ersetzen. Die Trasse soll von der bestehenden Talstation Maierl I geradlinig bis zur abgetragenen Bergstation Maierl II führen.

Talstation:

Die Talstation soll an selber Position wie die bestehende Talstation Maierl I auf einer Seehöhe von ca. 880 m errichtet werden. Die im Untergeschoss der Talstation Maierl I angeordnete Pumpstation der Schneesanlage „Röhrmoos“ und auch die Trafostation sollen bestehen bleiben. Der derzeitige Kassaräum soll als Raum für das Schneipersonal genutzt werden. Im neuen Untergeschoss sollen alle Infrastruktur-Räumlichkeiten, wie Kassenraum, Archiv, Safe, Personal-WC, öffentl. WC, Trockenraum, Erste-Hilfe-Raum, Aufenthaltsraum und Technikraum, untergebracht werden. Eine Stiege und ein Aufzug führen zum Einstiegsniveau der Bahn. Weiters sollen im Untergeschoss zwei Pistengerätegaragen und eine PKW-

Garage situiert werden. Im Erdgeschoss ist ein direkter Zugang von der Piste zur Bahn möglich. Der notwendige Bahnhof für die Kabinen soll über den Pistengerätegaragen errichtet werden.

Ebenfalls im Erdgeschoss ist ein Dienstraum mit Leserkontrollraum vorgesehen. Der kombinierte Dienstraum hat für einen ständigen Arbeitsplatz ausreichende Größe und Höhe und ein Fenster mit Dreh-Kippbeschlag.

Das Untergeschoss wird massiv aus Stahlbeton und teilweise aus wärme gedämmten Ziegeln (Eurospan) gemauert. Innen wird weiß und außen hellgrau verputzt. Im Erdgeschoss ist die Seilbahnstation mit Kompaktdach vorgesehen. Das Flachdach über dem Dienstraum wird aus WU-Beton mit Feuchtigkeitsisolierung ausgeführt. Eine Attika mit farbiger (gewohnten schwarz/roten) Blechverkleidung begrenzt das Flachdach. Die Oberfläche des Flachdaches wird bekiest.

Der Bahnhof muss im eingeschütteten Bereich mit Stahlbeton ausgeführt werden. Im freien Bereich ist eine Stahl-Glaskonstruktion vorgesehen.

Die Energieversorgung erfolgt von der bestehenden Trafostation aus dem Netz der TIWAG. Die Wasserversorgung erfolgt aus dem Trinkwasserversorgungsnetz der Gemeinde Kirchberg. Die Abwasserentsorgung erfolgt über das öffentliche Kanalnetz der Gemeinde Kirchberg. Das Regenwasser wird von der Kompaktstation über Speier und von den Flachdächern über Fallrohre abgeleitet und vor Ort über entsprechend dimensionierte Retentionsschächte zur Versickerung gebracht oder in einen nahegelegenen Graben abgeleitet.

Das bestehende Talstationsgebäude und auch das Bergstationsgebäude der Anlage DSL Maierl I wird fachgerecht abgetragen und entsorgt.

Der für die Errichtung der Pistengerätegarage und des Bahnhofes notwendige zusätzliche Aushub bzw. das dabei anfallende Überschussmaterial werden im Bereich des neuen Einstieges geschüttet, da dieser höher liegt als der bestehende Einstieg.

Bergstation:

Die Bergstation ist an derselben Position wie die abgetragene Bergstation der Anlage Maierl II auf einer Seehöhe von ca. 1.561 m geplant.

Die Bergstation wird als Antriebsstation in Kompaktbauweise ausgeführt.

Das Gebäude beinhaltet im Erdgeschoss den Kommandoraum und ein Personal-WC. In den Räumen ist jeweils ein Fenster mit Dreh-Kippbeschlag vorgesehen. Im Untergeschoss sind der Hochspannungsraum, Niederspannungsraum, das Seilbahnlager und das Schneeerzeugerlager vorgesehen. Das Untergeschoss wird aus Sichtbeton hergestellt und das Erdgeschoss aus wärme gedämmten Ziegeln (Eurospan) aufgesetzt. Das Erdgeschoss ist innen weiß und außen hellgrau verputzt. Das Flachdach wird aus WU-Beton mit Feuchtigkeitsisolierung ausgeführt. Eine schwarze Attika mit einer schmalen roten Blechverkleidung begrenzt (in gewohnter Weise) das Flachdach. Die Oberfläche des Flachdaches ist bekiest.

Das bei Errichtung der Bergstation anfallende Überschussmaterial wird verwendet, um einen nahe gelegenen Schiweg geringfügig zu verbreitern.

Technische Daten:

Bahnsystem	10 Umlaufbahn
Fahrtrichtung	rechts

Spurweite	6,10 m
Betriebsart	Wintersport und Fußgänger 100% Bergförderung, 50% Talbeförderung
Antriebsstation	Berg, Kompaktstation
Umlenkstation	Tal, hydraulisch gespannt
Sessellagerung	Bahnhof im Erdgeschoss der Talstation
Förderleistung	2.400 P/h
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Bahnlänge horizontal	2616 m
Bahnlänge schräg	2717 m
Höhenunterschied	681 m
Stützenanzahl	16 Schäfte
Mittlere Neigung	26 %
Seildurchmesser	52 mm
Notantrieb	Dieselaggregat
Fahrbetriebsmittel	68 Stk.
FBM-Abstand	90,00 m
Folgezeit	15,00 s
Fahrtzeit	7,33 min
Antriebsleistung-Dauer	804 kW
Anfahrleistung	1020 kW

Projekt 8 SB Ochsalm:

Ausgangssituation:

Der bestehende Doppelsessellift Maierl III liegt im Gemeindegebiet Kirchberg i.T. und führt im Bereich der Ochsalm über die Kaseralm auf die Ehrenbachhöhe.

Die Anlage hat eine sehr attraktive Wiederholerpiste (blaue Piste Nr. 26 - Kaser). Diese Piste führt weiter bis zur Talstation des Doppelsesselliftes Maierl I und auch zur Fleckalmbahn. Außerdem ist eine „Umfahrung“ mittels der Anfängerpiste (Alte Kaser - Nr.16) möglich und wird diese besonders von Schischulgruppen gerne angenommen.

Die attraktive Wiederholerpisten und auch die Nähe zur Fleckalmbahn machen die Anlage sehr beliebt.

Die bestehende Anlage wurde 1968 errichtet und 1993 modernisiert.

Die Talstation und die Stützen 1 bis 6 befinden sich in einer geologisch bekannten, großräumigen Bewegung im Einflussbereich der Rettenbaches und sind geringfügig in Bewegung.

Die Förderleistung der Doppelsesselliftanlage liegt bei 1440 P/h und reicht für die modernen Gästeansprüche und für die attraktive Piste nicht aus.

Nachdem bekannt ist, dass sich 6 Stützen der bestehenden Anlage bewegen, wurden alternative Talstationsstandorte gesucht. Mit dem Geologen Prof. Helfried Mostler wurde eine Besichtigung

durchgeführt, um festzustellen, wo eine neue Bahn standsicher errichtet werden kann. Verschiedene Talstationspositionen, die seilbahntechnisch möglich wären, wurden geprüft, mit dem Ergebnis, dass lediglich im Nahbereich des Gasthofes Ochsalm standfeste Verhältnisse gegeben sind. Im nördlichen Bereich des Gasthofes ist eine Einpassung der Station und die Erreichbarkeit sehr schwierig, sodass nur der Bereich südlich des Gasthofes „Ochsalm“ geeignet ist.

Projektbeschreibung:

Die Trasse der projektierten 8 SB Ochsalm soll im Bereich der Talstation um ca. 260 m in Richtung Norden zum Gasthof „Ochsalm“ versetzt werden, um eine standsichere Talstationsposition und standsichere Stützenstandorte im Verlauf der Trasse zu gewährleisten.

Um den neuen Talstationsstandort mit dem Wintersportgerät gut zu erreichen, ist es notwendig, das ca. 260 m lange Flachstück zwischen bestehender Talstation und dem neuen Standort erdbautechnisch zu bearbeiten. Eine neue Trassierung der Piste mit einem Gefälle zwischen 7 und 10 % soll ein akzeptables Schlusstück der attraktiven Wiederholerpiste ermöglichen. Die neue Pistenführung soll mit Aushubmaterial vom Bau der Talstation und durch Abtrag eines Rückens erfolgen. Das Aushubmaterial wird auf dem bestehenden Fahrweg aufgebaut, um die Piste in entsprechendem Gefälle bauen zu können. Auch der Fahrweg soll auf die neue Pistenführung verlegt werden.

