



Gletscherbahnen Kaprun AG
Kitzsteinhornplatz 1a
5710 Kaprun, Austria

Schigebiet Kitzsteinhorn

Umsetzung der behördlich bewilligten Maßnahmen

Jahresbericht 2023 der ökologischen Bauaufsicht

gemäß Auflagenpunkt 3 des Bescheides vom 27.05.2019

(Zahl: 30603/253-8547/9-2019)

IfÖ *Institut für Ökologie OG*
Johann-Herbst-Straße 23
5061 Elsbethen
Dr. Helmut Wittmann

12. Jänner 2024

Inhalt

1	Einleitung	3
2	Kontrolle durchgeführter Maßnahmen aus den letzten Jahren	4
3	Verminderung und ordnungsgemäße Entsorgung von Müll im Schigebiet.....	5
4	Projekt Infrastrukturverbindungen und Erweiterung der Schneeanlage Kitzsteinhorn	5
5	Pistenanpassungen aufgrund des klimabedingten Gletscherrückganges	7
6	Bauvorhaben 1SL-Maislift II	8
7	Projekt Errichtung Parkplatz Maiskogel auf GN 869/3, 870, 871, 901/2, 1378/1 und 1379/1, KG Kaprun.....	9
8	Resümee für das Jahr 2023	10
9	Fotodokumentation.....	11

1 EINLEITUNG

Sämtliche Maßnahmen im Schigebiet Kitzsteinhorn (inklusive dem Teilschigebiet Maiskogel) werden vom Institut für Ökologie als ökologische Bauaufsicht betreut. Die ökologische Bauaufsicht agiert in diesem Zusammenhang einerseits als „verlängerter Arm der Behörde“ und achtet auf die korrekte Einhaltung der Vorgaben der jeweiligen Bewilligungsbescheide, sie ist jedoch auch beratend und anleitend tätig, um die bewilligten Maßnahmen bestmöglich im Sinne der Natur mit geringstmöglicher Eingriffswirkung umzusetzen. Ein Jahresbericht wie der vorliegende wurde von Seiten der Behörde nur für das Projekt der Infrastrukturverbindung und Erweiterung der Schneeanlage Kitzsteinhorn (Bescheid vom 27.05.2019, Zahl: 30603/253-8547/9-2019) vorgeschrieben. Da jedoch die Gletscherbahnen Karpun AG diesen Jahresbericht zur Information der Öffentlichkeit auch auf ihre Homepage stellen, erscheint es sinnvoll, nicht nur die Tätigkeiten im Rahmen des oben genannten Bescheides abzuhandeln, sondern allgemein über die Umsetzung der behördlich bewilligten Maßnahmen im Schigebiet und über die diesbezügliche Betreuung durch die ökologische Bauaufsicht zu berichten. Zur Klarstellung werden bei den einzelnen Projektbereichen die jeweils relevanten Bescheide zitiert.

Die Betreuung der Umsetzung der behördlich bewilligten Maßnahmen am Kitzsteinhorn wurde in den vergangenen Jahren federführend von Dr. Thomas Rücker vom Institut für Ökologie vorgenommen. Aufgrund privater Probleme konnte Herr Dr. Rücker diese Tätigkeit nicht mehr weiterführen, weshalb im Jahr 2023 Herr Dr. Helmut Wittmann (ebenfalls vom Institut für Ökologie) diese Agenden übernommen hat.

In Hinblick auf die Umsetzung der Maßnahmen wird grundsätzlich festgehalten, dass durch die ökologische Bauaufsicht eine sehr exakte Dokumentation des Baugeschehens in Wort und Bild erfolgt. In insgesamt 10 Baustellenprotokollen wurden die im Jahr 2023 umgesetzten Maßnahmen dokumentiert, wobei diese Protokolle auch jeweils der Naturschutzbehörde an der Bezirkshauptmannschaft Zell am See übermittelt werden. Damit wird die Behörde sowohl über den Bauverlauf als auch über auftretende Probleme und durchgeführte Optimierungen stets am Laufenden gehalten. Jedes dieser Protokolle geht exakt auf die bescheidmäßigen Vorgaben ein und illustriert durch eine entsprechende Fotodokumentation die Umsetzung der behördenseits genehmigten Maßnahmen. In Hinblick auf auftauchende Probleme oder Unklarheiten besteht ein enger Kontakt und eine intensive Kooperation mit der Naturschutzbehörde, um eine bestmögliche Umsetzung zu gewährleisten.

