



Amtssigniert. SID2025061243935
Informationen unter: amtssignatur.tirol.gv.at

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

Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Umweltschutz
Rechtliche Angelegenheiten

Dr. Filip Boban
Eduard-Wallnöfer-Platz 3
6020 Innsbruck
+43 512 508 3437
umweltschutz@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at
UID: ATU36970505

Informationen zum rechtswirksamen Einbringen und
Datenschutz unter www.tirol.gv.at/information

Geschäftszahl – beim Antworten bitte angeben

U-NSCH-7/134/11-2025

Innsbruck, 26.06.2025

Ötztaler Gletscherbahn GmbH Co KG; Sölden;
Errichtung 6SK Gratl samt Geländemodellierungen und Pistenverbesserungsmaßnahmen;
Verfahren nach dem TNSchG 2005;
Öffentliche Bekanntmachung einer mündlichen Verhandlung

ÖFFENTLICHE BEKANNTMACHUNG EINER MÜNDLICHEN VERHANDLUNG

I. Allgemeines/Antragsgegenstand:

Mit Schreiben vom 11.03.2025 hat die Ötztaler Gletscherbahn GmbH Co KG, vertreten durch den Prokuristen, DI Philipp Falkner, MBA, bei der Tiroler Landesregierung um die Erteilung der naturschutzrechtlichen Bewilligung für die Errichtung und den Betrieb der 6SK Gratl samt Geländekorrekturen und Pistenverbesserungsmaßnahmen unter Vorlage von Projektunterlagen angesucht.

Kurzbeschreibung des Vorhabens:

Das Vorhaben gliedert sich im Wesentlichen in folgende Bereiche:

Allgemeines:

Die Ötztaler Gletscherbahn GmbH & Co. KG beabsichtigt, die bestehende fix-geklemmte Sesselbahn „DSL GRATL“ in Sölden abzutragen und durch eine moderne kuppelbare Sesselbahn mit Wetterschutzhauben zu ersetzen. Die neue Seilbahn soll wieder nahezu auf derselben Trasse errichtet werden. Der Talstationsstandort soll ident bleiben, während die Bergstation um ca. 65 m in südlicher und ca. 50 m in westlicher Richtung versetzt situiert werden soll.

Diese Maßnahme soll den betreffenden Schigebietsbereich deutlich aufwerten, da die Beförderung von Kindern bzw. Familien in 6er-Sesseln gegenüber einem 2er-Sessellift um ein Vielfaches komfortabler ist. Im Stationsumfeld der Tal- und Bergstation sollen die Schipisten an die neue Situation angepasst werden. Das gesamte Bauvorhaben erstreckt sich auf das Gemeindegebiet der Gemeinde Sölden, Bezirk Imst, Tirol. Die Umsetzung ist für 2025 und 2026 geplant.

6SK Gratl:

Technische Daten der neuen Anlage:

Horizontale Länge	1044,07 m	Spurweite	6,40 m
Höhenunterschied	409,50 m	Fahrgeschwindigkeit	5,0m/s
Schräge Länge	1128.34	Fahrzeit	4,18min
Förderleistung	2.300P/h	Stützenanzahl	13
Bahntype	kuppelbarer 6er Sesselbahn		

Seilbahnstützen und Kabelgraben 6SK Gratl:

Während einige vorgesehenen Stützenstandorte innerhalb der Eingriffsbereiche der Tal- und Bergstation oder weiteren geländeveränderten Abschnitten (Pisten- & anthropogene Böschungsflächen) liegen und damit bedingt durch ihre Lage für LKW- und Kranfahrzeuge gut zugänglich sind, so sind einige Stützenstandorte in weniger gut erschlossenem und teilweise unberührtem Gelände geplant. Die Zufahrt zu den Stützenstandorten soll grundsätzlich über den Kabelgraben oder über bestehende Fahrwege erfolgen. Der Trassenverlauf des Kabelgrabens soll sich dabei nur grob an der Seilbahnachse orientieren. Dies deshalb, da im Längsverlauf das hinsichtlich Vegetation und Bauaufwand günstigere Gelände, hauptsächlich in Form von bestehenden Pistenflächen, meist parallel und etwas abseits zur Bahnachse anzutreffen ist (siehe Orthofotoplan, Plannummer 1543-41/23 – 01). Damit sollen oft nur kurze Stichleitungen im Urgelände zur Anbindung der Stützen erfolgen.