Talstation:

Die Talstation soll ca. 30 m südlich des Gasthofes „Ochsalm“ auf einer Seehöhe von ca. 1.470 m angeordnet werden. Die Station ist als Kompaktstation mit 90° Einstieg konzipiert.

Im Erdgeschoss sollen die Kompaktstation und das Dienstraumbauwerk errichtet werden. Das Dienstraumbauwerk beinhaltet den Dienstraum, ein Personal-WC und die Stiege in das Untergeschoß, das lediglich als Abstellfläche für Pkws vorgesehen ist. Der Dienstraum hat für einen ständigen Arbeitsplatz ausreichende Größe und Höhe und ein Fenster mit Dreh-Kippbeschlag.

Das Dienstraumbauwerk ist eingeschossig geplant und wird auf das Untergeschoß aufgesetzt. Es wird aus wärmedämmten Ziegeln (Eurospan) gemauert. Innen wird weiß und außen hellgrau verputzt. Das Flachdach wird aus WU-Beton mit Feuchtigkeitsisolierung ausgeführt. Eine Attika mit farbiger (gewohnten schwarz/roten) Blechverkleidung begrenzt das Flachdach. Die Oberfläche des Flachdaches wird bekiest.

Die Energieversorgung erfolgt von der Trafostation bei der bestehenden Anlage aus dem Netz der TIWAG. Die Wasserversorgung erfolgt aus der eigenen Trinkwasserversorgung der bestehenden Anlage DSL Maierl III. Die Abwasserentsorgung erfolgt über das öffentliche Kanalnetz der Gemeinde Kirchberg. Das Regenwasser wird von der Kompaktstation über Speier und vom Flachdach über Fallrohre abgeleitet und vor Ort zur Versickerung gebracht.

Das Platzangebot südlich des Gasthofes „Ochsalm“ ist für die Talstation inkl. Gebäude und Zugänge und die Pistenführung sehr beengt. Außerdem muss die öffentliche Zufahrt zum Gasthof auch im Winter möglich sein. Daher soll der Zufahrtsweg ab der vorletzten Kehre neu trassiert und der derzeitige Weg rückgebaut und in die Pistenführung eingebunden werden.

Das bestehende Talstationsgebäude der Anlage DSL Maierl III und auch die Spannstation werden fachgerecht abgetragen und entsorgt. Das Nebengebäude wird als Lagerraum weiterverwendet.

Bergstation:

Die Bergstation bleibt an derselben Position wie die bestehende Bergstation der Anlage Maierl III. Der Ausstieg soll auf ca. 1785 m Seehöhe gehoben werden, sodass eine Anbindung an alle weiterführenden Pisten möglich wird. Die Bergstation soll als Kompaktstation mit geradem Ausstieg ausgeführt werden.

Die Bergstation wird als Antriebsstation in Kompaktbauweise ausgeführt.

Das Kommandoraumbauwerk beinhaltet im Erdgeschoss den Kommandoraum und ein Personal-WC. In den Räumen ist jeweils ein Fenster mit Dreh-Kippbeschlag vorgesehen. Im Untergeschoss sind der Sesselbahnhof, der als Schleifenbahnhof geplant ist, und der Niederspannungsraum vorgesehen. Auch das Wartungspodest befindet sich im Untergeschoss unter dem Förderer. Um die Sessel in das Untergeschoss zu befördern, ist - in Fahrtrichtung gesehen - rechts ein Schrägförderer geplant. Der Schrägförderer wird so transparent wie möglich in Glas-Stahlkonstruktion ausgeführt. Das Untergeschoss wird aus Sichtbeton hergestellt und das Erdgeschoss aus wärmeisolierten Ziegeln (Eurospan) aufgesetzt werden. Das Erdgeschoss ist innen weiß und außen hellgrau verputzt. Das Flachdach wird aus WU-Beton mit Feuchtigkeitsisolierung ausgeführt. Eine schwarze Attika mit einer schmalen roten Blechverkleidung begrenzt das Flachdach. Die Oberfläche des Flachdaches ist bekiest.

Das bestehende Bergstationsgebäude des DSL Maierl III, die Ausstiegsrampe und die Dienstraumhütte werden abgetragen und ordnungsgemäß entsorgt.

Die Fundamente der Bestandsanlage werden bis ca. 30cm unter Geländeniveau abgetragen und mit Humus überdeckt.

Lawinenschutz:

Die projektierte Anlage 8 SB Ochsalm weist eine ständig lawinensichere Abfahrt (Kaser) auf, sodass dem Lawinenerlass entsprochen wird und keine zusätzlichen Lawinenschutzmaßnahmen für die Piste erforderlich sind.

Jedoch ist der Talstationsstandort von Lawinen, die sich vom östlichen Bereich oberhalb der Talstation lösen können, gefährdet.

Daher ist geplant, Lawinenbauwerke mit einer Gesamtlänge von ca. 200 m, die mehrfach unterteilt sind, zu errichten.

Die Lawinenschutzbauwerke sind in Holzausführung in zusammenhängenden Werksreihen geplant. Der Holzrost wird über Stützen talseits abgestrebt. Der Holzrost wird über Zug-Bohranker und die Stütze über Stützplatten fixiert. Lt. Gutachter ist eine Höhe der Werksreihen von 3,0 m notwendig. Die detaillierte Aussteckung im Gelände erfolgt nach den Schweizer Richtlinien in Zusammenarbeit mit der Wildbach- und Lawinenverbauung.

Wege:

Folgende Wege bzw. Bauhilfswege müssen hergestellt werden:

- die bestehende, asphaltierte Zufahrtsstraße zum Gasthof „Ochsalm“ mit der Länge von 390 m soll verlegt werden. Die neue asphaltierte Zufahrtsstraße hat eine Länge von 320 m;
- der geschotterte Bergweg „Kaser“ soll auf den neu anzulegenden Schiweg verlegt werden. Der bestehende Weg hat derzeit eine Länge von 255 m und neu verlegt eine Länge von 320 m;
- eine Zufahrt für den Bau und die Erhaltung der Talstation wird vom Bergweg „Kaser“ abzweigend errichtet, und hat eine Länge von ca. 210 m;

- für die Bergstation ist im Bereich F1 die bestehende Zufahrt zu verlegen; die derzeitige geschotterte Bergstationszufahrt mit einer Länge von 85 m wird abgetragen und rekultiviert; die neue Zufahrt zur Bergstation, die für den Bau, Betrieb und die Erhaltung notwendig ist, wird tiefer angesetzt und hat eine Länge von 120 m.

Technische Daten:

Bahnsystem	Achtsesselbahn kuppelbar mit Wetterschutzhaube
Fahrtrichtung	links
Spurweite	7,30 m
Betriebsart	nur Wintersport 100% Bergförderung
Antriebsstation	Berg, Kompaktstation
Umlenkstation	Tal, hydraulisch gespannt
Sessellagerung	Bahnhof im Untergeschoss der Bergstation
Förderleistung	3.300 P/h
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Bahnlänge horizontal	1099 m
Bahnlänge schräg	1150 m
Höhenunterschied	313 m
Stützenanzahl	13 Schäfte
Mittlere Neigung	28 %
Seildurchmesser	50 mm
Notantrieb	Dieselaggregat
Fahrbetriebsmittel	58 Stk.
FBM- Abstand	43,64 m
Folgezeit	8,73 s
Fahrtzeit	4,3 min
Antriebsleistung-Dauer	479 kW
Anfahrleistung	600 kW

Die betreffenden Baumaßnahmen führen zu einer Flächeninanspruchnahme mit Geländeänderungen im Ausmaß von insgesamt ca. 6 ha (59.455 m²).