In Hinblick auf die Maßnahmen im Gletscherbereich (von Eis bedeckte Flächen und Gletschervorfeld) sei noch ergänzend hervorgehoben, dass für jedes geplante Vorhaben entsprechend dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000) zuerst ein UVP-Feststellungsverfahren durchgeführt wurde, in dem abgeklärt wird, ob für das geplante Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Erst nach Abklärung dieser Fragestellung können die materienrechtlichen Verfahren, unter anderem ein stets durchzuführendes Naturschutzverfahren abgewickelt werden. Bei sämtlichen dieser Behördenverfahren hat auch die Salzburger Landesumweltanwaltschaft Parteistellung und nimmt diese auch wahr. Es liegt daher ein relativ enges rechtliches Korsett vor, im Rahmen dessen die ökologische Bauaufsicht bei der Umsetzung nochmals optimierend wirkt.

2 KONTROLLE DURCHGEFÜHRTER MAßNAHMEN AUS DEN LETZTEN JAHREN

Mit Datum vom 14.05.2008 (Zahl: 30603/253-5251/4-2008) wurde den Gletscherbahnen Kaprun AG unter anderem die sogenannte „Kristallabfahrt“ bewilligt, die in ihrem unteren Teil den Namen „Black Mamba“ trägt. Die Pistenanlage liegt zur Gänze im alpinen Bereich, in einer Seehöhe von über 2.000 m. Durch sorgsames Manipulieren der vorhandenen Vegetation, durch Sicherung des Oberbodens und der geborgenen Vegetationsteile mit Hilfe von Geotextilen (Kokosmatten) konnte die Pistenanlage auch in dieser Seehöhe vollständig erosionsstabil begrünt werden, dies mit einer Vegetation, die weitestgehend der Vegetation im Pistenumfeld entspricht. Bild 1 zeigt diese Schipiste, die mehr oder weniger nur an ihrer ebenen und nivellierten Geländeformation und den die Piste begleitenden Beschneiungsanlagen erkennbar ist.

Im Bild 2 sind die Pistenbegrünungen unmittelbar unterhalb vom Alpincenter in Höhenlagen zwischen 2.300 und 2.400 m dargestellt. Es handelte sich dabei um jahrzehntealte Schipisten, die ursprünglich vollkommen vegetationsfrei waren und die mit aufwendigen Methoden in den im Bild 2 dargestellten Zustand versetzt wurden. Mit Ausnahme von Wegrandbereichen sind diese Flächen heute stabil begrünt und erosionsfrei, dies trotz der enormen Höhenlage. Die Begrünung dieser „historischen“ Pistenflächen wurde als naturschutzfachlicher Ausgleich für die Anlage ergänzender Pistenbereiche und optimierter Aufstiegsanlagen vorgenommen.

Ähnlich verhält es sich mit den Begrünungsmaßnahmen oberhalb vom Alpincenter, die im Bild 3 wiedergegeben sind. Dabei handelt es sich um Begrünungen in Höhenlagen von über 2.500 m Seehöhe, die zu den extremsten Hochlagenbegrünungen im gesamten Alpenraum zählen. Auch wenn es aufgrund der extrem kurzen Vegetationszeit vergleichsweise lange dauert, bis sich eine entsprechende Vegetation entwickelt hat, ist es hier gelungen, selbst in diesen Extrembereichen eine stabile Vegetationsdecke zu erzeugen. Diese Begrünungen wurden als Ausgleich für das Projekt Kitzsteinhornbahnen 2015 (Errichtung von Gletscherjet 3 und 4) vorgeschrieben und umgesetzt, die mit Bescheid vom 23.09.2013 (Zahl: 30603-253/6872/9-2013) bewilligt wurden.

Eine weitere Kontrolle umfasste Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bescheid vom 07.06.2017 (Zahl: 30603-253/8046/13-2017), der Errichtung der direkten Liftverbindung vom Ortszentrum Kaprun über den Maiskogel ins Schigebiet Kitzsteinhorn (3K K-connection). Bild 4 zeigt die Begrünungsmaßnahmen im Umfeld der ehemaligen Eingriffsflächen der Liftstützen nahe beim Langwiedboden. In diesen Projektbereichen wurde sowohl für die Errichtung der Fundamente der Stützen als auch für eine Zufahrtsstraße in die alpine Vegetation eingegriffen. Durch sorgsamen Umgang (Bergung, Zwischenlagerung und Wiedereinbringung der vorhandenen Rasensoden) sind hier die Eingriffe mit Ausnahme der vorhandenen Stützenkonstruktion nicht mehr erkennbar. Ähnliches zeigt sich bei einer weiteren Stütze dieser Liftverbindung zwischen Kaprun bzw. dem Maiskogel und dem Schigebiet am Kitzsteinhorn im Bild 5. Sowohl die Böschungen der Weganlage (eigenes Projekt „Astenweg 2“ Bescheid vom 31.7.2007, Zahl: 30603/253-4931/6-2007 und Bescheid vom 9.8.2007, Zahl: 30603-407/22/3-2007) als auch das Umfeld der Liftstütze sind mit naturidenter Vegetation