Die Stütze 7, welche im unmittelbaren Nahbereich zu einem Fahrweg projektiert ist, soll über eine rd. 50 m lange Wegberme ausgehend von dem Zufahrtsweg erschlossen werden. Bei schwierigen Geländebedingungen sollen einzelne Stützenstandorte per Hubschrauber angefliegen werden. Der Eingriffsbereich je Stütze soll basierend auf Erfahrungswerten mit 15 x 15 m angenommen werden. Insgesamt sind 13 Stützen geplant. Die Strecken-, Steuer- und Anspeisekabel der Bahn sollen in einer Kabelkүнette (Kabelgraben) geführt werden, deren Eingriffsbreite 6 m betragen soll.

Talstation:

Das Gebäude soll 2-geschossig und massiv ausgebildet werden. Der Einstiegsbereich ist auf ca. 2.127 müA geplant. Die Talstation soll den identen Bereich der bestehenden Talstation des DSL Gratl in Anspruch nehmen. Die Fassadenflächen soll in Grautönen gehalten werden. Es ist eine Kombination aus Sichtbeton und dunkelgrauem Trapezblech geplant. Für eine ausreichende Belichtung sind im Seilbahn- und Bahnhofsbereich entsprechende Glaselemente vorgesehen. Die Überdachung der Seilbahntechnik soll aus einer Stahlblechkonstruktion mit großzügigen Polycarbonatscheiben bestehen, welche die Belichtung auf der Seilbahnbrücke sicherstellen sollen. Die Blechelemente sollen ebenfalls in dunkelgrauer Farbe gehalten werden.

Die seilbahntechnische Einrichtung soll einen überdachten Einstiegsbereich, betrieblich notwendige Räumlichkeiten sowie einen Bahnhof für Sessel umfassen. Des Weiteren sind ein Mitarbeiterraum eine Trafoanlage, diverse Lager und Nebenräume projektiert.

Geländekorrekturen sollen sich auf das direkte Stationsumfeld sowie die Pistenanbindungen erstrecken, wobei ein Massenausgleich angestrebt wird.

Geländemodellierung Talstationsbereich:

Die Talstation der gegenständlich geplanten 6SK Gratl bzw. vielmehr der südliche Vorplatz (ca. 2.126 bis 2.127 müA) soll einen wichtigen Knotenpunkt darstellen, in welchen zwei Pistenäste der Abfahrt 4 (aus westlicher Richtung kommend) sowie die Pisten 3b und 6 (aus südlicher Richtung kommend) münden und in weiterer Folge wieder davon abzweigen. Im Zuge der Geländemodellierung ist geplant, den Vorplatz samt der oben angeführten Pistenäste aufzuweiten und zu verbreitern.

Es ist geplant die bestehende **Piste 6** (und gleichzeitig **3b**) im Abschnitt zwischen rd. 2.155 müA und dem Vorplatz (2.126,5 müA), von Skiwegbreite auf rd. 20 m bis 21 m, bei einem Längsgefälle von 10% bis 16%, aufzuweiten. Im oberen Maßnahmenabschnitt erfolgt die Verbreiterung bergseitig, wobei hierfür die bestehende asphaltierte Zufahrtsstraße abgegraben und zur Gänze rückgebaut werden soll. Im Bereich zwischen Profil V-2 und V-3 reduziert sich der bergseitige Anschnitt und die Piste verläuft in weiterer Folge aus einer Kombination von Einschnitt und Schüttung. Kurz vor Erreichen des Vorplatzes bei Profil V-6 soll bergseitig eine flache (6%), rd. 40 m lange Skiwegberme zur Anbindung der Talstation mitmodelliert werden (Einstiegsbereich 2.127 müA).

Die **Piste 3b** verläuft im Abschnitt zwischen der Gaislachkogelbahnmittelstation und dem Vorplatz (2.126,5 müA) parallel zur Piste 6. Im Zuge der Geländemodellierung ist geplant das Längsgefälle der Bestandspiste (oberer Teil steil; unterer Teil zu flach) gleichmäßiger mit rd. 10% bis 14% aufzuteilen. Im oberen Abschnitt ist die Piste in Form eines Schüttkörpers geplant, ehe sie im Abschnitt zwischen dem Profil V-4 und dem Profil VI-1 allmählich in einen Einschnitt übergeht und schließlich bei 2.103 müA in die Bestandspiste einschleift.