In räumlicher Nähe zu den vorbeschriebenen Aufstiegshilfen wurden während der letzten 5 Jahre mehrere Pistenbau- und Liftprojekte genehmigt. Konkret handelt es sich dabei um die nachstehend aufgelisteten Projekte:

1. 6 SB Ehrenbachhöhe: genehmigt mit Bescheid der Tiroler Landesregierung vom 29.05.2006, Zl. U-13.878/18;
2. 8 SB Steinbergkogel: genehmigt mit Bescheid der Tiroler Landesregierung vom 20.04.2007, Zl. U-14.051/23;
3. 4 SB Ganslern inkl. Pistenanbindung: genehmigt mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Kitzbühel vom 02.07.2008, Zl. 3-9831/WA/22-2008;
4. 8 SB Kasereck: genehmigt mit Bescheid der Tiroler Landesregierung vom 01.07.2009, Zl. U-14.287/11;
5. Pistenkorrekturen bei der Astenabfahrt und der Melkalmabfahrt: genehmigt mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Kitzbühel vom 02.11.2009, Zl. 3-10713/WA/12-2009;
6. Pistenumfahrung Gschöss-Seidlalm-Lärchenhang: genehmigt mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Kitzbühel vom 05.11.2009, Zl. 3-10570/NA/16-2009;
7. Schipiste Alte Kaser: genehmigt mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Kufstein vom 30.07.2009, Zl. 3-10332/FO/9-2009;
8. Schianbindung Schigebiet Westendorf–Aschau: genehmigt mit Bescheid der Tiroler Landesregierung vom 20.07.2005, Zl. U-13.739/73, und Änderungsgenehmigung der Tiroler Landesregierung vom 19.10.2005, Zl. U-13.739/81.

Schon unter Zugrundelegung der eigenen Angaben der Antragstellerin ergeben sich für die in Punkt 1. bis 7. angeführten Projekte UVP-relevante Flächeninanspruchnahmen von mehr als 10 ha. Die mit dem Vorhaben Nr. 8 verbundenen Flächeninanspruchnahmen mit Geländeänderung haben jedenfalls mehr als 5 ha (nämlich ca. 11 ha) betragen. Im Zusammenhalt mit dem nunmehr beantragten Vorhaben ergeben sich sohin Flächeninanspruchnahmen mit Geländeänderungen durch Pistenneubau und Liftrassen von insgesamt jedenfalls mehr als 20 ha.

Das Ausmaß der mit den verfahrensgegenständlichen Vorhaben 10 EUB Maier und 8 SB Ochsalm verbundenen Rodedfläche beträgt weniger als 5 ha.

Beweiswürdigung:

Die Feststellungen bezüglich der geplanten Projekte konnten den der Tiroler Landesregierung vorgelegten Einreichunterlagen entnommen werden.

Das Ausmaß der mit den verfahrensgegenständlichen Projekten verbundenen Geländeänderungen durch Pistenbau und Liftrassen ergibt sich insbesondere aufgrund der eigenen Angaben der Projektwerberin und der von dieser vorgelegten Unterlagen. Die Unterlagen wurden außerdem sachverständigenseits auf ihre Schlüssigkeit geprüft. Dabei hat sich ergeben, dass in der von der Projektwerberin vorgelegten Flächenaufstellung eine Fläche von 285 m² nicht berücksichtigt worden ist. Unter Berücksichtigung derselben ergibt sich ein Flächenmaß von 59.455 m².

Die während der letzten 5 Jahre in räumlicher Nähe zum verfahrensgegenständlichen Vorhaben genehmigten Projekte konnten aufgrund der eigenen Angaben der Antragstellerin sowie aufgrund entsprechender Erhebungen bei der Bezirkshauptmannschaft Kitzbühel und im Amt der Tiroler Landesregierung erhoben werden.

Dass die UVP-relevanten Flächeninanspruchnahmen in Summe jedenfalls mehr als 20 ha betragen, ergibt sich einerseits aufgrund der eigenen Angaben der Antragstellerin und konnte bezüglich des Vorhabens im Schigebiet Westendorf aus den bei der gefertigten Behörde vorhandenen Akten erhoben werden.

Aus den fachkundig überprüften Einreichunterlagen ist zu entnehmen, dass die Rodungsfläche für die verfahrensgegenständlichen Projekte insgesamt weniger als 5 ha beträgt.

3. Rechtliche Beurteilung:

Rechtsgrundlagen:

Die im gegenständlichen Fall maßgeblichen Bestimmungen des UVP-Gesetzes 2000, BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 87/2009, lauten wie folgt:

§ 3

(4) Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien zu berücksichtigen:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Kumulierung mit anderen Vorhaben, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, Unfallrisiko),
2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes, Belastbarkeit der Natur, historisch, kulturell oder architektonisch bedeutsame Landschaften),
3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Ausmaß der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens.“

....

(7) Die Behörde hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltschutzes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhangs 1 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde Unterlagen vorzulegen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Umweltauswirkungen ausreichen. Die Entscheidung ist in erster und zweiter Instanz jeweils innerhalb von sechs Wochen mit Bescheid zu treffen. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, die mitwirkenden Behörden, der Umweltschutz und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Der wesentliche Inhalt der Entscheidungen einschließlich der wesentlichen Entscheidungsgründe sind von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen oder zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen. Die Standortgemeinde kann gegen die Entscheidung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erheben. Der Umweltschutz und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

....

§ 3a

....

(2) Für Änderungen sonstiger in Spalte 1 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn

1. der Schwellenwert in Spalte 1 durch die bestehende Anlage bereits erreicht ist oder bei Verwirklichung der Änderung erreicht wird und durch die Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% dieses Schwellenwertes erfolgt oder

2. eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% der bisher genehmigten Kapazität des Vorhabens erfolgt, falls in Spalte 1 des Anhanges 1 kein Schwellenwert angeführt ist,

und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist.

....

(4) Bei der Feststellung im Einzelfall gemäß Abs. 1 Z 2 sowie Abs. 2 und 3 hat die Behörde die in § 3 Abs. 4 Z 1 bis 3 angeführten Kriterien zu berücksichtigen. § 3 Abs. 7 ist anzuwenden.

(5) Soweit nicht eine abweichende Regelung in Anhang 1 getroffen wurde, ist für die Beurteilung der UVP-Pflicht eines Änderungsprojektes gemäß Abs. 1 Z 2 sowie Abs. 2 und 3 die Summe der Kapazitäten, die innerhalb der letzten fünf Jahre genehmigt wurden einschließlich der beantragten Kapazitätsausweitung heranzuziehen, wobei die beantragte Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 25% des Schwellenwertes oder, wenn kein Schwellenwert festgelegt ist, der bisher genehmigten Kapazität erreichen muss.

(6) Bei Änderungen von Vorhaben des Anhanges 1, die die in Abs. 1 bis 5 angeführten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber mit anderen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang stehen und mit diesen gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert oder das Kriterium des Anhanges 1 erreichen oder erfüllen, hat die Behörde im Einzelfall festzustellen, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für die geplante Änderung durchzuführen ist. Eine Einzelfallprüfung ist nicht durchzuführen, wenn das beantragte Vorhaben eine Kapazität von weniger als 25% des Schwellenwertes aufweist. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des § 3 Abs. 4 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, § 3 Abs. 7 ist anzuwenden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist im vereinfachten Verfahren durchzuführen.

....

§ 39

(1) Für die Verfahren nach dem ersten und zweiten Abschnitt ist die Landesregierung zuständig. Die Zuständigkeit der Landesregierung erstreckt sich auf alle Ermittlungen, Entscheidungen und Überwachungen nach den gemäß § 5 Abs. 1 betroffenen Verwaltungsvorschriften und auf Änderungen gemäß 18b. Sie erfasst auch die Vollziehung der Strafbestimmungen. Die Landesregierung kann die Zuständigkeit zur Durchführung des Verfahrens, einschließlich der Verfahren gemäß Abs. 4 und § 45, und zur Entscheidung ganz oder teilweise der Bezirksverwaltungsbehörde übertragen. Gesetzliche Mitwirkungs- und Anhörungsrechte werden dadurch nicht berührt.

Anhang 1

Der Anhang enthält die gemäß § 3 UVP-pflichtigen Vorhaben.

In Spalte 1 und 2 finden sich jene Vorhaben, die jedenfalls UVP-pflichtig sind und einem UVP-Verfahren (Spalte 1) oder einem vereinfachten Verfahren (Spalte 2) zu unterziehen sind. Bei in Anhang 1 angeführten Änderungstatbeständen ist ab dem angeführten Schwellenwert eine Einzelfallprüfung durchzuführen; sonst gilt § 3a Abs. 2 und 3, außer es wird ausdrücklich nur die "Neuerrichtung", der "Neubau" oder die "Neuerschließung" erfasst.