begrünt. Auch Ausgleichsmaßnahmen für die Aufstiegsanlage aus dem Ortszentrum von Kaprun wurden kontrolliert, wie das im Bild 6 dargestellte Gewässer, das einem natürlichen Almtümpel perfekt nachempfunden wurde und das eine respektable Population von Grasfrosch und Bergmolch beheimatet.

Sämtliche Begrünungsmaßnahmen in der alpinen Region sind aufwendig und schwierig durchzuführen und brauchen meist mehrere Jahre, bis sie tatsächlich eine Vegetation hervorbringen, die der natürlichen Umgebungsvegetation entspricht und somit keine weiteren Pflege bedarf. In diesem Zusammenhang wird von der ökologischen Bauaufsicht immer wieder darauf hingewiesen, dass Eingriffe in die Begrünungsflächen unbedingt zu vermeiden sind. Vor allem abgestellte Fahrzeuge oder abgelagerte Utensilien behindern das Aufkommen der Vegetation, insbesondere in diesen extremen Höhenlagen (Bild 7). Auch diese „Rügen“ werden in den Protokollen der ökologischen Bauaufsicht festgehalten, wobei den Forderungen durch die Mitarbeiter der Gletscherbahnen Kaprun AG stets umgehend Rechnung getragen wird.

3 VERMINDERUNG UND ORDNUNGSGEMÄßE ENTSORGUNG VON MÜLL IM SCHIGEBIET

Eine weitere Tätigkeit der ökologischen Bauaufsicht ist der mehrmalige Hinweis darauf, dass das Gletscherschigebiet sowohl vom Baustellenabfällen als auch vom Müll der Erholungssuchenden und Schigäste freizuhalten ist. Diesen Aufforderungen wurde insbesondere im Jahr 2023 durch spezielle Sammelaktionen nachgekommen, wie Bild 8 mit im Schigebiet zusammengesammelten Baurestmassen und sonstigem Abfall zeigt. Selbstverständlich sieht das Schigebiet während der Umsetzung der Maßnahmen, wie etwa der Errichtung von Pumpstationen oder Verlegung von Schneileitungen vorübergehend wie eine Baustelle aus. Vor Einsetzen der Wintersaison ist jedoch das Schigebiet wie Bild 9 zeigt, ordnungsgemäß „zusammengeräumt“ und entspricht damit auch den Vorgaben der ökologischen Bauaufsicht.

4 PROJEKT INFRASTRUKTURVERBINDUNGEN UND ERWEITERUNG DER SCHNEIANLAGE KITZSTEINHORN

Mit Bescheid vom 27.05.2019 (Zahl: 30603/253-8547/9-2019) wurde den Gletscherbahnen Kaprun AG eine Erweiterung der Schneeanlage sowie die Errichtung eines Infrastrukturtunnels unterhalb des Gletschers bewilligt. Mit diesem Projekt war die Möglichkeit einer Trinkwasserzufuhr für das Gipfelrestaurant und gleichzeitig eine Abwasserentsorgung für die höchst gelegenen Anlagen im Schigebiet in die Ortskanalisation von Kaprun verbunden. Zusätzlich wird nach Umsetzung dieses Vorhabens auch eine Beschneigung der höchst gelegenen Gletscherflächen im Schigebiet möglich.

Generell ist bei sämtlichen Baumaßnahmen im Gletscherschigebiet – wie auch bei der Verlegung der Infrastrukturleitung für Beschneigung, Wasser und Abwasser – die extrem kurze

Bauzeit von wenigen Wochen pro Jahr von Relevanz. So muss unmittelbar nach erfolgreichem Ausapern mit den Arbeiten begonnen werden, um bis zum erneuten Einschneien möglichst viel umsetzen zu können.