Die **Piste 4** mündet wenig oberhalb des Vorplatzes und im Abschnitt zwischen den Profilen V-4 bis V-7, in die Abfahrten 3b + 6 ein. Es ist geplant, die bestehende Abfahrt 4 ab dem asphaltierten Zufahrtsweg, welcher in Richtung Gaislachkogelbahnmittelstation verläuft, auf einer Breite von rd. 100 m um bis max. 2,5 m abzusenken. Die Zufahrt wird in diesem Zuge ebenfalls zur Gänze abgegraben und rückgebaut.

Parallel zu den Pistenadaptierungen sind weiters Geländearbeiten im Bereich des Stationsgebäudes inkl. Bahnhof projektiert. Neben dem Aushub zur Herstellung der Baugrube, ist insbesondere im Ausfahrtbereich der Sessel, ein Geländeeinschnitt, welcher sich über die bestehende Zufahrtsstraße hinweg bis wenig unterhalb der Stütze 3 erstreckt, erforderlich. Die Böschungen sollen im Erdbau umgesetzt werden. Nach Fertigstellung des Sessel- Bahnhofes soll der bergseitige Teil des Gebäudes teilweise eingeschüttet werden. Die geplanten Geländeadaptierungen sollen weitgehend im Erdbau umgesetzt werden. Nach Fertigstellung des Sessel- Bahnhofes wird der bergseitige Teil des Gebäudes teilweise eingeschüttet werden.

Die geplanten Geländeadaptierungen können weitgehend im Erdbau umgesetzt werden. Die Einschnittböschungen weisen dabei eine Neigung von 3:4 und die Schützböschungen Neigungen zwischen 3:4 und 2:3 auf. Lediglich im Nahbereich zum Stationsgebäude ist auf einer Länge von rd. 25 m die Errichtung eines Kunstbaus (Steinschichtung in Beton; max. 75°) zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen dem Einstieg (2.127 müA) und der unterhalb verlaufenden Abfahrt 6 geplant.

Die dauerhafte Rodungsfläche soll rd. 310 m² betragen und beinhaltet Teile der projektierten Zufahrtsstraße, einen Wanderwegabschnitt sowie randlich die Piste 3b. Die temporäre Rodungsfläche soll insgesamt ca. 1.005 m² betragen. Hierzu zählen die Erdböschungen (3:4 und 2:3) talseitig der Pistenäste 3b und 6 sowie die Böschungsfläche resultierend aus der Umlegung der Zufahrtsstraße. Nach Abschluss der Geländemodellierungen sollen die Erdböschungen mit standorttypischen Gehölzen (Zirbe, Lärche) und mit entsprechendem Abstand zu den Fahr- und Pistenrändern (ca. 2 bis 3 m) wieder aufgeforstet werden. Für die angeführten Maßnahmen wird bei der zuständigen Behörde eine forstrechtliche Bewilligung eingeholt.

Bergstation:

Das Gebäude soll 1-geschossig und massiv ausgebildet werden. Die Bergstation soll ca. 65 m weiter südlich und ca. 50 m weiter westlich zur bestehenden Bergstation DSL Gratl situiert werden. Die Verkleidung der Seilbahntechnik soll analog jener in der Talstation ausgeführt werden. Der Stationsbereich wird von zwei Seiten eingefasst und überdacht werden. Die sichtbaren Gebäudeteile sind in Sichtbeton geplant. Die seilbahntechnische Einrichtung soll einen überdachten Ausstiegsbereich, betrieblich notwendige Räumlichkeiten und diverse Lager sowie Nebenräume umfassen.

Geländemodellierung Bergstationsbereich:

Der Ausstiegsbereich ist auf 2.536,5 müA und damit um bis max. 12,5 m unterhalb der bestehenden Geländeoberkante projektiert. Die konzipierte Bahnanlage sieht einen „90°-Ausstieg“ vor (Ausstieg in Richtung Süden). Unmittelbar daran anschließend ist eine rd. 15% steile Rampe geplant, welche

gewährleistet, dass Ski- und Snowboarder zügig vom Ausstiegsbereich in südlicher Richtung zu einer vorgelagerten Verebnung gelangen. Dieser „Sammelplatz“ (ca. 2.534 bis 2.534,5 müA) soll mehr oder weniger den Startpunkt darstellen, von welchem aus drei Pistenäste in unterschiedliche Richtungen abzweigen.