In Spalte 3 sind jene Vorhaben angeführt, die nur bei Zutreffen besonderer Voraussetzungen der UVP-Pflicht unterliegen. Für diese Vorhaben hat ab den angegebenen Mindestschwellen eine Einzelfallprüfung zu erfolgen. Ergibt diese Einzelfallprüfung eine UVP-Pflicht, so ist nach dem vereinfachten Verfahren vorzugehen.

Die in der Spalte 3 genannten Kategorien schutzwürdiger Gebiete werden in Anhang 2 definiert. Gebiete der Kategorien A, C, D und E sind für die UVP-Pflicht eines Vorhabens jedoch nur dann zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen sind.

	UVP	UVP im vereinfachten Verfahren	
	Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3

....

Z 12	<p>a) Neuerschließung oder Änderung (Erweiterung) von Gletscherschigebieten, wenn damit eine Flächeninanspruchnahme durch Pistenneubau oder durch Liftrassen verbunden ist;</p> <p>b) Erschließung von Schigebieten *1a) durch Errichtung von Seilförderanlagen zur Personenbeförderung oder Schleppliften oder Errichtung von Pisten, wenn damit eine Flächeninanspruchnahme mit Geländeänderung durch Pistenneubau oder durch Liftrassen von mindestens 20 ha verbunden ist;</p>		<p>c) Erschließung von Schigebieten^{1a)} durch Errichtung von Seilförderanlagen zur Personenbeförderung oder Schleppliften oder Errichtung von Pisten in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, wenn damit eine Flächeninanspruchnahme mit Geländeänderung durch Pistenneubau oder durch Liftrassen von mindestens 10 ha verbunden ist.</p> <p>Bei Z 12 sind § 3 Abs. 2 und § 3a Abs. 6 mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Summe der Kapazitäten, die innerhalb der letzten 5 Jahre genehmigt wurden, einschließlich der beantragten Kapazitätsausweitung heranzuziehen ist.</p>
------	--	--	---

....

1a Ein Schigebiet umfasst einen Bereich aus einzelnen oder zusammenhängenden technischen Aufstiegshilfen und dazugehörigen präparierten oder gekennzeichneten Schipisten, in dem ein im Wesentlichen durchgehendes Befahren mit Wintersportgeräten möglich ist und das eine Grundausstattung mit notwendiger Infrastruktur (wie z.B. Verkehrserschließung, Versorgungsbetriebe, Übernachtungsmöglichkeiten, Wasserversorgung und Kanalisation usw.) aufweist.

Begrenzt wird das Schigebiet morphologisch nach Talräumen. Bei Talräumen handelt es sich um geschlossene, durch markante natürliche Geländelinien und Geländeformen (z.B. Grate, Käme usw.) abgrenzbare Landschaftsräume, die in sich eine topographische Einheit darstellen. Ist keine eindeutige Abgrenzung durch markante natürliche Geländelinien und Geländeformen möglich, so ist die Abgrenzung vorzunehmen nach Einzugs- bzw. Teileinzugsgebieten der Fließgewässer. Dieses Wassereinzugsgebiet ist bis zum vorhandenen Talsammler zu berücksichtigen.

Rechtliche Schlussfolgerungen:

Für die Landesregierung als UVP-Behörde I. Instanz steht zunächst außer Zweifel, dass es sich bei den Projekten 10 EUB Maierl und 8 SB Ochsalm samt Pistenbaumaßnahmen um ein Vorhaben iSd § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 handelt. Die betreffenden Anlagen stehen unzweifelhaft in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang. Der sachliche Zusammenhang manifestiert sich insbesondere darin, dass nur bei Verwendung beider Anlagen die mit den Projekten bezweckte Aufstiegsmöglichkeit zur Ehrenbachhöhe (einem Zentralpunkt im Schiraum) von Kirchberg i.T. aus gegeben ist.

Es war nun zu prüfen, ob sich für das betreffende Vorhaben eine UVP-Pflicht aufgrund des „Schigebietstatbestandes“ in Anhang 1 Ziff. 12 UVP-G 2000 ergibt, ob es sich bei diesem also um eine UVP-pflichtige Änderung eines Schigebietes handelt.

Unstrittig ist, dass im gegenständlichen Fall kein Gletscherschigebiet vorliegt. Der Tatbestand in Z 12 lit. a des Anhanges 1 UVP-G 2000 kommt daher nicht zum Tragen. Offenkundig ist vom Vorhaben auch kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie A laut Anhang 2 UVP-G 2000 betroffen, weshalb auch die Anwendbarkeit der Ziff. 12 lit. c des Anhanges 1 UVP-G ausscheidet. In Betracht kommt folgerichtig lediglich die Ziff. 12 lit. b des Anhanges 1 UVP-G 2000.

Da das Vorhaben in einem bestehenden Schigebiet mit mehreren Aufstiegshilfen und Pisten verwirklicht werden soll, ist von einem Änderungsvorhaben auszugehen. Seit der Novelle 2009 zum UVP-G 2000 bestimmt sich die UVP-Pflicht von Änderungsvorhaben auch bei Schigebieten nach dem Allgemeinen Änderungstatbestand in § 3a leg. cit. Für eine Änderung des Schigebietes ist daher gemäß § 3a Abs. 1 Ziff. 2 und Abs. 5 in Verbindung mit Ziff.12 lit. b Anhang 1 UVP-G 2000 unter folgenden Voraussetzungen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen:

- a) die mit der beantragten Änderung verbundene Geländeänderung durch Pistenneubau oder durch Liftrassen hat ein Ausmaß von mindestens 10 ha oder das Ausmaß der mit der beantragten Änderung verbundenen Geländeänderung durch Pistenneubau oder durch Liftrassen beträgt für sich allein mindestens 5 ha, zusammen mit den in den letzten 5 Jahren insgesamt genehmigten Geländeänderungen durch Pistenneubau oder durch Liftrassen aber mindestens 10 ha und
- b) der Schwellenwert von 20 ha Flächeninanspruchnahme mit Geländeänderung durch Pistenneubau oder durch Liftrassen wird bereits durch die bestehende Anlage oder bei Verwirklichung des Änderungsprojektes erreicht und
- c) eine Einzelfallprüfung ergibt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist.

Steht die Änderung des Schigebietes in einen räumlichen Zusammenhang mit einem anderen Schigebiet (Kumulierung) ist gemäß § 3a Abs. 6 in Verbindung mit Ziff. 12 letzter Satz Anhang 1 UVP-G 2000 auch unter folgenden Voraussetzungen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen:

- a) die beantragte Änderung führt zu einer Flächeninanspruchnahme mit Geländeänderung durch Pistenneubau oder durch Liftrassen von mindestens 5 ha und
- b) das von der Änderung betroffene Schigebiet steht mit einem oder mehreren Schigebieten in einem räumlichen Zusammenhang und die in den letzten 5 Jahren in diesen Schigebieten insgesamt genehmigten Flächeninanspruchnahmen mit Geländeänderungen durch Pistenneubau oder durch Liftrassen haben gemeinsam mit der nunmehr beantragten Geländeänderung ein Ausmaß von mindestens 20 ha und
- c) eine Einzelfallprüfung ergibt, dass aufgrund der Kumulierung der Auswirkungen bei Realisierung der nunmehr beantragten Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist.

Feststeht, dass das Ausmaß der mit dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben verbundenen Geländeänderungen durch Lift- und Pistenbau die „Geringfügigkeitsschwelle“ von 5 ha überschreitet.