Bild 10 zeigt die Verlegung der Infrastrukturleitungen zwischen der Pumpstation im Nahebereich der Mittelstation von Gletscherjet 3 und 4 und der Bergstation des Schmidinger Liftes bzw. des dahinter liegenden Portals des Infrastrukturtunnels. Einerseits aufgrund der vorhandenen Projektierung, andererseits unter nochmaliger Optimierung durch die Anleitung der ökologischen Bauaufsicht werden Infrastrukturleitungen - wo immer möglich - im Bereich vorhandener Wege bzw. in den Wegrandbereichen verlegt, um in möglichst geringem Ausmaß in die gletschergeschliffenen Felsformationen der ehemals eisbedeckten Flächen eingreifen zu müssen. Dort wo eingegriffen werden muss, werden nach Möglichkeit schuttbedeckte Flächen herangezogen (Bild 11 und Bild 12), um nach Verlegung der Leitungen durch Wiederaufbringung von Felsschutt das ursprüngliche Ensemble bestmöglich wieder herzustellen. Eine weitere Vorgabe der ökologischen Bauaufsicht ist es, dass keine periodisch Wasser führenden Gerinne oder überhaupt durch den Gletscher gespeiste Fließgewässer von den Baumaßnahmen betroffen sein dürfen (Bild 13 und Bild 14). Dies wird konsequent eingehalten.

Im Bild 15 ist die in den Wegrandbereichen verlegte Infrastrukturleitung mit der bereits verfüllten Künette dargestellt. Bei dieser Ausführung kontrastiert der gleichförmige Feinschutt noch deutlich mit dem schuttbedeckten und dem von Gletscher geschliffenen Felsen geprägtem oberhalb liegenden Urgelände. Im Bild 16 ist diese Situation schon in deutlich verbesserter Ausführung wiedergegeben, wobei jedoch noch eine bessere Verzahnung zwischen dem Felsschutt und den gletschergeschliffenen blanken Felsen und noch eine heterogenere Korngrößenverteilung der aufgebrauchten Felsformationen herzustellen ist. Diese Maßnahmen werden jedoch erst im Jahr 2024 finalisiert.

Bild 17 zeigt ebenfalls einen Bereich mit verlegter Infrastrukturleitung, wobei auch hier noch eine optimierende Gestaltung durch Einbringung einzelner größerer Felsbrocken bzw. Felsplatten zu erfolgen hat, um dem ursprünglichen Erscheinungsbild des vegetationslosen, vom blanken Felsen und Felsschutt geprägten Gletschervorfeldes möglichst nahe zu kommen. Auch diese Optimierungsmaßnahmen werden – auch im Zusammenhang mit den Pistenanpassungen aufgrund des klimabedingten Gletscherschwundes (vgl. unten) – im Jahr 2024 vorgenommen. Jedenfalls zeigen diese Beispiele, wie bei der Verlegung der Schneileitungen und anderer Infrastruktureinrichtungen durch bestmögliche Berücksichtigung der Vorgaben der Natur versucht wird, den Eingriff geringstmöglich zu halten, ja im besten Falle ihn gar nicht erkennen zu lassen. Die diesbezüglichen Tätigkeiten im Jahr 2023 gehen bereits sehr gut in diese Richtung (wie die dargestellten Bilder zeigen), eine gewisse Optimierung unter Anleitung durch die ökologische Bauaufsicht wird jedoch noch 2024 stattfinden.

5 PISTENANPASSUNGEN AUFGRUND DES KLIMABEDINGTEN GLETSCHERRÜCKGANGES

Wie sämtliche Gletscherschigebiete in Österreich besteht auch am Kitzsteinhorn das Problem, dass mit dem Abschmelzen des Gletschers Landschaften ausapern bzw. „zum Vorschein kommen“, die nicht oder nur sehr eingeschränkt für den herkömmlichen Schibetrieb nutzbar sind. Sämtliche dieser Flächen liegen zwar in jahrzehntelang genutzten Pistenbereichen und sind raumordnungsartig als Pistenflächen gewidmet, sie bedürfen jedoch einer gewissen Korrektur, um den bisher betriebenen Schibetrieb aufrecht halten zu können. Eine gewisse Alternative würde die Verwendung von sehr großen Mengen an technischem Schnee bedeuten, wobei dies in Hinblick auf den Energieverbrauch sicherlich als keine Optimalvariante anzusehen ist. Unter diesen Rahmenbedingungen haben die Gletscherbahnen Kaprun AG nach Durchführung eines UVP-Feststellungsverfahrens um Bewilligung mehrerer Geländeanpassungen angesucht, die mit Bescheid vom 18.09.2023 (Zahl: 30603-253/9743/12-2023) naturschutzrechtlich bewilligt wurden. Obwohl die Maßnahmen vergleichsweise detailliert geplant wurden, war es die erste Aufgabe der ökologischen Bauaufsicht in Kooperation mit den zuständigen Personen der Gelgsherbahnen Kaprun AG Grundüberlegungen anzustellen, wie man bestmöglich die „Felswüste“ des Gletschervorfeldes nachempfinden kann, dies unter gleichzeitiger Nutzungsmöglichkeit für den Schibetrieb.