Die beiden weiteren Pistenvarianten sind in Form von Skiwegen geplant, wobei ausgehend vom Vorplatz eine Skiwegberme in Richtung Südwesten und eine weitere in nördliche Richtung vorgesehen ist. Letztere wird unterhalb der projektierten Seilbahnachse (zwischen den Stützen 12 und 13) hindurchgeführt und teilt sich im Bereich des bestehenden Bergstationsstandortes des Zweiersesselliftes Gratl in die Abfahrten 4 und 5 (Bestand) auf. Das Längsgefälle des Skiwegastes beträgt zwischen 14% (südlich der Bahnachse) und rd. 10% (etwa nördlich der Bahnachse), bei einer durchschnittlichen Breite von rd. 13 m bis 14 m. Für die Umsetzung der Skiwegberme sind Abtragsböschungen mit Neigungen zwischen 5:4 (Felsanschnitt) und 2:3 (Erdbau) sowie im Bereich der talseitigen Schuttböschungen Neigungen von ca. 3:4 (Erdbau) geplant. Im Bereich des bestehenden Ausstiegsbereiches (Zweiersessellift) ist ein Trapezeinschnitt erforderlich (Abtragshöhe rd. 4 m), um ein ausreichendes Längsgefälle zur Anbindung der Piste 5 zu erreichen.

Jener Skiweg, welcher in südwestlicher Richtung geplant ist, weist ein Längsgefälle von rd. 10% bei einer Mindestbreite von rd. 9 m auf. Im Bereich von 2.532,5 müA ist der Skiweg niveaugleich mit der bestehenden Abfahrt 1, welche von der Gaislachkogel-Bergstation herunterführt. Im Bereich von 2.525 müA (Profil II-c) soll der Skiweg in die bestehende Abfahrt 1 einschleifen. Im Bereich der Pistenzusammenführung wird die Abfahrt 1 aufgeweitet und insgesamt übersichtlicher gestaltet. Daran anschließend sind im Abschnitt zwischen 2.460 müA und 2.500 müA Geländekorrekturen (Auffüllen von Geländemulden) vorgesehen. Für genannten Skiwegabschnitt weisen die Böschungen (vorwiegend Schuttböschungen; siehe Profile II-a, b & c) eine Neigung von 3:4 auf.

Die im Maßnahmenbereich geplanten Geländeänderungen sollen im Massenausgleich errichtet werden, wobei etwa 19.650 m³ umgelagert werden müssen. Im Bergstationsbereich sollen in Summe Geländeänderungen auf einer Fläche (ohne Kabelgraben) von ca. 19.130 m² durchgeführt werden.

Wiederherstellung Weganlagen:

Durch die gegenständlich geplanten Baumaßnahmen sind diverse Weganlagen sowohl im Talstations- als auch im Bergstationsbereich betroffen. Die betroffenen Wegabschnitte sollen entweder direkt im Zuge der Geländemodellierung wiederhergestellt (etwa bei der Errichtung bzw. dem Aufbau von Böschungen) oder aber spätestens nach Abschluss sämtlicher Erdarbeiten in die endmodellerte Geländeoberfläche eingeschrieben (Fahrwege auf fertigem Pistenniveau) werden.

Bergstationsbereich

Grundsätzlich soll der bestehende Fahrweg im Bereich der Piste 1 wieder an die endmodellerte Pistenoberfläche angepasst werden. Lediglich das steile Wegstück im Bereich des Profil II-c (Abschnitt 2.525 müA bis 2.530 müA), welches im Zuge der Pistenmodellierung abgegraben wird, soll nicht wiederhergestellt werden. Stattdessen ist geplant, den Fahrweg im Bereich des deutlich flacheren, rd. 10% steilen Skiweges in Richtung geplanter Bergstation 6SK Gratl zu führen. Im Bereich des Profil II-a (ca. 2.532,5 müA) ist eine Weggabelung vorgesehen, welche in weiterer Folge in den bestehenden Zufahrtsweg in Richtung Gaislachkogelbahnbergstation einmündet. Weiters ist ausgehend von der Bergstation und entlang des in nördlicher Richtung projektierten Skiweges, ein Fahrweg für Erhaltungs- und Wartungsarbeiten geplant. Die Weganlagen werden analog zum Bestand geschottert und in einer Breite von rd. 3,5 m bis 4,0 m hergestellt.