Aufgrund der mehreren in Betracht kommenden Änderungstatbestände war nun zunächst die Frage der Abgrenzung des Schigebietes zu beurteilen. Konkret hat sich dabei die Frage gestellt, ob die von Kirchberg i.T. bzw. vom Spertental und die von Kitzbühel ausgehenden Lifte und Pisten ein Schigebiet oder aber zwei Schigebiete im Sinne der Schigebietsdefinition laut Fußnote 1a des Anhanges 1 UVP-G 2000 bilden. Bei Vorliegen eines einheitlichen Schigebietes wäre eine Einzelfallprüfung gemäß § 3a Abs. 2 Z 1 in Verbindung mit Abs. 5 UVP-G 2000 durchzuführen, zumal die in diesen beiden Bereichen während der letzten 5 Jahre im Zusammenhang mit Pisten- und Liftbauten vorgenommenen bzw. genehmigten Geländeänderungen gemeinsam mit dem nunmehrigen Vorhaben jedenfalls mehr als 10 ha betragen und insgesamt aufgrund sämtlicher durchgeführten Pisten- und Liftbauten der Schwellenwert von 20 ha jedenfalls überschritten ist. Wenn man hingegen von zwei Schigebieten ausgeht, wäre eine Einzelfallprüfung aufgrund der Kumulationsbestimmung in § 3a Abs. 6 UVP-G 2000 vorzunehmen, weil die nunmehr beantragten Geländeänderungen zusammen mit den in den benachbarten Schigebieten während der letzten 5 Jahre durchgeführten bzw. genehmigten Geländeänderungen durch Pistenbau oder Liftrassen, und zwar insbesondere auch jenen im Schigebiet Westendorf, unstrittig ein Ausmaß von mehr als 20 ha erreichen.

Nach der Legaldefinition in Fußnote 1a zum Anhang 1 UVP-G 2000 umfasst ein Schigebiet einen Bereich aus einzelnen oder zusammenhängenden technischen Aufstiegshilfen und dazugehörigen präparierten oder gekennzeichneten Schipisten, in dem ein im Wesentlichen durchgehendes Befahren mit Wintersportgeräten möglich ist und das eine Grundausstattung mit notwendiger Infrastruktur (z.B. Verkehrserschließung, Versorgungsbetriebe, Übernachtungsmöglichkeiten, Wasserversorgung, Kanalisation, usw.) aufweist. Ein Schigebiet wird zudem nach Talräumen begrenzt. Diese ergänzend vorgesehene Abgrenzung nach Talräumen kann dazu führen, dass ein weitläufiger Schiraum mehrere Schigebiete umfasst, wobei allerdings aufgrund des Erfordernisses einer vorhandenen Grundausstattung an Infrastruktur auch bei Vorliegen mehrerer Talräume dennoch nur von einem Schigebiet auszugehen ist, sofern sich die entsprechende Infrastruktur lediglich in einem einzigen zugehörigen Talort findet (vgl. US 05.12.2008, Zl. 6A/2008/10-24 Ischgl). Die Abgrenzung der Talräume hat im Übrigen primär nach markanten natürlichen Geländelinien und Geländeformen zu erfolgen. Sofern aber auf dieser Weise eine eindeutige Abgrenzung nicht möglich ist, ist die Abgrenzung subsidiär nach den Einzugs- bzw. Teileinzugsgebieten der Fließgewässer vorzunehmen, wobei das Wassereinzugsgebiet bis zum vorhandenen Talsammler zu berücksichtigen ist.

Im vorliegenden Fall hat eine im Verfahren zu GZI. U-14.369 erfolgte Befassung der Fachabteilung Raumordnung-Statistik ergeben, dass eine Abgrenzung der maßgeblichen Talräume anhand markanter Geländelinien und Geländeformen nicht möglich ist. Vor allem die Verflachung im Bereich der Ehrenbachhöhe lässt eine klare Grenzziehung nicht zu. Demnach war zu prüfen, ob sich nach hydrologischen Kriterien (Wassereinzugsgebieten) eine Abgrenzung vornehmen lässt. Diesbezüglich wurde eine Anfrage an das Sachgebiet Hydrografie und Hydrologie gerichtet und um Ausweisung der Wassereinzugsgebiete der Talsammler Aschauer Ache (Reither Ache) und Großache (Kitzbüheler Ache, Jochberger Ache) ersucht. Die bekannt gegebenen Wassereinzugsgebiete wurden mit der aus dem Tiroler Seilbahn- und Schigebietsprogramm 2005 entnommenen Schigebietskarte für den betreffenden Schiraum verschnitten. Nachdem im einzelnen Schigebiet laut der Legaldefinition zudem eine im Wesentlichen durchgehende Befahrbarkeit mit Wintersportgeräten gegeben sein muss, wurden kleinflächige Randbereiche des Wassereinzugsgebietes der Aschauer Ache jenen Schigebietsflächen zugeschlagen, die in die Großache entwässern. Eine Beurteilung nach diesen Kriterien hat ergeben, dass die von Kirchberg in Tirol bzw. vom Spertental ausgehenden Schipisten und Aufstiegshilfen sowie die von Kitzbühel ausgehenden Schipisten und Aufstiegshilfen klar abgegrenzt werden können. Da für diese Pisten bzw. Aufstiegshilfen auch jeweils ein Zentralort mit entsprechender Infrastruktur vorhanden ist, nämlich einerseits Kirchberg i.T. und andererseits Kitzbühel, ist entsprechend der vorzitierten Legaldefinition durchaus das Vorliegen von zwei Schigebieten (Schigebiet Kirchberg und Schigebiet Kitzbühel) argumentierbar.

Unter Zugrundlegung der Annahme, dass gegenständlich zwei Schigebiete vorliegen, war, nachdem die Geländeänderungen während der letzten 5 Jahre durch Pisten- und Liftbau in jenem Schigebiet, in dem das verfahrensgegenständliche Vorhaben verwirklicht werden soll, gemeinsam mit diesem weniger als 10 ha betragen, zu prüfen, ob sich eine UVP-Pflicht aufgrund der Kumulationsbestimmung in § 3a Abs. 6 UVP-G 2000 ergibt.

Unstrittig ist, dass die im Zusammenhang mit Pisten- und Liftbauten in den benachbarten Schigebieten (Kitzbühel und Westendorf) während der letzten 5 Jahre genehmigten bzw. vorgenommenen Geländeänderungen gemeinsam mit den verfahrensgegenständlich vorgesehenen Geländeänderungen ein Ausmaß von jedenfalls mehr als 20 ha erreichen. Ebenfalls steht – wie bereits erwähnt – fest, dass die nunmehr vorgesehenen Geländeänderungen die „Geringfügigkeitsschwelle“ von 5 ha übersteigen. Folgerichtig war deshalb zu prüfen, ob durch die Kumulierung der Umweltauswirkungen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens mit den Umweltauswirkungen der innerhalb der letzten 5 Jahren in den benachbarten Schigebieten realisierten Vorhaben mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Entsprechend dem Gesetzeswortlaut kann sich aus § 3 Abs. 6 UVP-G 2000 dabei nur dann eine UVP-Pflicht ergeben, wenn die mit dem nunmehr verfahrensgegenständlichen Vorhaben verbundenen Auswirkungen kausal für die Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle sind, d.h. die Kumulierung muss zum Eintritt der erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen oder zumindest zu einer relevanten Verstärkung dieser Auswirkungen führen. Wenn hingegen allein die bereits genehmigten Vorhaben solche erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt bewirkt haben, diese aber mangels Erreichung der Schwellenwerte nicht UVP-pflichtig waren, und die mit diesen verbundenen nachteiligen Umweltauswirkungen aufgrund der nunmehr beantragten Projekte keine relevante Verschärfung erfahren, kann für die Änderung keine UVP-Pflicht angenommen werden. Diesfalls führt nämlich nicht, wie vom Gesetz verlangt, die Kumulierung der Auswirkungen zu den erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen (arg. „... festzustellen, ob aufgrund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ... ist“).

Zur Klärung der Frage, ob es bei Realisierung des in Rede stehenden Vorhabens in Bezug auf die in den letzten 5 Jahren in räumlicher Nähe genehmigten bzw. errichteten Pisten und Aufstiegshilfen zu einer Kumulierung von Umweltauswirkungen im Sinne additiver bzw. synergetischer Effekte kommt, wurden mehrere Sachverständige befasst.