Im Bild 18 ist ein unberührter Teil des Gletschervorfeldes im Randbereich des Schigebiets am Kitzsteinhorn wiedergegeben. Es zeigt sich, dass diese Landschaft aus heterogenen Geländeformen, die durch Steinmaterial unterschiedlicher Kornfraktionen geprägt sind, besteht. Sowohl Feinschutt als auch Geröll, aber auch größere Felsbrocken sind für dieses anthropogen unbeeinflusste Landschaftsbild charakteristisch. Diese Vorgaben gilt es, bestmöglich in den Gestaltungen nachzuvollziehen. Im Bild 19 ist der Beginn der Arbeiten für derartige Pistenanpassungen dargestellt und zwar im Trassenbereich der Kitzlifte. Durch dosierte Sprengungen wird das Gelände so gestaltet, dass die Liftrasse auch in Zukunft benutzbar bleibt, wobei größere Felsbrocken bereits zu diesem Zeitpunkt für spezifische Gestaltungsmaßnahmen separiert werden.

Kurzfristig durchgeführte Sanierungsschüttungen für die Trasse der Kitzlifte, die in Absprache mit der Naturschutzbehörde vorgenommen wurden, sind aus Sicht des Landschaftsbildes alles andere als optimal (Bild 20). Hier dominiert durch die dammartige Struktur der anthropogene Einfluss den lokalen Landschaftseindruck deutlich. Durch entsprechende randliche Schüttungen in den nunmehr naturschutzrechtlich bewilligten Flächen sollen hier Geländeadaptionen erfolgen, die nicht nur schitechnisch verbesserte Bedingungen schaffen, sondern die auch eine deutlich optimierte Wiederherstellung der natürlichen Gletschervorfeldlandschaft bewirken.

Die gegen Ende der Bautätigkeit im Jahr 2023 geschütteten Bereiche zeigen zwar bereits geringe Verbesserungen, sind jedoch noch weit vom gestalterischen Optimum entfernt (Bild 21). So ist es in diesem Bereich notwendig, durch Einbringung von größeren Felsbrocken und einer entsprechenden Verzahnung mit dem Felsgelände im Umfeld sowie unter Vermeidung von dammartigen Schüttstrukturen ein als Schlepptasse gut nutzbares Gelände herzustellen,

das bestmöglich dem ursprünglichen Zustand und einer Landschaft, wie sie im Bild 18 wiedergegeben ist, entspricht. Dabei werden größere Felsbrocken und Felsplatten eben eingebaut, um auch mit einer geringen Auflage an technischem Schnee in den Saisonrandzeiten eine gut nutzbare Schlepptrasse herzustellen. Diese Arbeiten stehen im Jahr 2024 an.

6 BAUVORHABEN 1SL-MAISLIFT II

Mit Bescheid vom 07.07.2020 (Zahl: 30603-253/8903/6-2020) wurde den Gletscherbahnen Kaprun AG das Projekt Maislift II bewilligt. Es handelt sich dabei quasi um eine „Verdopplung“ der Übungsliftanlage am Maiskogel bzw. Schaufelberg, die die Errichtung einer baugleichen Anlage unmittelbar westlich der bestehenden Liftanlage vorgesehen hat. Bild 22 zeigt den Baubeginn der Liftanlage in den untersten Abschnitten des bestehenden Maisliftes, wobei diese Flächen in landwirtschaftlichen Intensivwiesen gelegen sind. In diesen Bereichen werden für die Errichtung der Stützenfundamente nur ein entsprechend getrennter Abtrag und Zwischenlagerung der Bodenfraktionen (Oberboden, Zwischenboden und Unterboden) vorgenommen, wobei überschüssiges Material abtransportiert wird. In den etwas höher gelegenen Abschnitten des Projektes Maislift II verläuft die bestehende Schlepptrasse zum Teil in Feuchtwiesen mit einigen seltenen Pflanzenarten. Um bei den Grabungsarbeiten diesen Feuchtwiesenbereichen bestmöglich auszuweichen, wurde die Künette für die Steuerleitungen in jenen Abschnitten, in denen sie Feuchtwiesenvegetation tangiert hätte, in östlicher Richtung verschwenkt. Damit konnte sensiblen Vegetationseinheiten größtmöglich ausgewichen werden. Dieses Verschwenken war bereits im bewilligten Projekt vorgesehen, die tatsächliche Lage der Grabungskünette, die der Feuchtwiesenvegetation zur Gänze ausweicht, wurde durch entsprechende Markierungen durch die ökologische Bauaufsicht vor Ort vorgegeben. Im Bild 23 ist die rote Markierung dargestellt, die die von der ökologischen Bauaufsicht vorgegebene Künettentrasse kennzeichnet.