Talstationsbereich

Im Zuge der Geländemodellierung soll die bestehende und asphaltierte Zufahrtsstraße in Richtung Gaislachkogelbahnmittelstation, im Abschnitt zwischen der projektierten Talstation und der weiter südlich gelegenen Weggabelung (ca. 2.158 müA) rückgebaut (abgegraben) und entsprechend rekultiviert werden. Künftig ist geplant, die Zufahrtstraße entlang der Piste 6 und damit unterhalb bzw. östlich der geplanten Talstation vorbeizuführen und anschließend die Straße nördlich des Stationsgebäudes wieder in die bestehende Infrastruktur einschleifen zu lassen. In diesem Zusammenhang ist rd. 100 m nördlich der Talstation die Errichtung einer Ausweiche geplant. Der neue Straßenabschnitt soll analog zum Bestand in asphaltierter Form umgesetzt werden. Die Fahrbahnbreite beträgt rd. 4 m.

Alle weiteren Fahrwegabschnitte sollen nach Abschluss der Pistenmodellierung in Form von geschotterten und rd. 3,5 m breiten Wegbermen wiederhergestellt werden.

Neben den Fahrwegen sind im Talstationsbereich zudem ein Wanderweg sowie zwei Biketrails betroffen. Östlich und unterhalb der Talstation bzw. der Piste 6 verläuft der Wanderweg E5. Durch die geplanten Bauarbeiten wird der Weg auf einer Länge von rd. 95 m überschüttet. Im Zuge des Böschungsaufbaus (Erdböschung 3:4 bis 2:3) wird dieser hinsichtlich seiner Durchgängigkeit wieder vollends hergestellt. Die Wegbreite beträgt ca. 1,2 m. Durch die Situierung der Wegberme im Bereich des Böschungsfußes soll der E5 nur kurzzeitig unterbrochen werden. Die Erholungssuchenden werden auf die geplanten Bauarbeiten durch eine ausreichende Beschilderung aufmerksam gemacht. Umleitungen werden bei Bedarf eingerichtet.

Talseitig und orografisch rechts der Piste 6 verläuft ein bestehender Biketrail (Eebme Line), welcher im Zuge der Pistenverbeitung überschüttet werden soll. Die Trailberme soll im Zuge der Geländemodellierung im Bereich der Schüttböschung auf einer Länge von rd. 140 m wieder neu angelegt werden. Die Breite des Trails beträgt 1,6 m, das Längsgefälle bis hin zum geplanten Vorplatz (2.126,5 müA) beträgt dabei rd. 4%. Von der Verebnung folgt der Trail der Piste 6, ehe der Trail wenig nördlich der Talstation in die bestehende Eebme Line wieder einmündet.

Ein weiterer bestehender Trailabschnitt (Teäre Line) unweit östlich des Stationsgebäudes und ebenfalls talseitig der Piste 6 soll im Zuge des Pistenbaus auf einer Länge von 45 m überschüttet werden. Im Gegensatz zu der obigen Trailadaptierung soll jener Wegabschnitt nicht in die endmodellerte Böschung eingeschrieben, sondern die Anbindung des Trails mittels Kreiselbauwerk (Schneckenkonstruktion) umgesetzt werden. Hierzu ist im Bereich des Vorplatzes und ausgehend vom geplanten Pistenniveau 2.126,5 müA eine Zufahrtsrampe (rd. 15 m) vorgesehen, über welche man auf das eigentliche Kreiselbauwerk gelangt (Zielhöhe ca. 2.125,5 müA). Die „Schnecke“ soll einen Radius von ca. 6 m aufweisen, wobei rd. 1,5 Drehungen sowie eine daran anschließende Abfahrtsrampe benötigt werden, um die Höhendifferenz bis zum Erreichen der gewünschten Zielhöhe (Einbindung bestehender Trail) überwinden zu können.

Entfernung der Altanlagen:

Im Zuge des Baus der neuen Sechsesselbahn Gratl soll der bestehende Zwiersessellift rückgebaut und sämtliche Anlagenteile entfernt werden. Die im Gelände bestehenden Stützenfundamente werden bis auf 30 cm unterhalb der Geländeoberkante abgeschremmt und anschließend mit Oberbodenmaterial überdeckt. Im Einzelfall kann es aus ökologischer Sicht die bessere Variante sein, das Stützenfundament zu belassen, wenn durch die Zufahrt und den Rückbau hochwertige Vegetationseinheiten geschädigt werden würden. Die Stationsgebäude werden im Zuge der Erdarbeiten abgerissen. Das anfallende Material wird entsprechend der einschlägigen Bestimmungen entsorgt.