Der emissionstechnische Amtssachverständige hat bezüglich allfälliger Lärmauswirkungen festgestellt, dass zwischen den verfahrensgegenständlichen Anlagen und den während der letzten 5 Jahren in benachbarten Schigebieten realisierten Anlagen aufgrund der Abstände und der logarithmischen Addition der Schallpegel keine relevante Kumulierung zu erwarten sei. Auch bezüglich der Schallemissionen aus dem Individualverkehr hat er unter Zugrundlegung des verkehrstechnischen Gutachtens eine relevante Erhöhung der Schallemissionen ausgeschlossen, weil die maximale tägliche Verkehrszunahme in Kumulierung mit den innerhalb der letzten 5 Jahre genehmigten Vorhaben laut diesem Gutachten auf der L 203 zwischen 2005 und 2009 (im Jahresschnitt) nur bei ca. 1 % gelegen habe und erst bei einer Zunahme von 25 % eine relevante Erhöhung der Schallimmissionen zu erwarten sei. Bezüglich der Luftschadstoffemissionen hat der Amtssachverständige angemerkt, dass in der Betriebsphase von den Seilbahnanlagen nur geringe Schadstoffemissionen (z.B. durch die Probeläufe der Notantriebsmotoren) ausgehen würden. Aufgrund der Pistenbauten im Bereich der Anlage „Ochsalm“ hat der Amtssachverständige einen zusätzlichen Präparierungsbedarf und damit zusätzliche Schadstoffemissionen aus dem Betrieb der Pistenmaschinen angenommen, wegen der räumlichen Verteilung der Emissionen eine relevante Kumulierung aber ebenfalls ausgeschlossen. Diesbezüglich ist auch anzumerken, dass die Pistenbaumaßnahmen grundsätzlich im Bereich bestehender Pistenflächen erfolgen, für die lediglich ein anderes Gefälle hergestellt wird, sodass ein zusätzlicher Präparierungsbedarf gegenüber dem Ist-Zustand kaum gegeben sein dürfte. Auch im Hinblick auf eine allfällige Erhöhung des Verkehrsaufkommens hat der Amtssachverständige eine relevante Kumulierung von Luftschadstoffimmissionen verneint, weil aufgrund des verkehrstechnischen Gutachtens eine jahresdurchschnittliche Verkehrszunahme von 3 % nicht zu erwarten sei. Er hat es weiters für möglich erachtet, dass sich im Ortsbereich von Kirchberg i. T. wegen Verringerung des Verkehrsaufkommens sogar eine Verbesserung der Immissionssituation ergeben kann.

Der landwirtschaftliche Amtssachverständige hat bestätigt, dass das verfahrensgegenständliche Vorhaben zu keiner Verstärkung nachteiliger Auswirkungen der in den letzten 5 Jahren genehmigten Vorhaben auf die Landwirtschaft führen werde. Durch das geplante Vorhaben würden nur wenige landwirtschaftlich genutzte Flächen beansprucht. Es könnten sich zwar grundsätzlich durch höhere Belastungen landwirtschaftlicher Nutzflächen aufgrund einer Zunahme des Pistenbetriebes negative Auswirkungen auf Ertrag und Qualität des Gründlandfutters sowie Änderungen der Pflanzenbestände ergeben, entsprechend den Einreichunterlagen sei aber mit keiner relevanten Zunahme des Schibetriebes zu rechnen.

Laut fachkundiger Stellungnahme des geologischen/hydrogeologischen Amtssachverständigen werden die Errichtung und der Betrieb der nunmehr beantragten Aufstiegshilfen und Pisten nicht dazu führen, dass sich allfällige Auswirkungen der in den letzten 5 Jahren in den benachbarten Schigebieten genehmigten Vorhaben verstärken. Die Realisierung des neuen Vorhabens könne auch nicht zu solchen Auswirkungen auf bereits genehmigte Anlagen führen. Die mehreren Anlagen würden sich in völlig verschiedenen Einzugsgebieten und teilweise in einer Entfernung von mehreren Kilometern befinden. Ein Zusammenhang zum verfahrensgegenständlichen Vorhaben im Sinne von wechselseitigen Auswirkungen könne daher aus geologisch-hydrogeologischer Sicht nicht erkannt bzw. ein solcher ausgeschlossen werden.

Was die Auswirkungen auf das Schutzgut Wald anlangt, hat der forstfachliche Amtssachverständige ausgeführt, dass sich mit dem nunmehrigen Vorhaben die negativen Auswirkungen auf dieses Schutzgut zwar verstärken würden, und zwar infolge der Verringerung der Waldfläche und der damit gegebenen geringeren Nutzfunktion und der bis zur vollen Wirksamkeit der Ersatzmaßnahmen geringeren

Schutzfunktion des Waldes; die demnach zumindest vorübergehende Kumulierung werde allerdings zu keinen erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen im Sinne des UVP-G führen, weil die Verminderung der Schutzfunktion vor Elementargefahren aufgrund der Ersatzmaßnahmen nur vorübergehend eintrete, also wieder ausgeglichen werde und auch die in Teilbereichen gegebene erhöhte Windgefahr zeitlich begrenzt sei. Der Amtssachverständige hat auch festgehalten, dass die Trasse der 10 EUB Maierl schräg zum Hang verlaufe, wodurch negative Auswirkungen, wie sie sich bei in der Falllinie verlaufenden Trassen ergeben, nur in stark verringertem Maße auftreten würden.

Der immissionstechnische Amtssachverständige hat in seiner gutachterlichen Stellungnahme ausgeführt, dass die Auswirkungen der Luftschadstoffemissionen während der Betriebsphase als gering betrachtet werden könnten. Es sei daher bei den nächstgelegenen Siedlungsaufpunkten auch aufgrund der räumlichen Verteilung der einzelnen Projekte (verfahrensgegenständliches Vorhaben und während der vergangenen 5 Jahre genehmigte Vorhaben) jedenfalls von keiner verstärkenden Überlagerung von Immissionen auszugehen. Weiters hat der Amtssachverständige angemerkt, dass sich die Gemeindegebiete Kitzbühel, Kirchberg i. T. und Westendorf in keinem Luftsanierungsgebiet und auch in keinem belasteten Gebiet nach dem UVP-G 2000 befinden. Hinsichtlich der Luftschadstoffe NO₂ und PM₁₀ könne daher von einem geringen Belastungsniveau, welches deutlich unter den Grenzwerten des IG-L liege, ausgegangen werden. Durch die Realisierung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens werde sich an dieser Situation nichts ändern. Lediglich während der Bauphase sei mit höheren Auswirkungen im Nahbereich der Baustelle zu rechnen. Diese emissionsintensivere Phase werde sich aber auf wenige Wochen beschränken und liege diese zudem außerhalb der immissionsklimatologisch ungünstigeren Wintermonate.

Der verkehrstechnische Amtssachverständige ist auf Basis des vorgelegten verkehrstechnischen Gutachtens sowie einer selbst vorgenommenen Auswertung von Verkehrsdaten zur Einschätzung gelangt, dass aufgrund des beabsichtigten Bauvorhabens mit keinen erheblichen Auswirkungen auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs im unmittelbaren Nahbereich der Anlagen zu rechnen sei. Dies ist auch aufgrund des von der Projektwerberin vorgelegten verkehrstechnischen Gutachtens nachvollziehbar. Darin wird nämlich nachvollziehbar ausgeführt, dass derzeit wegen des Fehlens einer standardgerechten Zubringerbahn vom nächstgelegenen Zentralort Kirchberg i.T. aus ein „Umwegverkehr“ zur Fleckalmbahn und Pengelsteinbahn stattfindet. Durch die neuen Anlagen kann insbesondere für Gäste und Einheimische der Gemeinde Kirchberg i.T. eine attraktive Zubringerbahn ins Schigebiet geschaffen werden. Durch deren zentrale Lage lässt sich die durchschnittliche Länge der Wegstrecke pro Gast (Personenkilometer) gegenüber der derzeitigen Anreise zu den für Kirchberg i.T. dezentral gelegenen Zubringerbahnen Fleckalm und Pengelsteinbahn reduzieren. Dies insbesondere auch deshalb, weil die neue Maierlbahn in den nachfragstärksten Stunden durch den Schibus im 10 Minuten Takt angefahren wird.