Einzelne Stützenstandorte des neuen Maisliftes kamen kleinräumig (wenige Quadratmeter) im Bereich von Feuchtwiesenvegetation zu liegen. Um diese Vegetation zu sichern und trotz des Flächenverlustes dauerhaft zu erhalten, wurde sie zuerst auf ein Vlies gelegt und vom übrigen Aushub separiert (Bild 25). Anschließend erfolgte die Lagerung in einem gut durchfeuchteten, aber vegetationsfreien Bereich südöstlich oberhalb der neuen Liftanlage, wobei diese Zwischenlagerfläche extra dafür hergestellt wurde. Das Einbringen der relativ schweren Liftstützen erfolgte ausnahmslos mit dem Hubschrauber (Bild 26), um ein Befahren der Vegetation im Trassenbereich mit schweren Geräten zu vermeiden. Auch in den relativ intensiv genutzten Wiesenflächen wurde der Oberboden schollenweise geborgen, randlich zwischengelagert und unmittelbar nach Verfüllung der Künette der Steuerleitungen wieder fachgerecht abgedeckt und durch Andrücken mit der Baggerschaufel nivelliert. Durch diese Vorgangsweise ist bereits kurze Zeit nach der Verlegung der Steuerleitung der Eingriff nicht oder fast nicht mehr erkennbar, wie das Bild 27 zeigt. In diesem Bild ist rechts die alte Liftanlage und links die neue Anlage des Maisliftes II erkennbar. Im Bild 28 ist ebenfalls die „verdoppelte“ Liftanlage dargestellt, wobei entsprechend den Bescheidvorgaben die Liftstützen zur besseren Einbindung in das Landschaftsbild in „Tarnfarben“ koloriert sind. Das

Häuschen für das Liftpersonal wurde ebenfalls landschaftsgerecht gefärbelt, wobei die Einbindung des unmittelbaren Umfeldes des Lifthäuschens im Bild 28 noch nicht fertiggestellt ist. Die Fenstergläser dieses Wartungshäuschens weisen in Übereinstimmung mit den Bescheidvorgaben und zur Sicherung eines entsprechenden Schutzes gegen Vogelschlag (Anfliegen von Vögeln gegen die Scheiben) einen Reflexionsgrad von weniger als 15 % auf, der durch entsprechende Zertifikate der Fensterhersteller nachgewiesen wurde.

Die im Bereich einzelner Stützenstandorte geborgene Feuchtvegetation wurde als Initialbepflanzung eines Amphibienlaichgewässers verwendet (Bild 29) und ist so nicht verloren, sondern kann sich vielmehr im Bereich der angelegten Flachwasserzonen entsprechend ausbreiten und vermehren. Es handelt sich bei diesem Gewässer um ein foliengedichtetes Stillgewässer, das jedoch aufgrund seiner naturnahen Gestaltung und seiner Bepflanzung mit Naturmaterial innerhalb vergleichsweise kurzer Zeit einen weitestgehend natürlichen Eindruck erlangen wird. Damit das Weidevieh aus den umliegenden Flächen die entstehenden Flachwasserzonen und die sich etablierende Feucht- bzw. Röhrichtvegetation nicht schädigt, wurde eine entsprechende Umzäunung des neuen Stillgewässers vorgenommen. Das erst im Herbst 2023 fertig gestellte Gewässer wurde bereits von einigen Libellenarten als Lebensraum angenommen.

In Hinblick auf das Projekt Maislift II wurde von der ökologischen Bauaufsicht ein entsprechender Schlussbericht erstellt, der neben einer Schilderung des Bauablaufes auch eine exakte Analyse der Bescheidaufgaben enthält, d. h. es wurde der Behörde dargelegt, wie exakt und in welchem Ausmaß die Auflagen des Bewilligungsbescheides beim gegenständlichen Vorhaben eingehalten wurden. Dieser Bericht liegt derzeit bei der Prüfung durch die Naturschutzbehörde.