Die bestehenden Streckenkabel verbleiben grundsätzlich in der Erde. Im Bereich der Stützen und Stationen werden die Kabelenden fachgerecht abgeklemmt und eingeschüttet.

Vogelschutz:

Zur Vermeidung von Vogelschlag sollen dem Stand der Technik entsprechende Vogelschutzeinrichtungen eingesetzt werden. Bereits bei der Planung wird auf entsprechende Formgebung und Materialwahl geachtet. Details können der ornithologischen Begutachtung des INKÖ – A. Landmann entnommen werden.

Oberflächenwässer:

Entlang von Skiwegen und Pisten anfallende Oberflächenwässer sollen je nach vorherrschenden Bedingungen entweder flächig über die Böschungsschulter dem Unterhang übergeben oder in einem bergseitigen Längsgraben gesammelt und an günstigen Stellen (keine Steilböschung, keine oder niedere Erdböschungen) in das angrenzende Urgelände geführt und zur Versickerung gebracht werden. In steileren Pistenabschnitten ist es generell während der Anwuchsphase zweckmäßig, Quergräben (Längsgefälle rd. 10%) zu errichten, welche die Wässer sammeln, ableiten und diese an geeigneten Stellen (keine Steilböschung) zur Versickerung bringen. Die Lage, Dimensionierung und Abstände der Quergräben sollen

je nach Untergrundverhältnissen in Rücksprache mit der geologischen und ökologischen Bauaufsicht festgelegt werden.

Rekultivierung:

Die Rekultivierung soll so ausgeführt werden, dass die rekultivierten Flächen möglichst dem Vorzustand bzw. den angrenzenden Beständen gleichen. Das bedeutet, dass in jenen Bereichen, in welchen eine geschlossene Vegetationsschicht vorhanden ist, die sich auch auf Grund ihrer Dicke verpflanzen lässt, diese seitlich zwischengelagert und nach Fertigstellung der Rohtrasse wieder aufgebracht werden soll. In den vegetationslosen und durch Blockschutt- und Felsflächen charakterisierten Abschnitten soll darauf geachtet werden, dass für die Rekultivierung wieder ausreichend Steine und Blöcke zur Verfügung stehen, um eine entsprechende, vor Umsetzung der Baumaßnahmen ähnelnde Oberfläche herstellen zu können. Solche Flächen finden sich etwa im Bergstationsbereich sowie teilweise entlang des Kabelgrabens und der Stützenstandorte.

Die Pistenfläche soll zur Einsparung von Kunstschnee glatt in dem Sinn hergestellt werden, dass keine Mulden und Senken entstehen. Sie soll aber rau in dem Sinn ausgebildet werden, dass eine grobkörnige Struktur entsteht. Dies fördert ein naturnahes Erscheinungsbild und schützt besser vor Oberflächenerosionen. Die Böschungen können ohnehin dem natürlichen Erscheinungsbild nachgebildet werden. Selbiges gilt für die Stützenstandorte sowie den zuführenden Leitungstrassen (Kabelgraben) insofern sie außerhalb der Piste liegen.

In jenen Bereichen, in welchen eine ausreichende humose Oberbodenschicht im Zuge der Rekultivierung wieder aufgebracht wird, aber keine durch Vegetationsteile annähernd geschlossene Vegetationsdecke hergestellt werden kann, sollen Ansaaten mit standortgerechtem Saatgut durchgeführt werden. Es wird darauf geachtet, dass die einzelnen Übergänge zwischen Naturgelände und überarbeitetem Gelände fließend/verzahnt ausgeführt werden. Ebenso sollen die Übergänge zwischen den relativ glatten Pistenflächen und den angrenzenden Böschungsbereichen verlaufend gestaltet werden, um nicht zuletzt im Sinne des Landschaftsbildes keine scharfen Grenzen zwischen dem Urgelände und den überarbeiteten Geländeabschnitten zu erzeugen.

Nach Beendigung der Rekultivierung soll allenfalls eine Startdüngung mit Festmist oder einem organischen Handelsdünger erfolgen. Die Rekultivierung schließt auch eine Pflege der Flächen in den darauffolgenden Vegetationsperioden mit ein. Innerhalb dieser Zeit sollen Ausfälle in der Ansaat nachgesät und bedarfsweise zum Schutz vor Weidevieh ausgezäunt werden.