Der Sachverständige für Wildbach- und Lawinerverbauung hat kumulative Effekte ebenfalls verneint. Aufgrund der während der letzten 5 Jahre im selben Schigebiet bzw. in den benachbarten Schigebieten genehmigten Vorhaben sei mit keinen Auswirkungen auf die nunmehr beantragten Anlagen zu rechnen. Auch werde es durch deren Realisierung in wildbach- und lawinentechnischer Sicht zu keinen Auswirkungen auf bereits bestehende Anlagen kommen. Eine Veränderung der Hochwasser- und Lawinensituation sei aufgrund der Errichtung der beantragten Bahnen ebenfalls nicht zu erwarten. Die bereits realisierten Vorhaben würden außerdem in ganz unterschiedlichen Wildbacheinzugsgebieten liegen, sodass auch insofern kein Zusammenhang zwischen den geplanten und den bestehenden Anlagen bestehe.

Der wasserfachtechnische Amtssachverständige hat in einer Grobprüfung nachteilige Auswirkungen auf bestehende Wassernutzungen bzw. Oberflächengewässer bei Realisierung des Vorhabens ebenfalls

ausgeschlossen, und zwar auch im Zusammenwirken mit den während der vergangenen 5 Jahre genehmigten Vorhaben. Aus Sicht der Siedlungswasserwirtschaft seien das Projektgebiet und der gesamte Schiraum in keiner Weise als sensibel zu betrachten. Alle Quellvorkommen seien derzeit und auch in Zukunft uneingeschränkt nutzbar. Wasserwirtschaftlichen Interessen würden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Schließlich hat der naturkundliche Amtssachverständige ausgeführt, dass die Errichtung und der Betrieb der nunmehr beantragten Aufstiegshilfen zu keiner Verstärkung der von den in den letzten fünf Jahren realisierten Projekte ausgehenden Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, den Erholungswert der Landschaft und das Landschaftsbild führen werden. Die Projektgebiete stünden aus naturkundlicher Sicht grundsätzlich nicht oder kaum in einem räumlichen Zusammenhang. Insbesondere die Lebensräume heimischer Tiere und Pflanzen würden in voneinander unabhängigen Räumen liegen. Aber auch auf das im selben Schigebiet realisierte Vorhaben „Schipiste Alte Kaser“ werde sich das verfahrensgegenständliche Vorhaben nicht verstärkend auswirken. Der Amtssachverständige hat daher kumulative Wirkungen ausgeschlossen. Auch die von der Projektwerberin vorgelegten Gutachten bestätigen diese Einschätzung.

Die beigezogenen Amtssachverständigen verfügen aufgrund ihrer Ausbildung und beruflichen Tätigkeit zweifelsfrei über jene Kenntnisse, die ihnen eine richtige Beurteilung der ihren Fachbereich betreffenden Fragestellungen ermöglichen. Auch seitens der Parteien wurde die Richtigkeit dieser gutachterlichen Feststellungen nicht in Zweifel gezogen. Die entsprechenden Ausführungen konnten daher der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden.

Die Einzelfallprüfung nach § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 besteht, wie die Umweltverträglichkeitsprüfung selbst, im Wesentlichen aus zwei Schritten, nämlich die Ermittlung und die Bewertung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens. Der wesentliche Unterschied zur Umweltverträglichkeitsprüfung liegt allerdings in der geringeren Prüfungstiefe. Der Gesetzgeber spricht in § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 von einer „Abschätzung“ der Umweltauswirkungen. Dieser Begriff impliziert ein gewisses Maß an Ungenauigkeit. Es hat also im Rahmen der Einzelfallprüfung lediglich eine Grobprüfung zu erfolgen. Insbesondere erzwingt auch die kurze Entscheidungsfrist von 6 Wochen als gesetzliche Vorgabe für die Vorprüfung des Einzelfalls eine Ermittlung unter Unsicherheit, weil in derart kurzer Zeit eine umfassende und genaue Prüfung nicht möglich ist. Die Entscheidung hat mithin auf eingeschränkter Datenbasis, nämlich vor allem der eigenen Angaben des Projektwerbers/der Projektwerberin und der entsprechend rasch beschaffbaren Informationen zu erfolgen.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist außerdem nicht bereits dann durchzuführen, wenn im Rahmen der Grobprüfung mögliche nachteilige Umweltauswirkungen festgestellt werden, sondern müssen diese erheblich sein. Von der Wortbedeutung her geht es beim Begriff „erheblich“ der Art nach um nachteilige Umweltauswirkungen, die sich über andere nachteilige Umweltauswirkungen erheben und damit bedeutender sind als diese. Die Kriterien, nach denen diese Erheblichkeitsprüfung zu erfolgen hat, sind insbesondere in § 3 Abs. 4 Ziff. 1 bis 3 UVP-G 2000 angeführt. Demnach sind die Merkmale des Vorhabens, der Standort des Vorhabens und die Merkmale der potentiellen Auswirkungen zu berücksichtigen.

Aufgrund der eingeholten Sachverständigenaussagen ist die Tiroler Landesregierung als UVP-Behörde I. Instanz zunächst zur Überzeugung gelangt, dass kumulative Wirkungen im Sinne additiver oder synergetischer Effekte des verfahrensgegenständlichen Vorhabens und der während der letzten 5 Jahre in benachbarten Schigebieten realisierten Pisten- und Liftbauten auf die Umweltfaktoren weitestgehend zu verneinen sind. Soweit derartige kumulative Wirkungen sachverständigenseits aber nicht gänzlich ausgeschlossen wurden, erreichen diese nach Ansicht der UVP-Behörde nicht die in § 3 Abs. 6 UVP-G

2000 geforderte Erheblichkeitsschwelle. Entsprechend den für diese Beurteilung heranzuziehenden Kriterien erfolgt die Bewertung der Umweltauswirkungen im Wesentlichen in einer Verschneidung von Eingriffssensibilität und Eingriffsintensität, d.h. je größer die Sensibilität eines Gebietes in Bezug auf Veränderungen des Umwelt-Ist-Zustandes ist und je intensiver die Umweltauswirkungen sind, um so gewichtiger sind Letztere einzustufen. In diesem Zusammenhang ist nun allerdings zu berücksichtigen, dass das Vorhaben in einem bereits intensiv genutzten Schigebiet realisiert werden soll. Eine besondere ökologische Sensibilität des Projektstandortes ist nicht gegeben. Das betreffende Gebiet zeichnet sich offenbar auch nicht durch einen besonderen Reichtum oder eine besondere Qualität dort vorkommender natürlicher Ressourcen aus. Auch besondere Defizitsituationen (Vorbelastungen), die jede Verstärkung der Umweltauswirkungen problematisch erscheinen lassen, sind nicht hervorgekommen. Was nun die festgestellten kumulativen Umweltauswirkungen anlangt, heben sich diese nach dem Ergebnis des Ermittlungsverfahrens nicht von jenen ab, die mit derartigen Vorhaben regelmäßig und typischerweise verbunden sind. Eine besondere Eingriffsintensität ist also nicht gegeben. Folgerichtig ist die UVP-Behörde zur Überzeugung gelangt, dass das verfahrensgegenständliche Vorhaben im Zusammenhalt mit den während der letzten 5 Jahre in benachbarten Schigebieten genehmigten bzw. realisierten Lift- und Pistenbauten zu keinen erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Umweltauswirkungen führen wird. Eine UVP-Pflicht nach § 3a Abs. 6 UVP-G 2000 ist damit zu verneinen.

Aber auch wenn man davon ausgeht, dass die von Kirchberg i. T. bzw. vom Spertental einerseits und die von Kitzbühel andererseits ausgehenden Schipisten und Lifte gemeinsam ein Schigebiet bilden und man deshalb wegen der insgesamt, nämlich zusammen mit den in den letzten 5 Jahren genehmigten Vorhaben gegebenen Flächeninanspruchnahme mit Geländeänderungen von mehr als 10 ha eine Prüfung nach § 3a Abs. 2 i.V.m. Abs. 5 UVP-G 2000 vornimmt, ist eine UVP-Pflicht dennoch zu verneinen.