7 PROJEKT ERRICHTUNG PARKPLATZ MAISKOGEL AUF GN 869/3, 870, 871, 901/2, 1378/1 UND 1379/1, KG KAPRUN

Dieses Projekt wurde den Gletscherbahnen Kaprun AG mit Datum vom 29.05.2019 (Zahl: 30603-253/4623/37-2019) nach vorangegangener raumordnungsrechtlicher Bewilligung auch naturschutzrechtlich genehmigt. Nach in Rechtskrafteerwachsen des Bescheides wurde im Jahr 2019 mit dem Bau begonnen, wobei es jedoch – bedingt durch die Einschränkungen der Corona-Pandemie – zu einer zweijährigen Unterbrechung der Bauarbeiten gekommen ist. Im Jahr 2022 wurden die Arbeiten insoweit fortgesetzt, dass der östliche Teil des Parkplatzes fertig gestellt wurde. Mit den Arbeiten am Westteil des Parkplatzes wurde noch nicht begonnen, wobei die Fertigstellungsfrist mit 31.12.2025 einen gewissen zeitlichen Spielraum zulässt. Eine Überprüfung der durchgeführten Pflanzarbeiten im April 2023 zeigte eine gute Begrünung der projektgemäß vorgeschriebenen Sickermulden (Bild 30). Die gepflanzten Ebereschen, die die Parkflächen entsprechend strukturieren, zeigen Anfang November, d. h. kurz vor dem Laubfall, keine Ausfälle (Bild 31). Der noch nicht realisierte Westabschnitt des Parkplatzes ist im Bild 32 dargestellt.

8 RESÜMEE FÜR DAS JAHR 2023

Aus Sicht der ökologischen Bauaufsicht, die die Projekte der Gletscherbahnen Kaprun AG kontrollierend und beratend betreute, kann festgehalten werden, dass die Umsetzung der Vorhaben unter Einhaltung der jeweils gültigen Bescheide erfolgt ist. Darüber hinaus wurden die Vorgaben zur Optimierung der Gestaltungen und Ausführungen durch die ökologische Bauaufsicht bestmöglich umgesetzt. Die Kooperation zwischen den Vertretern der Gletscherbahnen Kaprun AG, den ausführenden Firmen und der ökologischen Bauaufsicht kann als durchwegs positiv beurteilt werden.

9 FOTODOKUMENTATION



Bild 1: Der untere Teil der Kristallabfahrt, die sogenannte „Black Mamba“ ist trotz einer Höhenlage über 2.000 m außerordentlich gut begrünt und nur am ebenen, weniger strukturierten Gelände und an den Schneeanlagen erkennbar (31.08.2023).



Bild 2: Auch die Begrünungen der Pistenflächen unterhalb vom Alpincenter in einer Höhenlage zwischen 2.300 und 2.400 m sind erosionsstabil und gut gefestigt (24.08.2023).



Bild 3: Auch wenn in diesen Bereichen in Höhenlagen über 2.500 m Seehöhe die Pistenbegrünung aufgrund der kurzen Vegetationszeit etliche Jahre benötigt, um sich deckend und stabil zu entwickeln, ist dies in den Pistenflächen oberhalb vom Alpincenter gelungen (03.08.2023).



Bild 4: Die Bauarbeiten im Umfeld dieser Stütze nahe beim Langwiedboden sowie auch die in diesem Bereich ehemals verlaufende Zufahrtsstraße sind heute im Gelände nicht mehr erkennbar (31.08.2023).



Bild 5: Sowohl das Umfeld dieser Stütze der 3K-K-connection als auch die Randbereiche der Weganlage zum Langwiedboden sind von deckender Vegetation eingenommen (31.08.2023).



Bild 6: Dieser von einer Niedermoorvegetation umrahmte Almtümpel ist als foliengedichtetes Gewässer rein anthropogenen Ursprungs, wird jedoch von einer ansehnlichen Population von Grasfrosch und Bergmolch besiedelt; seine Anlage war eine der Minderungsmaßnahmen für die 3K-K-connection (31.08.2023).



Bild 7: Abgestellte Fahrzeuge in den Begrünungsflächen sollten generell nicht vorkommen, die „Übeltäter“ werden sowohl von der ökologischen Bauaufsicht als auch von den Vertretern der Gletscherbahnen darauf hingewiesen, dass derartiges nicht statthaft ist (24.8.2023).



Bild 8: In regelmäßigen Abständen erfolgt ein Aufsammeln von Baurestmassen und anderen Abfällen im Gletscherschigebiet inklusive einem ordnungsgemäßen Entsorgen der geborgenen Utensilien (24.8.2023)



Bild 9: Vor Einsetzen der Wintersaison wurden die Baustellen geräumt und das Gletscherschigebiet ordnungsgemäß gesäubert (10.10.2023).



Bild 10: Die Verlegung der Infrastrukturleitung erfolgte größtmöglich in bestehenden Weganlagen oder in Wegrandbereichen (24.8.2023)



Bild 11: Dort, wo im felsigen Gelände Verlegungen erfolgen müssen, werden schuttgeprägte Teilflächen ausgewählt (18.07.2023).



Bild 12: Derartige Schuttbereiche lassen sich nach Verlegung der Leitungen durch Wiederaufbringen von Felsschutt weitestgehend natürlich gestalten (18.07.2023).



Bild 13: Periodische, durch Schmelzwässer hervorgerufene Fließgewässer sind für die Grabungsarbeiten zur Verlegung der Infrastrukturleitungen tabu (03.08.2023).



Bild 14: In sämtlichen Abschnitten der Verlegung der Infrastrukturleitung wurde derartigen Gerinnen ausgewichen (24.8.2023).



Bild 15: Die Verlegung der Infrastrukturleitungen in den Wegrandbereichen noch ohne erfolgte Gestaltung (14.09.2023).



Bild 16: Diese Überschüttung der Infrastrukturleitung bringt bereits eine vergleichsweise gute Integrierung in die Landschaft, die sich jedoch noch in gewissem Ausmaß verbessern lässt (14.09.2023).



Bild 17: Auch hier wurde die Infrastrukturleitung bereits verlegt; eine gewisse noch heterogenere Ausbildung der Felsschüttungen ist jedoch noch anzustreben (14.09.2023).



Bild 18: Anthropogen unberührtes Gletschervorfeld als Gestaltungsvorgabe für die geländeändernden Maßnahmen im Bereich des Gletscherschigebiets bzw. der durch Gletscherschwund notwendigen Geländeanpassungen (24.8.2023).



Bild 19: Spreng- und Schremmarbeiten zur Erhaltung der Nutzbarkeit der Schlepplasse der Kitzlifte (28.09.2023).



Bild 20: Derartige dammartige Schüttungen sind in hohem Maße landschaftsfremd und werden in Hinkunft vermieden (10.10.2023).



Bild 21: Diese Geländegestaltung geht zwar schon in die richtige Richtung, ist jedoch noch durch harmonischere Übergänge ins Umfeld und durch eine entsprechende Gestaltung mit unterschiedlichen Gesteinsfraktionen im Schlepptrassenbereich zu optimieren (10.10.2023).



Bild 22: Beginn der Arbeiten an der „Verdoppelung“ des Maislifltes in den unteren Abschnitten im Bereich landwirtschaftlicher Intensivwiesen (24.08.2023).



Bild 23: In jenen Bereichen, in denen der Maislift in Feuchtwiesen verläuft, schwenkt die Trasse der Steuerleitungen in östlicher Richtung in intensiver genutzte Wiesenbereiche aus, die Trasse wurde mit Farbspray von der ökologischen Bauaufsicht markiert (6.9.2023).



Bild 24: In jenen Bereichen, in denen beim Bau des Maisliftes II in Feuchtvegetation eingegriffen wird, wurde diese vorerst auf einem Bauvlies gelagert (26.8.2023).



Bild 25: Die Rasensoden mit Feuchtvegetation wurden in einer gut wasserversorgten vegetationslosen Fläche südwestlich oberhalb der Liftbaustelle zwischengelagert (6.9.2023)



Bild 26: Zur Schonung der Vegetationsdecke und insbesondere der Feuchtvegetation erfolgte der Antransport der Liftstützen mittels Hubschrauber (28.09.2023).



Bild 27: Auch in den intensiver genutzten Wiesenbereichen wurde durch Abheben der Vegetation, randliche Zwischenlagerung und Wiederandocken der geborgenen Rasensoden unmittelbar nach Verlegung der Steuerleitung der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt (25.10.2023).



Bild 28: Die Liftstützen und das Liftwärterhaus sind mit Tarnfarben koloriert, die Scheiben des Gebäudes weisen einen Reflexionsgrad auf, der das Anprallen von Vögeln weitestgehend verhindert (10.10.2023).



Bild 29: Die geborgene und zwischengelagerte Feuchtvegetation aus den Eingriffsflächen für den Maislift wurde in die Flachwasserzonen eines neu angelegten Gewässers eingebracht und so dauerhaft gesichert (25.10.2023).



Bild 30: Die Sickermulden am Parkplatz Maiskogel sind ordnungsgemäß begrünt und damit gut funktionell (19.04.2023).



Bild 31: Die aus als Hochstämme eingebrachten Ebereschen zur Strukturierung des Parkplatzes zeigen nach eineinhalb Jahren ausgezeichnete Vitalität (08.11.2023).



Bild 32: Der Ostteil des Parkplatzes Maiskogel ist noch nicht realisiert, dies ist unter Berücksichtigung der Fertigstellungsfrist Ende 2025 bescheidkonform (19.04.2023).