Bepflanzung:

Die im Talstationsbereich befindlichen projektierten Erdböschungen (temporäre Rodungsflächen 1.005 m²) und die Ersatzaufforstungsfläche (rd. 4.195 m²) sollen einer Aufforstung zugeführt werden, sofern nennenswerte Flächen zur Verfügung stehen.

Flächenbilanz:

Insgesamt sollen durch die geplanten Maßnahmen eine Fläche von rund 5,7 ha beansprucht werden. Davon entfallen knapp 1 ha auf UVP-relevantes Naturgelände und knapp 4,8 ha auf bereits überprägtes Gelände.

Massenbilanz:

Insgesamt sollen rd. 44.650 m³ umgelagert werden.

Für nähere Details wird auf die Projektunterlagen verwiesen.

II. Antragsunterlagen:

Die nähere Beschreibung des geplanten Vorhabens sowie Details können dem Einreichoperat entnommen werden.

Die Projektunterlagen liegen bis zum Tag der mündlichen Verhandlung beim Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Umweltschutz, Zimmer Nr. B144, Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck, auf.

III. Mündliche Verhandlung:

In Anwendung der §§ 40 bis 44 des Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 157/2024, findet über dieses Ansuchen eine mündliche Verhandlung am

Donnerstag, den 10.07.2025
mit dem Zusammentritt der Verhandlungsteilnehmerinnen und -teilnehmer
um 09:30 Uhr
in der Abteilung Umweltschutz, Landhaus 1,
1. Stock, Besprechungszimmer B150,
Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck

statt.

IV. Hinweise:

Es steht den Parteien frei, persönlich oder durch einen bevollmächtigten Vertreter, der zur Abgabe vorbehaltloser Erklärungen ermächtigt sein muss, an dieser Verhandlung teilzunehmen und allfällige Einwendungen vorzubringen.

Bevollmächtigter kann eine eigenberechtigte natürliche Person, eine juristische Person, eine Personengesellschaft des Handelsrechts oder eine eingetragene Erwerbsgesellschaft sein. Personen, die unbefugt die Vertretung anderer zu Erwerbszwecken betreiben, dürfen nicht bevollmächtigt werden.

Der Bevollmächtigte muss mit der Sachlage vertraut sein und sich durch eine schriftliche Vollmacht ausweisen können. Die Vollmacht hat auf Namen oder Firma zu lauten.

Eine schriftliche Vollmacht ist nicht erforderlich,

- wenn die Vertretung durch eine zur berufsmäßigen Parteienvertretung befugte Person, z.B. einen Rechtsanwalt, Notar oder Wirtschaftstreuhänder erfolgt,
- wenn die Vertretung durch Familienmitglieder (z.B. Haushaltsangehörige, Angestellte, Funktionäre von Organisationen), die der Behörde bekannt sind, erfolgt und kein Zweifel an deren Vertretungsbefugnis besteht,
- wenn der/die Beteiligte gemeinsam mit dem Bevollmächtigten an der Verhandlung teilnimmt.

Als Antragsteller beachten Sie bitte, dass die Verhandlung in Ihrer Abwesenheit durchgeführt oder auf Ihre Kosten vertagt werden kann, wenn Sie die Verhandlung versäumen. Wenn Sie aus wichtigen Gründen - z.B. Krankheit, Gebrechlichkeit oder Urlaubsreise - nicht kommen können, teilen Sie uns dies sofort mit, damit wir allenfalls den Termin verschieben können.

Als sonst Beteiligter beachten Sie bitte, dass Sie Ihre Parteistellung verlieren, soweit Sie Einwendungen nicht spätestens am Tag vor Beginn der Verhandlung während der Amtsstunden bei der Behörde oder während der Verhandlung erheben.

Wenn Sie jedoch durch ein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis verhindert werden, rechtzeitig Einwendungen zu erheben und Sie kein Verschulden oder nur ein milderer Grad des Versehens trifft, können Sie binnen zwei Wochen nach Wegfall des Hindernisses, das Sie an der Erhebung von Einwendungen gehindert hat, jedoch spätestens bis zum Zeitpunkt der rechtskräftigen Entscheidung der Sache, bei uns Einwendungen erheben. Diese Einwendungen gelten dann als rechtzeitig erhoben. Bitte beachten Sie, dass eine längere Ortsabwesenheit kein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis darstellt.

Für die Landesregierung:

Dr. Filip Boban