Aus der Stellungnahme des emissionstechnischen Amtssachverständigen ist zu entnehmen, dass das gegenständliche Vorhaben während der Bauphase lokal begrenzte stärkerer Schallimmissionen bewirken würde und in der Betriebsphase mit Schallemissionen aus dem Bereich des Antriebs der Seilbahnanlagen, der Umlenkung und auf der Strecke zu rechnen sei. Anders als bei den bestehenden Anlagen sind dabei aber nicht spitzenförmige Schallemissionen durch Klemmstöße, sondern gleichmäßige Schallemissionen durch Lüftungs- und Reibungsgeräusche zu erwarten, die im Bereich der größeren Siedlungsräume keine Überschreitung von Lärmgrenzwerten oder Planungsrichtwerten erwarten lassen, sich aber beim Einzelgebäude „Ochsalm“ stärker auswirken. Was die Lärmemissionen aus dem Individualverkehr anlangt, ist auf Grundlage des verkehrstechnischen Gutachtens und der darin ausgewiesenen geringfügigen Verkehrszunahme im Bereich der L 203 aus Richtung Süden bzw. der Verkehrsreduktion im Ortsgebiet von Kirchberg i. T. laut Einschätzung des Amtssachverständigen von keiner relevanten Zusatzbelastung auszugehen. Auch stärkere Luftschadstoffimmissionen sind nur während der Bauphase zu erwarten, wohingegen die zusätzlichen Immissionen im Betrieb als irrelevant beurteilt werden, und zwar auch die verkehrsbedingten Zunahmen.

Der durch das Vorhaben bedingte Verlust landwirtschaftlicher Flächen ist minimal und werden laut Gutachten des landwirtschaftlichen Amtssachverständigen insbesondere auch keine hochwertigen Böden in Anspruch genommen. Wegen der geringen Eingriffsintensität werden daher trotz der hohen Sensibilität des Bodens sachverständigenseits nur geringfügige Beeinträchtigungen dieses Schutzgutes angenommen.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wald hat der forstfachliche Amtssachverständige aufgrund der projektsgemäß vorgesehenen Wiederbewaldungsmaßnahmen als mittel eingestuft und hat er erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen verneint.

Der immissionstechnische Amtssachverständige hat – wie erwähnt – festgestellt, dass sich das Projektsgbiet in keinem Luftsanierungsgebiet gemäß IG-L und auch in keinem luftbelastetem Gebiet gemäß UVP-G 2000 befindet. Weiters hat er das Belastungsniveau hinsichtlich NO₂ und PM₁₀ als gering beurteilt und ausgeschlossen, dass sich diese Situation bei Realisierung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens ändern wird. Selbst für die Bauphase hat er eine Überschreitung der gemäß IG-L zulässigen Anzahl von Grenzwertverletzungen ausgeschlossen.

Nach Einschätzung des geologischen/hydrogeologischen Amtssachverständigen ist bei Realisierung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens nicht mit der Gefahr von Hangrutschungen oder Erosionen größeren Umfangs oder an neuralgischen Punkten zu rechnen, ebenso wenig mit nachteiligen Auswirkungen auf das Grundwasser.

Der Amtssachverständige für Wildbach- und Lawinenverbauung hat für die 10 EUB Maierl festgestellt, dass die lawinengefährdete Stütze 14 durch eine entsprechende Dimensionierung bestandsicher hergestellt werden kann. Bezüglich der 8 SB Ochsalm hat er die projektsgemäß vorgesehenen Lawinestützerwerke als ausreichend zur Absicherung des Talstationsgebäudes beurteilt und hinsichtlich der Stützen 8 und 9 lediglich eine verstärkte Ausführung der Schäfte auf Lawinensicherheit gefordert.

Der wasserfachtechnische Amtssachverständige hat – wie ebenfalls bereits erwähnt – in einer Grobbeurteilung nachteilige Auswirkungen auf bestehende Wassernutzungen oder Oberflächengewässer ausgeschlossen.

Schließlich hat der naturkundliche Amtssachverständige bei Realisierung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen bzw. deren Lebensräume sowie eine erhebliche Beeinträchtigung des Erholungswertes der Landschaft und des Landschaftsbildes verneint und dies insbesondere damit begründet, dass die Maßnahmen in einem bestehenden, bereits anthropogen überformten Schigebiet erfolgen sollen. Naturwaldzellen, Urwälder, Hochmoore etc. würden durch das Vorhaben nicht berührt. Der Fortbestand der im Projektsgbiet vorkommenden geschützten Tiere und Pflanzen bzw. ihrer Lebensräume sei nicht gefährdet. Insgesamt sei aufgrund der bestehenden Nutzung, insbesondere der bereits vorhandenen schichttechnischen Erschließung, von einer geminderten Sensibilität und Wertigkeit des betroffenen Bereiches auszugehen. Nachteilige Auswirkungen auf die naturkundlichen Schutzgüter seien daher weder gravierend noch dauerhaft.

Diese unwidersprochen gebliebenen, in sich schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen konnten der Bewertung der Umweltauswirkungen zugrunde gelegt werden.

Bezüglich der grundsätzlichen Vorgaben für die Einzelfallprüfung wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen. Demnach hat im Zuge derselben lediglich eine Grobprüfung zu erfolgen und besteht eine UVP-Pflicht nur dann, wenn die für möglich erachteten Umweltauswirkungen ein entsprechend hohes Gewicht erreichen.

Wie ebenfalls bereits erwähnt, weist das Projektsgbiet keine besondere Sensibilität gegenüber Umwelteingriffen auf. Dies gilt nach Ansicht der UVP-Behörde insbesondere auch hinsichtlich der festgestellten Auswirkungen auf das Objekt „Ochsalm“. Dieses Objekt gehört offenbar zur infrastrukturellen Ausstattung des betreffenden Schigebietes. Beeinflussungen durch den Seilbahnbetrieb sind daher anders zu bewerten als bei Objekten ohne Bezug zum Schibetrieb. Die von den Amtssachverständigen angenommenen Umweltauswirkungen übersteigen zudem offenbar nicht jenes Maß, welches mit derartigen Vorhaben regelmäßig und typischerweise verbunden ist. Eine besondere Komplexität der Umweltauswirkungen ist also ebenso wenig zu erwarten wie spezielle Verlagerungseffekte zwischen den einzelnen Umweltmedien. Einzelne Umweltauswirkungen sind zudem nur zeitlich befristet während der Bauphase gegeben. Auch irreversible Störungen der Umweltverhältnisse sind offenbar nicht zu erwarten.

Das Ausmaß der kapazitätsbegründenden Umwelteingriffe (Geländeänderungen) des verfahrensgegenständlichen Vorhabens liegt schließlich nur knapp oberhalb der Geringfügigkeitsschwelle.

Im Ergebnis ist daher bei Realisierung des Vorhabens von keinen erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt auszugehen. Folgerichtig ist – wie erwähnt - auch nach § 3a Abs. 2 i.V.m. Abs. 5 UVP-G 2000 keine UVP-Pflicht gegeben.

Auch nach sonstigen Tatbeständen des Anhanges 1 lässt sich keine UVP-Pflicht feststellen. Insbesondere liegt das Ausmaß der mit dem gegenständlichen Vorhaben verbundenen Rodungen unterhalb der Geringfügigkeitsschwelle von 5 ha.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Ergeht an:

1. die Bergbahn AG Kitzbühel, zH Schönherr Rechtsanwälte GmbH, Tuchlauben 17, 1014 Wien;
2. den Landesumweltanwalt von Tirol, Brixnerstraße 2, 6020 Innsbruck;
3. die Gemeinde Kirchberg i. T., Gemeindeamt, Hauptstraße 8, 6365 Kirchberg i. T.;
4. das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abt. IV/Sch 2, Radetzkystraße 2, 1030 Wien;
5. das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Stubenring 1, 1012 Wien;
6. den Bürgermeister der Gemeinde Kirchberg i. T., Gemeindeamt, Hauptstraße 8, 6365 Kirchberg i. T.;
7. den Landeshauptmann von Tirol, Sachgebiet Seilbahnrecht, Heiliggeiststraße 7-9, 6020 Innsbruck;
8. die Bezirkshauptmannschaft Kitzbühel, Hinterstadt 28, 6370 Kitzbühel;

Ergeht nachrichtlich an:

1. das wasserwirtschaftliche Planungsorgan, im Hause;
2. die Stadtgemeinde Kitzbühel, Stadtamt, Hinterstadt 20, 6370 Kitzbühel;
3. den Landeshauptmann von Tirol, Abteilung Wasser-, Forst- und Energierecht, Heiliggeiststraße 7-9, 6020 Innsbruck;
4. das Umweltbundesamt, Referat Umweltbewertung, per E-mail: uvp@umweltbundesamt.at;

Für die Landesregierung:

Mag. Schett

Für die Richtigkeit der Ausfertigung: